

I primi passi del biometano nel mondo dei biocarburanti

Franco Del Manso – Unione Petrolifera
Tortona - 21 *marzo* 2019

Tutte le aziende associate ad Unione Petrolifera hanno aderito al sistema GSE

Anno	Biocarburanti	Biometano	Avanzati liquidi
2015	5,0 %	0 %	0 %
2016	5,5 %	0 %	0 %
2017	6,5 %	0 %	0 %
2018	7,0 %	0,45%	0,15 %
2019	8,0 %	0,6 %	0,2 %
2020	9,0 %	0,675 %	0,225 %
2021	9,0 %	1,12%	0,38 %
2022	9,0 %	1,39 %	0,46 %

Quadro normativo – Decreto 2 marzo 2018



BIOCARBURANTI AVANZATI DA IMMETTERE IN ITALIA NEL PERIODO 2018-2022 SECONDO LE SUDDIVISIONI PREVISTE NEL DECRETO 2 MARZO 2018											
Anno	Imnesso in consumo di benzina e gasolio - valore proxy consumi del 2016 - (Gcal)	% obbligo di biocarburanti	obbligo di biocarburanti (Gcal)	BIOCARBURANTI AVANZATI		Di cui biometano avanzato (0,75% del totale)			Di cui altro avanzato (0,25% del totale)		
				di cui % obbligo biocarburanti avanzati	Obbligo biocarburanti avanzati (Gcal)	%	Energia (Gcal)	biometano avanzato in Milioni di Smc	%	Energia (Gcal)	altri biocarburanti avanzati in migliaia di tonnellate
2018	340.000.000	7,0%	23.800.000	0,60%	2.040.000	0,45%	1.530.000	188	0,15%	510.000	57
2019	340.000.000	8,0%	27.200.000	0,80%	2.720.000	0,60%	2.040.000	251	0,20%	680.000	76
2020	340.000.000	9,0%	30.600.000	0,90%	3.060.000	0,68%	2.295.000	282	0,23%	765.000	86
2021	340.000.000	9,0%	30.600.000	1,50%	5.100.000	1,13%	3.825.000	471	0,38%	1.275.000	143
2022	340.000.000	9,0%	30.600.000	1,85%	6.290.000	1,39%	4.717.500	581	0,46%	1.572.500	176

- **La disponibilità di biocarburanti convenzionali potrebbe anche ridursi per i nuovi criteri di sostenibilità da rispettare:**
 - **Nuovi impianti 60% riduzione minima di GHG**
 - **Impianti esistenti 50% di riduzione GHG**
 - **Dal 2020 possibile inclusione delle emissioni ILUC**
- **Il mercato dei carburanti non subirà modifiche sostanziali con il B7 unico prodotto su cui miscelare biocarburante (7% in volume massimo) e possibilità di utilizzare HVO**
- **Quantitativi marginali di B10/B30 e ancora zero bioetanolo nelle benzine**

- Il PNIEC ha fissato un target del 30% di Consumi Finali Lordi coperti da fonti rinnovabili di cui il 21,6% nel settore dei trasporti (calcolato con i criteri di contabilizzazione dell'obbligo previsti dalla RED II).
- In particolare nel settore dei trasporti:
 - Il biometano avanzato, proveniente da scarti agricoli e FORSU, contribuirà per il 6% (DC) e viene confermato il target di 1,1 miliardi di m3 al 2030;
 - La mobilità elettrica per il 6% con 6 milioni di auto elettriche (1,6 BEV e 4,4 Plug-In)
 - La quota rimanente è coperta da Biocarburanti single e double counting, HVO, ed elettricità su rotaia

➤ Per la mobilità elettrica:

- 6 milioni di vetture elettriche al 2030 con un incentivo compreso tra 4000 e 6000 euro

30 miliardi di euro in 10 anni pari a 3 miliardi di euro/anno

➤ Per il biometano

- nell'ipotesi di avere fin dal 2021 tutti gli 1,1 miliardi di m³ previsti al 2030;

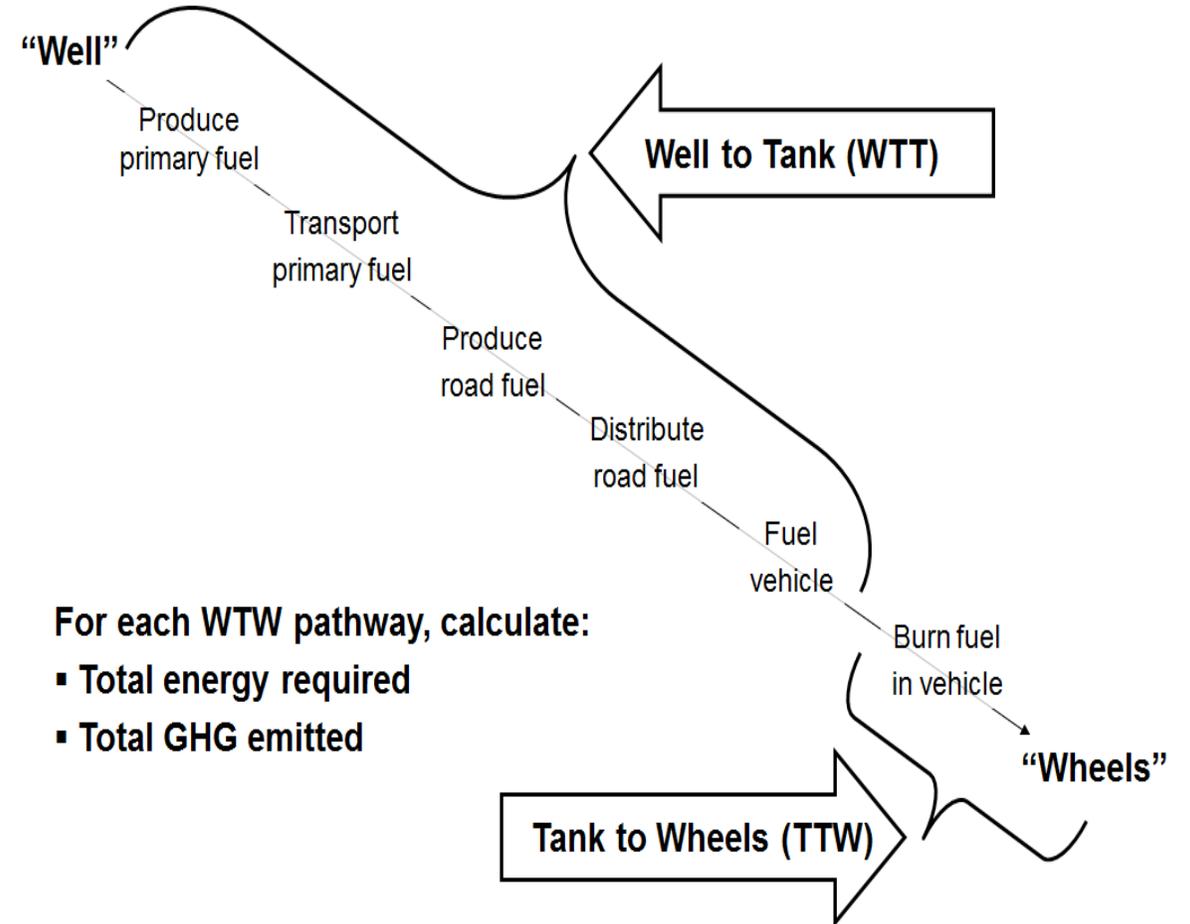
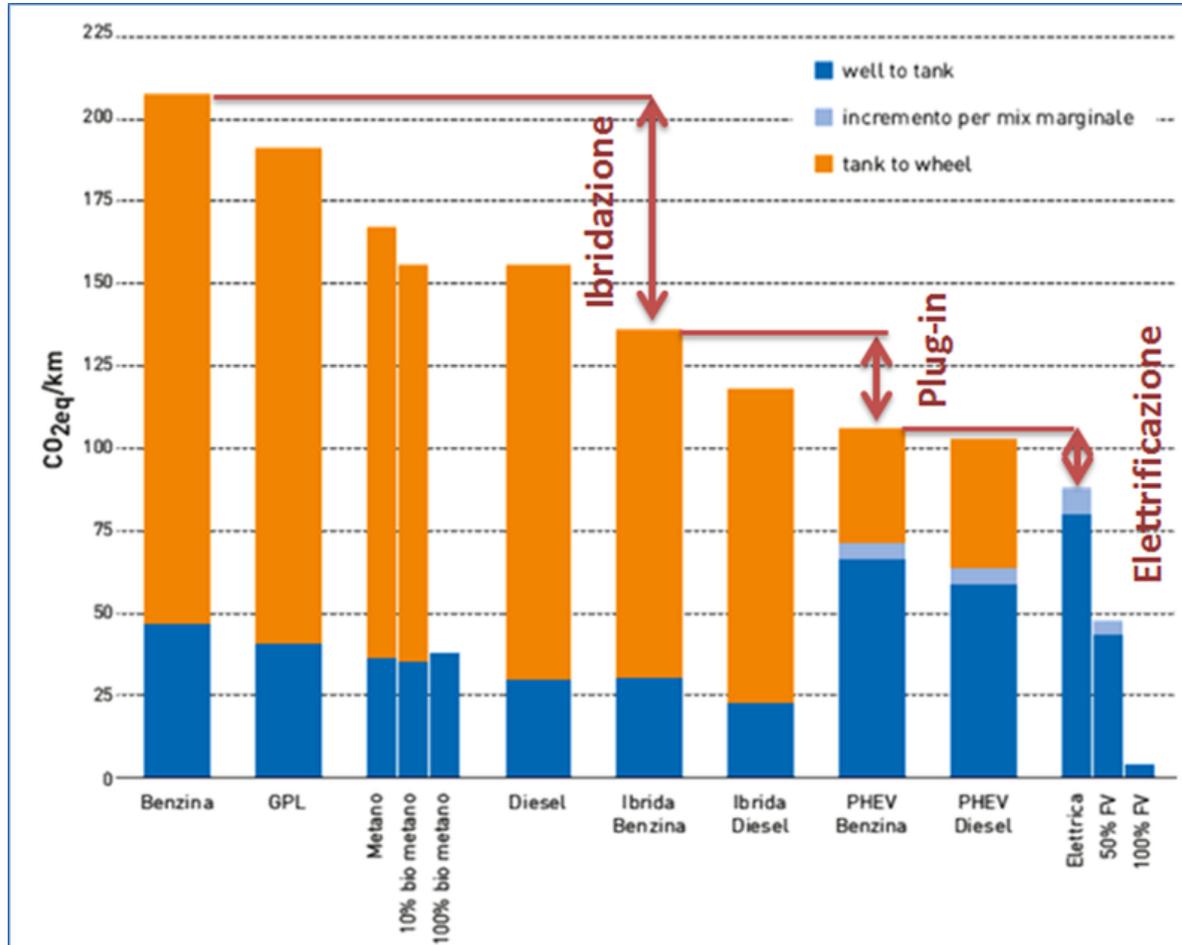
- 1,1 miliardi di m³ = 8.700.000 Gcal = 1.740.000 CIC Avanzati (375 €/CIC)

650 milioni di euro/anno

- **In termini di impatto ambientale i motori alimentati con biometano abbattano a varia misura le emissioni di CO2**
- **Il livello di abbattimento della CO2 dipende dalla materia prima utilizzata e va dal 60 – 65% della materie prime food ad oltre il 100% nel caso di rifiuti e sottoprodotti**
- **In taluni casi l'impiego di biometano genera emissioni negative di CO2.**
- **L'uso del biometano permette anche di ridurre in una certa misura gli inquinanti a livello locale, soprattutto particolato.**

- **La straordinaria efficacia del biometano ad abbattere la CO2 può concretizzarsi unicamente se la regolamentazione sui limiti alla emissioni di CO2 di auto e camion passerà da un approccio Tank to Wheel a quello Well to Wheel**
- **In assenza di tale evoluzione non ci potrà essere alcun ulteriore sviluppo essendo la CO2 emessa allo scarico di vetture alimentate da biometano identica a quella emessa dal CNG fossile**
- **L'approccio corretto della regolamentazione dovrebbe quindi essere basato sull'analisi di tutta la filiera dei fuels, tenendo conto delle reali caratteristiche dei vettori energetici utilizzati.**

Approccio Well to Wheel



- Il biometano quindi rappresenta una risorsa molto importante per i soggetti obbligati in quanto è un biocarburante avanzato e double counting. Agevola quindi il raggiungimento degli obblighi di miscelazione previsti dal decreto 2 marzo 2018 anche per i biocarburanti convenzionali
- Il suo elevato GHG saving agevola anche il raggiungimento dell'altro obbligo previsto al 2020 di riduzione del 6% del GHG sull'intero ciclo di vita dei fuels rispetto al valore del 2011
- Non crea gli altri problemi tecnici, motoristici e logistici riscontrati in questi anni con le miscele diesel/biodiesel e quelli potenziali con le miscele benzina/bioetanolo
- Il biometano liquefatto potrà fornire un importante contributo anche alla riduzione dei gas serra nel trasporto pesante

- **E' un biocarburante 100% italiano sia nella fase agricola/gestione rifiuti che in quella industriale, in grado quindi di assicurare un importante contributo al sistema Paese al contrario degli altri biocarburanti quasi tutti di importazione**
- **Come Unione Petrolifera, guardiamo con favore allo sviluppo del mercato del biometano e diverse compagnie petrolifere sono attive sulla rete carburanti per agevolare questa evoluzione**
- **Auspichiamo infine che la piena attuazione del decreto 2 marzo 2018, del PNIEC e non da ultimo la revisione della normativa sulla CO2 per le auto e camion possa avviare una fase di grande espansione per questa filiera agricola/industriale.**