

# **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**

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

# 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
<b>2018</b>	340.000.000	7,0%	23.800.000	0,60%	2.040.000	0,45%	1.530.000	<b>188</b>	0,15%	510.000	<b>57</b>
<b>2019</b>	340.000.000	8,0%	27.200.000	0,80%	2.720.000	0,60%	2.040.000	<b>251</b>	0,20%	680.000	<b>76</b>
<b>2020</b>	340.000.000	9,0%	30.600.000	0,90%	3.060.000	0,68%	2.295.000	<b>282</b>	0,23%	765.000	<b>86</b>
<b>2021</b>	340.000.000	9,0%	30.600.000	1,50%	5.100.000	1,13%	3.825.000	<b>471</b>	0,38%	1.275.000	<b>143</b>
<b>2022</b>	340.000.000	9,0%	30.600.000	1,85%	6.290.000	1,39%	4.717.500	<b>581</b>	0,46%	1.572.500	<b>176</b>

- **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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> previsti al 2030;

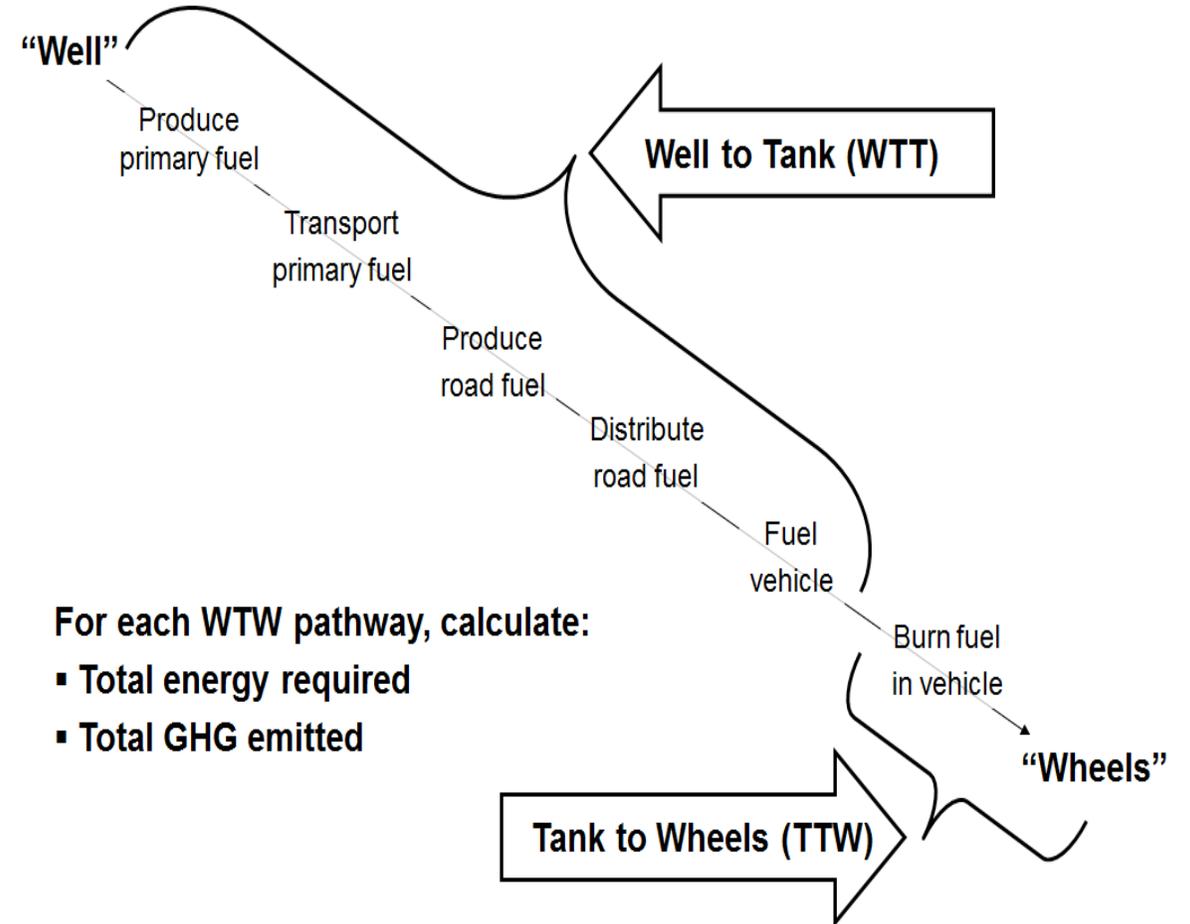
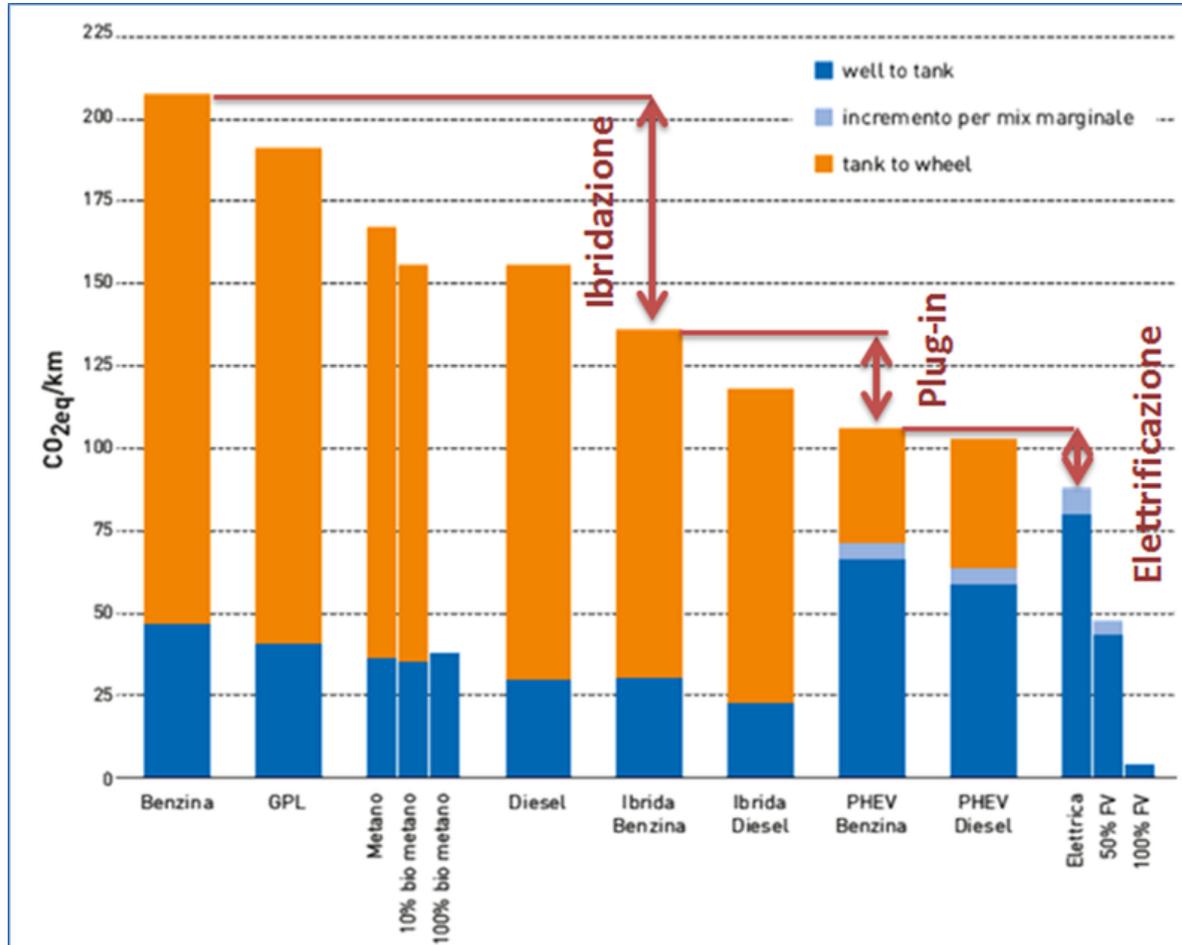
- 1,1 miliardi di m<sup>3</sup> = 8.700.000 Gcal = 1.740.000 CIC Avanzati (375 €/CIC)

**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.**