

Prot. n. 090u/2021

Calderara di Reno (BO), 26 maggio 2021

Invio via e-mail

Spett.le 5<sup>a</sup> Commissione - Bilancio  
SENATO DELLA REPUBBLICA  
comm05a@senato.it  
Alla c.a. **Presidente Daniele Pesco**  
[daniele.pesco@senato.it](mailto:daniele.pesco@senato.it)

**Oggetto: Memoria su dl 6 maggio 2021, n. 59, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti" (A.S. 2207)**

Gentile Presidente e gentili Senatori,

nell'ambito dell'analisi del DDL 2207 Conversione in legge del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, recante Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti, Federmetano ritiene rilevanti e interessanti gli investimenti che saranno profusi nel settore del rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi.

L'investimento di 600 milioni di euro nel rinnovo del parco autobus circolante negli anni dal 2022 al 2026 e 800 milioni per navi verdi dal 2021 al 2026 sono un importante segnale di attenzione per la cittadinanza e per la filiera connessa a queste industrie.

In merito all'articolo 1 (Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza), comma 2, lettera c), al punto 1) **riteniamo utile che venga specificata l'inclusione dei mezzi a gas naturale (CNG ed LNG) tra le soluzioni contemplate in questo rinnovo delle flotte per il trasporto pubblico locale.**

I veicoli a gas naturale, infatti, offrono sensibili vantaggi in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti rispetto ai combustibili tradizionali e consentono risparmi sui costi di acquisto ed esercizio rispetto ad altre soluzioni a basso impatto ambientale. In più, grazie alla loro autonomia e rapidità di rifornimento, sono immediatamente fruibili sia per il trasporto urbano che per quello extraurbano di lunga percorrenza.

Già nella sua "accezione fossile", il gas naturale risulta meno impattante rispetto ai combustibili tradizionali. Inoltre, con l'utilizzo del biometano, combustibile 100% rinnovabile, totalmente *made in Italy*, i mezzi a gas naturale possono circolare a zero emissioni di CO<sub>2</sub> senza bisogno di alcuna modifica motoristica e senza necessità di infrastrutturazione.

Infatti il biometano si ottiene tramite upgrading dal biogas prodotto da matrici quali FORSU, fanghi di depurazione, reflui zootecnici, scarti agricoli e biogas di discarica. Un vero e proprio circolo virtuoso che ci consente di ottenere energia dagli scarti. Può essere immesso nella rete di metanodotti esistente, trasportato su gomma o può essere liquefatto per ottenere bioLNG. È utilizzabile esattamente come il CNG e l'LNG di origine fossile, ma con emissioni di CO<sub>2</sub> pari a zero: rappresenta, quindi, un vettore energetico virtuoso utilizzabile fin da subito anche per il trasporto pesante, pubblico, passeggeri, ossia su ogni veicolo attualmente alimentato a gas naturale.

Oggi stimiamo che la quota di biometano immessa nei metanodotti e utilizzata per autotrazione nel 2020 sia stata pari a circa il 19% rispetto a 820 milioni di Smc consumati per il trasporto stradale ed è prevista in aumento.

È proprio durante il 2020 che sono divenuti tangibili i primi risultati del decreto 2 marzo 2018 (cd. Decreto biometano): sul territorio italiano sono infatti presenti 24 impianti di produzione di biometano gassoso da diverse matrici (13 da FORSU, 2 da scarti agricoli industriali, 2 dal trattamento di fanghi delle acque di scarico, 6 da agricolo e 1 da biogas di discarica). La produzione nazionale potenziale di biometano al 2030 è stata stimata a circa 8 miliardi di metri cubi annui (Fonte Strategia Energetica Nazionale ed. 2017), un quantitativo sufficiente ad alimentare il 15% dell'intero parco circolante italiano al 2030.

Promuovere l'acquisto di autobus a gas naturale significa promuovere pratiche virtuose di economia circolare, come quelle già attuate in importanti Città Metropolitane, ad es. a Bologna, dove il biometano prodotto da FORSU viene utilizzato per alimentare anche autobus a CNG. Significa inoltre consentire la sostituzione in tempi brevi di un numero più consistente di mezzi: vista la sostanziale differenza di costo tra un autobus a gas naturale e un autobus con altra alimentazione a basso impatto, la possibilità di avvalersi anche delle soluzioni CNG ed LNG permetterebbe alle aziende di TPL di sostituire – a parità di spesa - un numero maggiore di mezzi.

Per le sue possibilità di sviluppo e in un'ottica europea di sostenibilità ed efficacia, sostenere il rinnovo delle flotte con mezzi a metano è una scelta attuabile nell'immediato e previdente dal punto di vista ambientale in un'ottica futura.

Ringraziando per l'attenzione concessaci, rimaniamo a disposizione per ulteriori approfondimenti.

Cordiali saluti.

FEDERMETANO  
Ing. Dante Natali  
(Presidente)

