

Biometano: si avvicina la scadenza degli incentivi

In risposta al calo del consumo di gasolio e benzina dello scorso anno le quote d'obbligo sono state aumentate. Non si risolvono tuttavia le incertezze per il settore. Alcuni impianti stanno entrando in funzione, ma l'imminente scadenza degli incentivi rischia di rallentare ulteriormente gli investimenti.

L'AUMENTO DELLE QUOTE D'OBBLIGO: UNA RISPOSTA AL CROLLO DEI CONSUMI DI GASOLIO E BENZINA DEL 2020

Le limitazioni degli spostamenti, introdotti per contrastare il diffondersi della pandemia da COVID-19, hanno avuto una ripercussione in negativo sui consumi di carburante nel settore dei trasporti, facendo registrare un -21% del consumo totale di benzina e un -17% del consumo totale di gasolio nel 2020 rispetto al 2019 (**Figura 1**).

A giugno dello scorso anno il Gestore dei Servizi Energetici (GSE), a seguito del calo del consumo dei carburanti tradizionali, aveva previsto una riduzione del quantitativo massimo di Certificati di Immissione in Consumo (CIC) incentivabili del 68% rispetto al valore provvisorio calcolato prima dello scoppio della pandemia, sia per la produzione di biometano avanzato che per la produzione di biocarburanti avanzati diversi dal biometano ([Newsletter 245](#)).

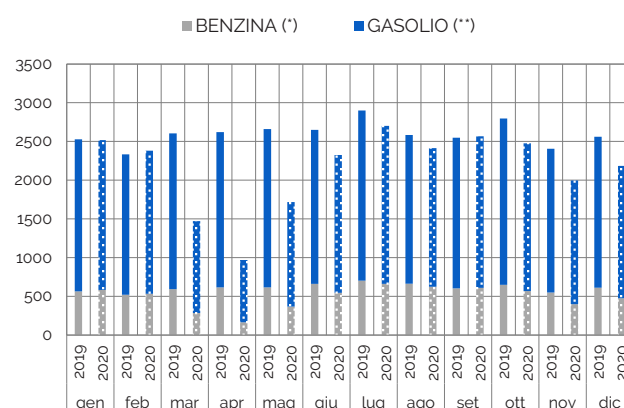
In linea con la generale ripresa dei consumi di gasolio e benzina, il GSE ha poi rivisto la quantità di CIC ritirabili nel 2020 aumentandola:

- da 295 mila a 433 mila nel caso del biometano avanzato
- da 96 mila a 143 mila nel caso dei biocarburanti diversi dal biometano avanzato.

Nonostante i consumi di combustibili abbiano parzialmente recuperato, il precedente calo, rappresenta ancora un rischio per i produttori di biocombustibili avanzati, che potrebbero non rientrare nelle graduatorie per il ritiro dei CIC.

Con il [decreto del 30 dicembre 2020](#) il Ministero dello Sviluppo Economico ha aumentato le quote d'obbligo per il biometano avanzato e per i

FIGURA 1. CONSUMO MENSILE DI CARBURANTI
(000/ton)



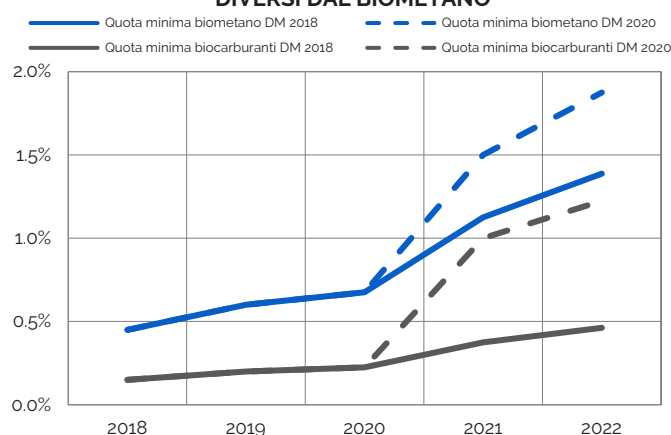
(*) Comprende il biometano;

(**) Comprende il biodiesel ed è riferito al solo consumo dei motori

Fonte: elaborazioni REF-E su dati preliminari MISE

biocarburanti avanzati diversi dal biometano per gli anni tra il 2021 e il 2023 (**Figura 2**). Questo aumento rappresenta una risposta al calo dei consumi registrato lo scorso anno, riducendo il rischio per gli investitori in impianti di biocombustibili di mancato ritiro dei CIC.

FIGURA 2. QUOTE D'OBBLIGO DI BIOMETANO AVANZATO E DI BIOCARBURANTI AVANZATI DIVERSI DAL BIOMETANO



Fonte: REF-E su dati MISE

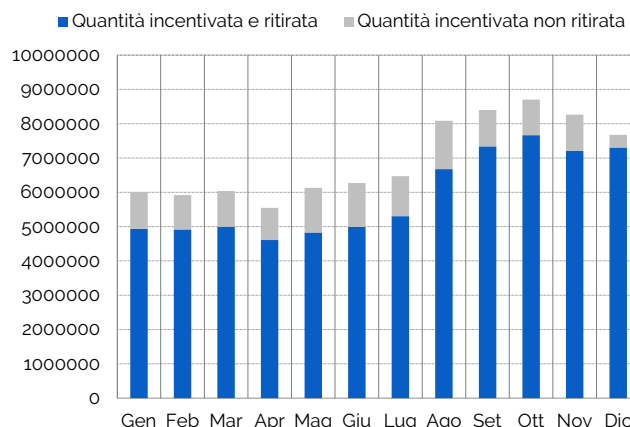
NONOSTANTE LA CRESCITA, IL SETTORE RISULTA ANCORA LONTANO DAL TETTO MASSIMO DI VOLUMI INCENTIVABILI

Secondo la graduatoria provvisoria 2020, gli impianti di biocombustibile avanzato diversi dal biometano in esercizio e qualificati per il meccanismo di ritiro erano 14, con una producibilità annua stimata pari a circa 125 mila CIC. Dopo la revisione al rialzo dei CIC ritirabili, tutti gli impianti rientravano nei limiti del GSE, ma rappresentando l'87% della quantità massima ritirabile, il margine rimaneva basso. Il rischio per i nuovi entranti, o in caso di un'ulteriore riduzione dei consumi nel 2021, di non rientrare nella graduatoria per il riconoscimento del diritto al ritiro dei CIC non veniva quindi eliminato. Con le nuove quote, il numero di CIC massimo ritirabile nel 2021 è stato portato a 269 mila, circa il 35% in più rispetto al valore calcolato con le vecchie percentuali d'obbligo applicate al consumo di carburanti fossili del 2020, garantendo a tutti gli operatori di entrare in graduatoria.

Diverso è il caso degli impianti di biometano avanzato. Nel 2020 la quantità di biometano incentivato è stata di 83 Mmc, il 60% in più rispetto al 2019, ma ancora ben al di sotto del tetto massimo incentivabile (**Figura 3**). Di questi, 70 milioni sono stati ritirati dal GSE per un costo complessivo di 7,5 milioni di euro. I CIC corrisposti per la produzione di biometano sono stati 129 mila, la totalità dei quali associati alla produzione di biometano avanzato.

La graduatoria provvisoria 2020 includeva 14 impianti con diritto di ritiro dei CIC, per una capacità produttiva annua stimata pari a circa 215 mila CIC. Questi rappresentavano il 50% della quantità massima ritirabile per il 2020 (stimata dal GSE a 431 mila CIC), il che avrebbe garantito con buona certezza il ritiro dei CIC per gli impianti in graduatoria. Nonostante ciò, anche per il biometano avanzato le quote sono state aumentate. La stima della quantità massima di CIC ritirabili nel 2021 risulta, secondo le nuove quote d'obbligo, pari a 788 mila CIC supponendo un consumo di benzina e gasolio in linea con quello del 2020. Tale quantità rappresenta circa il 30% in più rispetto al massimo ritirabile, calcolato applicando le vecchie quote d'obbligo al consumo totale di carburanti fossili del 2020.

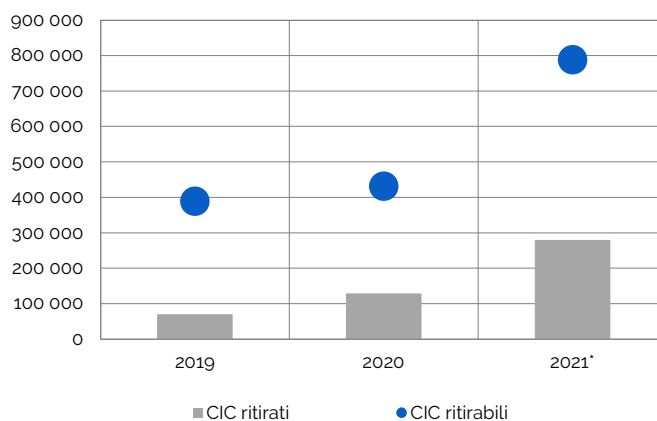
FIGURA 3. VOLUMI DI BIOMETANO INCENTIVATO (Gennaio - Dicembre 2020)



Fonte: GSE

Secondo la graduatoria provvisoria 2021, gli impianti di biometano avanzato attualmente attivi che hanno diritto al ritiro dei relativi CIC sono ancora solamente 14, per una produzione potenziale di circa 280 mila CIC, ovvero il 35% della quantità massima ritirabile nel 2021. Ulteriori 8 impianti hanno stipulato il contratto di ritiro con il GSE, ma non sono ancora in esercizio. Il potenziale per il 2021 sarebbe quindi di 347 mila CIC, ancora ben lontano dalla quantità massima ritirabile (788 mila CIC) (**Figura 4**).

FIGURA 4. CIC RITIRATI E CIC RITIRABILI DAL GSE



*Il numero di CIC ritirati nel 2021 si basa sui dati della graduatoria provvisoria 2021 pubblicata dal GSE

Fonte: REF-E su dati GSE

LE PROSPETTIVE NEL MEDIO PERIODO

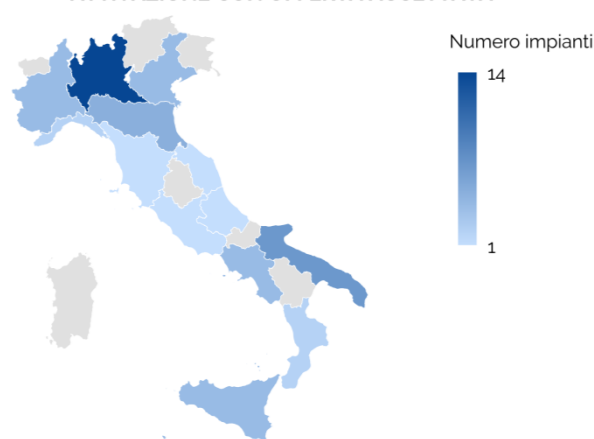
Al sopracitato potenziale di 347 mila CIC, corrispondente a circa 213 Mmc, potrebbe aggiungersi la capacità di ulteriori 50 impianti di biometano, la cui offerta di allacciamento alla rete di trasporto è stata accettata da Snam. La maggior parte degli impianti è localizzata principalmente

nelle regioni del NORD Italia, e nelle regioni del SUD, per un potenziale complessivo di circa 296 Mmc all'anno (**Figura 5**). Anche se tutti gli impianti nella *pipeline* venissero realizzati entro il 2022 (cosa poco probabile, dati i tempi di realizzazione osservato) si raggiungerebbe un'immissione annua di biometano poco superiore ai 500 Mmc, circa la metà della capacità massima incentivabile di biometano, fissato a 1.1 miliardi di Smc all'anno.

Nel più lungo periodo, un elevato potenziale è rappresentato dalla possibile riconversione a biometano degli impianti a biogas che attualmente ricevono gli incentivi per la produzione di energia elettrica. In Italia sono presenti circa 2 mila impianti, per una potenza installata di 1.4 GW.

Con la recente conversione del decreto Milleproroghe ([Legge 26 febbraio 2021 n. 21](#) - articolo 12, comma 9-ter), sono stati prorogati dal 2020 al 2021 alcuni degli incentivi per gli impianti di produzione di energia elettrica alimentati a biogas con potenza non superiore a 300 kW, realizzati da imprenditori agricoli a servizio dei processi aziendali. Trattandosi della seconda estensione, dopo quella prevista dalla legge di

FIGURA 5. IMPIANTI DI BIOMETANO DI PROSSIMA ATTIVAZIONE CON OFFERTA ACCETTATA



Fonte: REF-E su dati Snam

bilancio 2019 ([Legge 27 dicembre n. 160](#) - art 524), possono sorgere dei dubbi sull'effettiva volontà del legislatore di spostare gli incentivi sul settore dei trasporti e di sfruttare il potenziale di produzione del biometano ([Newsletter n. 240](#)).

Nel 2020 sono divenuti operativi i primi due impianti per la liquefazione del bio-GNL, mentre altri 3 risultano in costruzione e altri 10 in progetto. Anche in questo caso gli investimenti sono guidati dal sistema degli incentivi, considerando che il GSE

IL CONTESTO REGOLATORIO: GLI OBBLIGHI PER I PRODUTTORI DI CARBURANTI E GLI INCENTIVI ALLA PRODUZIONE DI BIOMETANO

A partire dal 1° luglio 2006 ([Legge 11 marzo 2006 n. 81](#)) i produttori di carburanti fossili sono obbligati a immettere in consumo un certo quantitativo di biocarburanti, che dipende dalla quantità di gasolio e benzina fornita nell'anno precedente. Più in dettaglio i soggetti obbligati, oltre all'obbligo tradizionale d'immissione (assolvibile, tramite l'immissione di biocarburanti prodotti a partire da qualsiasi tipologia di materia prima), devono immettere in consumo dei quantitativi minimi di biocarburanti avanzati, con una distinzione tra biometano avanzato (ottenuto a partire da specifiche materie prime elencate nella parte A dell'allegato 3 del [D.M. 10 ottobre 2014](#)) e biocarburante avanzato diverso dal biometano.

Con il [D.M. 2 marzo 2018](#) la normativa italiana, coerentemente con la [direttiva 2009/28/CE](#), ha deciso di incentivare la produzione di biometano con destinazione prevalente al settore dei trasporti, dove la penetrazione delle fonti rinnovabili risulta più complessa e lontana dagli obiettivi di decarbonizzazione. Il contributo delle rinnovabili al soddisfacimento dei consumi finali lordi nel settore dei trasporti, precedentemente fissato dall'EU al 10% nel 2020, è stato alzato al 14 % entro il 2030 (*Clean Energy Package*) e ulteriormente aumentato al 22% dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) dell'Italia, contro un livello raggiunto nel 2017 del 5,5%. Gli incentivi vengono applicati sia agli impianti di produzione di biometano di nuova costruzione, sia a quelli già esistenti per la produzione di biogas che vengono riconvertiti, anche parzialmente, alla produzione di biometano. Entrambi gli impianti dovranno entrare in funzione entro il 31 dicembre 2022. Il decreto prevede un regime differenziato di incentivazione che varia in base alla destinazione del biometano e alla sua tipologia. Ai produttori di biometano che dimostrano, attraverso contratti di fornitura, la destinazione del gas rinnovabile al settore dei trasporti, saranno riconosciuti da parte del Gestore dei Servizi Energetici (GSE) dei Certificati di Immissione e Consumo (CIC), che potranno essere scambiati a prezzo di mercato con i soggetti obbligati.

./.

riconosce una maggiorazione del 20% sul numero dei CIC ai produttori che immettono in consumo il biometano come carburante in impianti nuovi di distribuzione, nella forma di gas naturale liquefatto (GNL) destinato al settore dei trasporti.

ANCORA TROPPI OSTACOLI ALLO SVILUPPO DELLA FILIERA DEL BIOMETANO

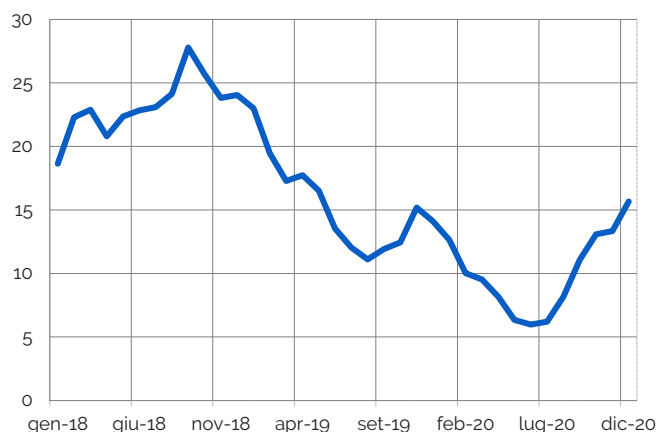
Nonostante negli ultimi anni il numero di impianti installati per la produzione di biometano sia sostanzialmente aumentato, permangono ancora diversi fattori tecnici, normativi e di mercato che ostacolano la crescita del settore.

I principali ostacoli allo sviluppo della filiera risiedono nella complessità tecnica di realizzazione degli impianti, nelle lungaggini burocratiche (che riguardano sia l'ottenimento delle autorizzazioni necessarie alla costruzione, sia all'accesso agli incentivi) e nella difficoltà di approvvigionamento della biomassa. I tempi per la richiesta e la realizzazione dell'allacciamento alla rete di trasporto di un impianto a biometano si aggirano intorno ai 24 mesi. Tali tempistiche generano grandi rischi per i produttori che hanno presentato le domande di accesso agli incentivi dopo il 2020, considerando che tale data risulta troppo a ridosso della scadenza degli incentivi fissati, dal decreto del 18 marzo, al 2022. Nonostante il raggiungimento dell'attuale *cap* di 1.1 miliardi Smc

sia molto improbabile, la sola possibilità di non riuscire a rientrare nei termini del meccanismo di incentivazione, rappresenta un forte disincentivo alla realizzazione di nuovi impianti.

Occorre inoltre considerare come il sistema di accesso agli incentivi, così com'è disegnato, esponga i produttori a un rischio di mercato. Il prezzo di ritiro sia del biometano avanzato che quello dei biocarburanti diversi dal biometano avanzato è legato al prezzo del gas, il cui andamento sta mostrando solo negli ultimi mesi segnali di ripresa dopo il calo subito durante la prima ondata della pandemia da COVID-19 (**Figura 6**).

**FIGURA 6. PREZZO MEDIO PONDERATO MENSILE
MPGAS RIDOTTO DEL 5% (€/MWh)**



Fonte: dati SNAM

Per il biometano immesso in rete senza specifica destinazione d'uso è prevista dal GSE l'emissione delle Garanzie d'Origine (GO), attestanti l'origine rinnovabile del gas prelevato dalla rete. Il sistema delle Garanzie d'Origine, in grado di consentire lo sviluppo di un mercato di scambi di quote di emissione che rifletta il valore della produzione di biometano e la quantità di emissioni evitate di CO₂, non è stato tuttavia ancora implementato. Nel caso di biometano avanzato con specifica destinazione d'immissione al settore dei trasporti, è lo stesso GSE a ritirare direttamente i CIC e a riconoscere ai produttori un controvalore di 375 €/CIC. Oltre ai CIC, ai soggetti che ne fanno richiesta, il GSE può ritirare anche il biometano avanzato ad un prezzo pari a quello medio ponderato registrato sul Mercato a Pronti del Gas (MPGAS) Naturale del mese corrente, decurtato del 5%. I CIC ritirati dal GSE saranno allocati automaticamente tra i soggetti obbligati che aderiscono a tale meccanismo e che rinunciano così all'opzione di acquistarli autonomamente sul mercato. A questi ultimi saranno addebitati i costi di incentivazione in cambio del soddisfacimento automatico dell'obbligo di immissione di biocarburanti.

Il GSE riconosce 375 €/CIC anche agli impianti che producono biocarburanti avanzati diversi dal biometano, senza però prevedere per questi il ritiro diretto del carburante.

Il numero di CIC riconosciuto dipende dal quantitativo e dalla tipologia di biocarburante immesso. Nel caso dei biocarburanti non avanzati, sarà riconosciuto 1 CIC ogni 10 Gcal immessi (sistema *single counting*), mentre nel caso di biocarburanti avanzati (biometano o diverso) sarà riconosciuto 1 CIC ogni 5 Gcal (*double counting*).

I produttori di biometano non avanzato risultano, inoltre, esposti anche al prezzo dei CIC che loro stessi scambiano sul mercato¹.

Molti progetti di produzione di biocombustibili, già avviati e rallentati dai motivi descritti sopra o solamente allo studio, con poche possibilità a oggi di entrare in funzione entro la fine del 2022, sono bloccati in attesa della conferma o meno degli incentivi e del loro livello. La certezza normativa sul disegno degli incentivi post 2022 è un elemento fondamentale per gli investitori.

Un ritardo nell'avvio del processo normativo di prolungamento e revisione dell'attuale meccanismo (così come già successo per gli incentivi alle fonti rinnovabili e all'efficienza energetica) rischia di bloccare le pipeline degli investimenti, che si è appena avviata, con ritardi di alcuni anni che potrebbero compromettere l'efficacia dei meccanismi messi in campo e il raggiungimento degli obiettivi al 2030.

¹ Lo scambio di CIC tra soggetti obbligati e produttori può avvenire anche attraverso transazione bilaterali sulla piattaforma MCIC (Mercato dei Certificati di Immissione in Consumo di biocarburanti) gestita dal Gestore dei Mercati Energetici (GME).