

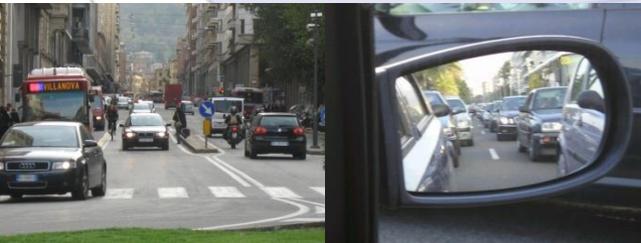
**X Commissione Attività produttive
Camera dei deputati**

**Indagine Conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di
adeguamento della Strategia Energetica Nazionale al
Piano Nazionale Energia e Clima per il 2030**

Audizione CONSORZIO ECOGAS 

**Alessandro Tramontano
Presidente**

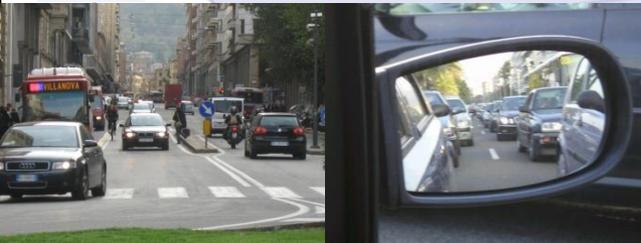
Roma, 6 marzo 2019



Consorzio Ecogas

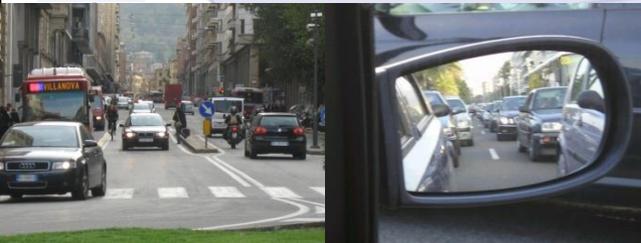
Consorzio Gas Ecologici per Autotrazione

- Rappresentativo del **comparto gas autotrazione, GPL e metano**, conta tra i propri aderenti: costruttori di impianti di conversione a gas, grossisti di materiali, installatori, trasportatori, proprietari e gestori di distributori stradali e depositi.
- Nato nel 1992 con l'obiettivo di **riunire tutti i comparti del settore e promuoverne lo sviluppo e l'immagine**, si occupa di:
 - azioni di tutela sul piano normativo, amministrativo e tecnico-legislativo
 - rapporti con enti ed istituzioni
 - difesa dei diritti dell'utenza
 - assistenza alle aziende
 - promozione
- E' referente del Ministero Ambiente per la gestione degli **incentivi ICBI** e del Ministero Sviluppo Economico per i **fondi MSE**.



Il settore rappresenta una eccellenza nel panorama economico italiano

- Il GPL e il Metano per autotrazione e i settori economici collegati sono un'eccellenza italiana che assicura benefici ambientali, economici e sociali.
- L'autotrazione a gas è una delle tecnologie "ponte" a basso impatto ambientale che può ridurre l'inquinamento dell'aria nelle città e al contempo favorire l'occupazione e l'economia.
- La filiera di imprese fa sì che l'Italia primeggi nel mondo: dalle numerose aziende di produzione di impianti per la conversione a GPL e metano, con una rete di trasformazione e assistenza di più di 6.000 officine, al rifornimento stradale, con quasi 4.200 distributori di GPL e circa 1.300 di metano.
- Le aziende produttrici di sistemi di alimentazione a GPL e metano per gli autoveicoli **sono leader mondiali di settore, per know-how e tecnologia**: l'80% della domanda globale mondiale è soddisfatta dalle aziende italiane, che riforniscono sia le grandi case automobilistiche sia le officine installatrici per le successive installazioni in post vendita.



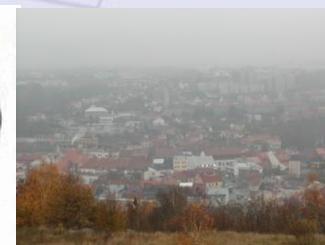
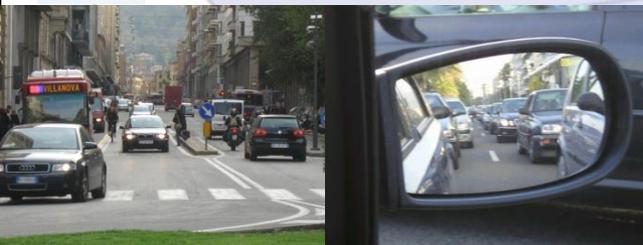
Il GPL e il Metano sono carburanti alternativi e come tali sono riconosciuti anche dalla Direttiva DAFI (Deployment of Alternative Fuels Infrastructure) - Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014.

■ *Articolo 2 - Definizioni*

■ Ai fini della presente direttiva, si intende per:

1) «**combustibili alternativi**»: combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Essi comprendono, tra l'altro:

- elettricità,
- idrogeno,
- biocarburanti, quali definiti all'articolo 2, punto i), della direttiva 2009/28/CE,
- combustibili sintetici e paraffinici,
- gas naturale, compreso il **biometano**, in forma gassosa (gas naturale compresso — GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto — GNL) e **gas di petrolio liquefatto (GPL)**

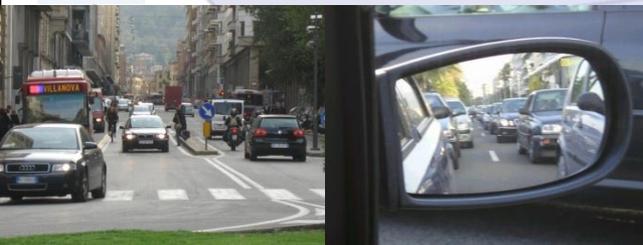


PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA E IL CLIMA

1.2 Panoramica della situazione politica attuale

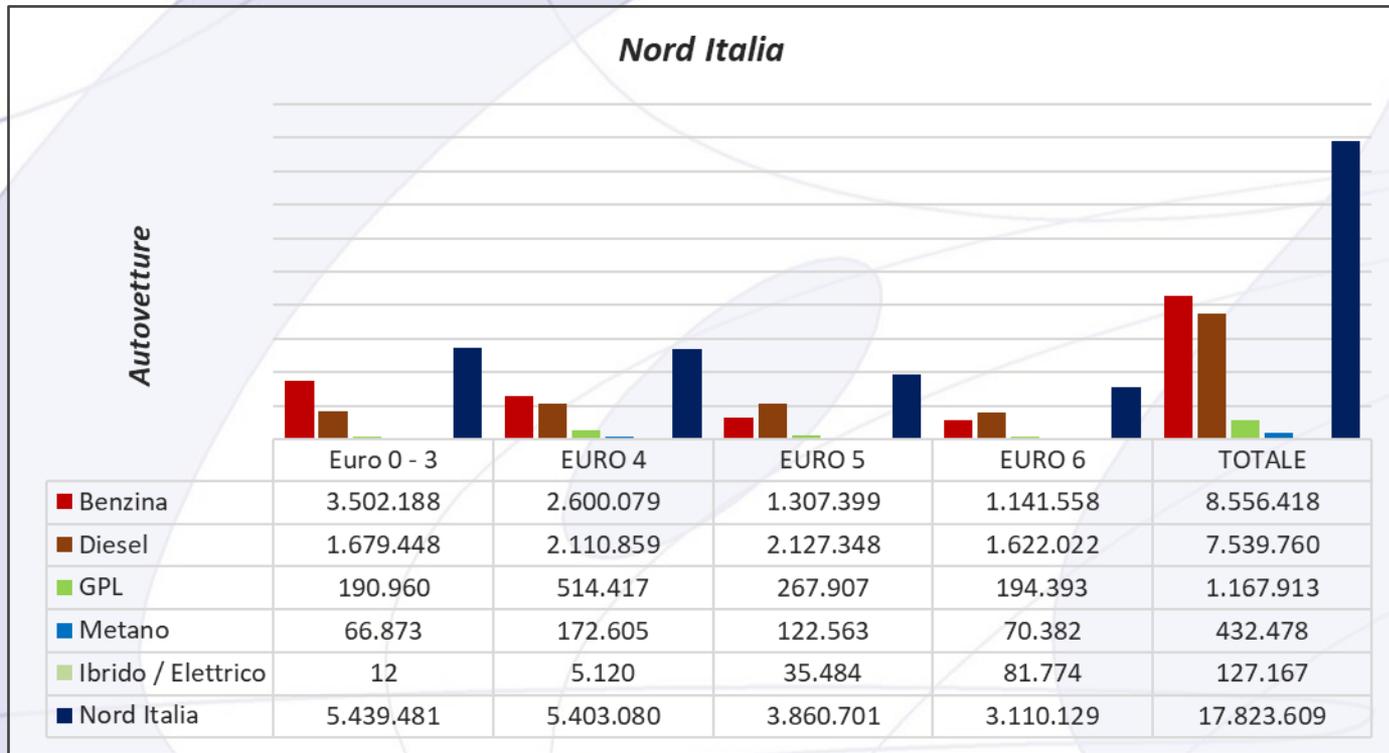
i. Sistema energetico nazionale e dell'Unione e contesto delle politiche del piano nazionale

- Il documento “Elementi per una Roadmap della Mobilità Sostenibile”, elaborato nel 2017 con contributi del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, enti di ricerca, operatori economici del settore e associazioni di consumatori e di categoria, fornisce il contesto attuale della mobilità in Italia e degli impatti ambientali nonché un approfondimento delle opportunità offerte dall’evoluzione tecnologica dei mezzi di trasporto. **Secondo questo documento, la costruzione in Italia di una filiera industriale dei veicoli improntata sulle tecnologie innovative rappresenta un tassello indispensabile per sviluppare una vasta infrastruttura per i carburanti alternativi.** La Roadmap evidenzia inoltre il ruolo delle misure di sostegno, tra le quali notevole rilievo viene attribuito alle politiche locali a favore della mobilità sostenibile. È nelle città infatti che si concentrano le criticità del congestionamento del traffico, delle emissioni inquinanti e della sicurezza stradale. **È pertanto nelle città che deve essere stimolato il cambiamento culturale verso l’utilizzo della bicicletta, del trasporto collettivo, della mobilità condivisa e dei veicoli alimentati con carburanti alternativi.** È inoltre auspicabile l’utilizzo sempre più diffuso delle applicazioni digitali, quali ad esempio web-conference, il telelavoro e lo smart working, nonché la realizzazione di servizi on line, che riducano la necessità degli spostamenti fisici delle persone.



Autovetture Nord Italia distinte per alimentazione e categoria ambientale. Anno 2017

IL PARCO CIRCOLANTE

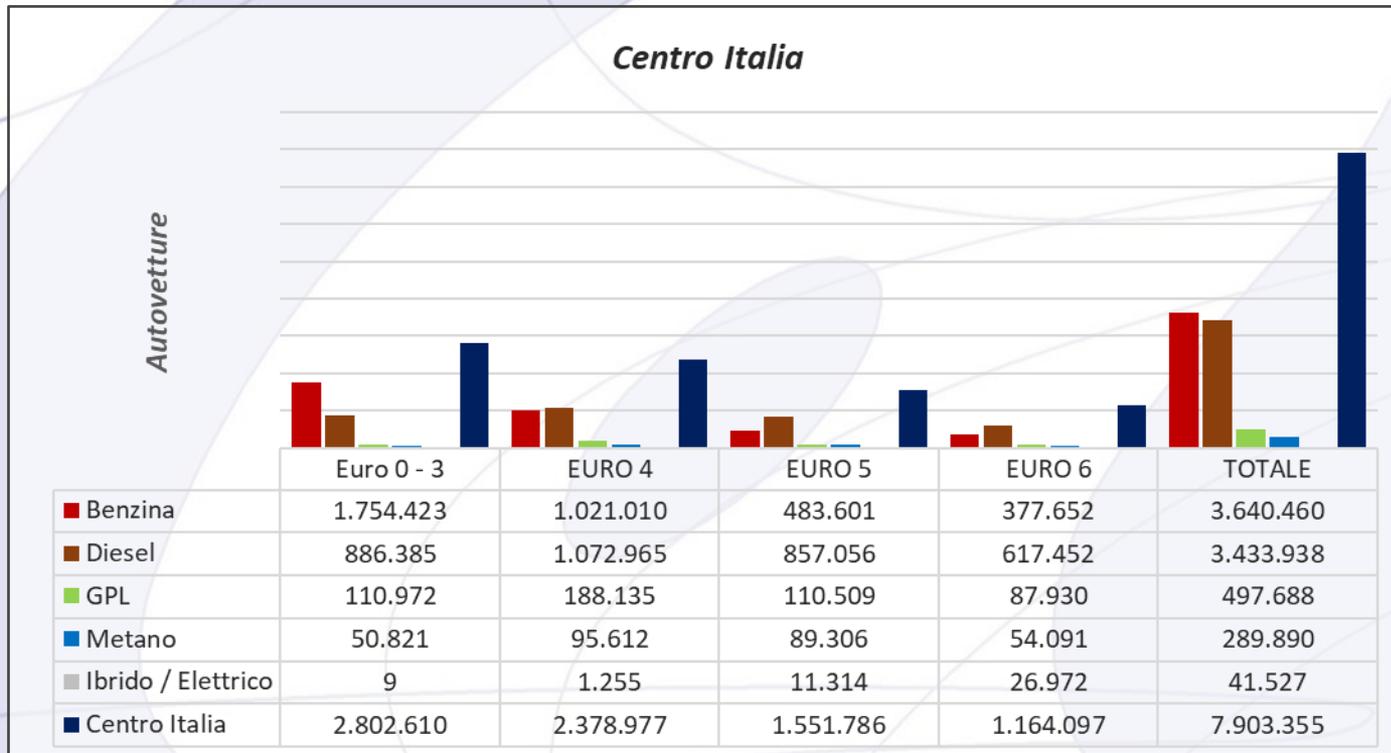


Fonte: ACI - «Autoritratto 2017»

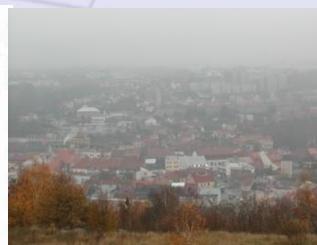


Autovetture Centro Italia distinte per alimentazione e categoria ambientale. Anno 2017

IL PARCO CIRCOLANTE

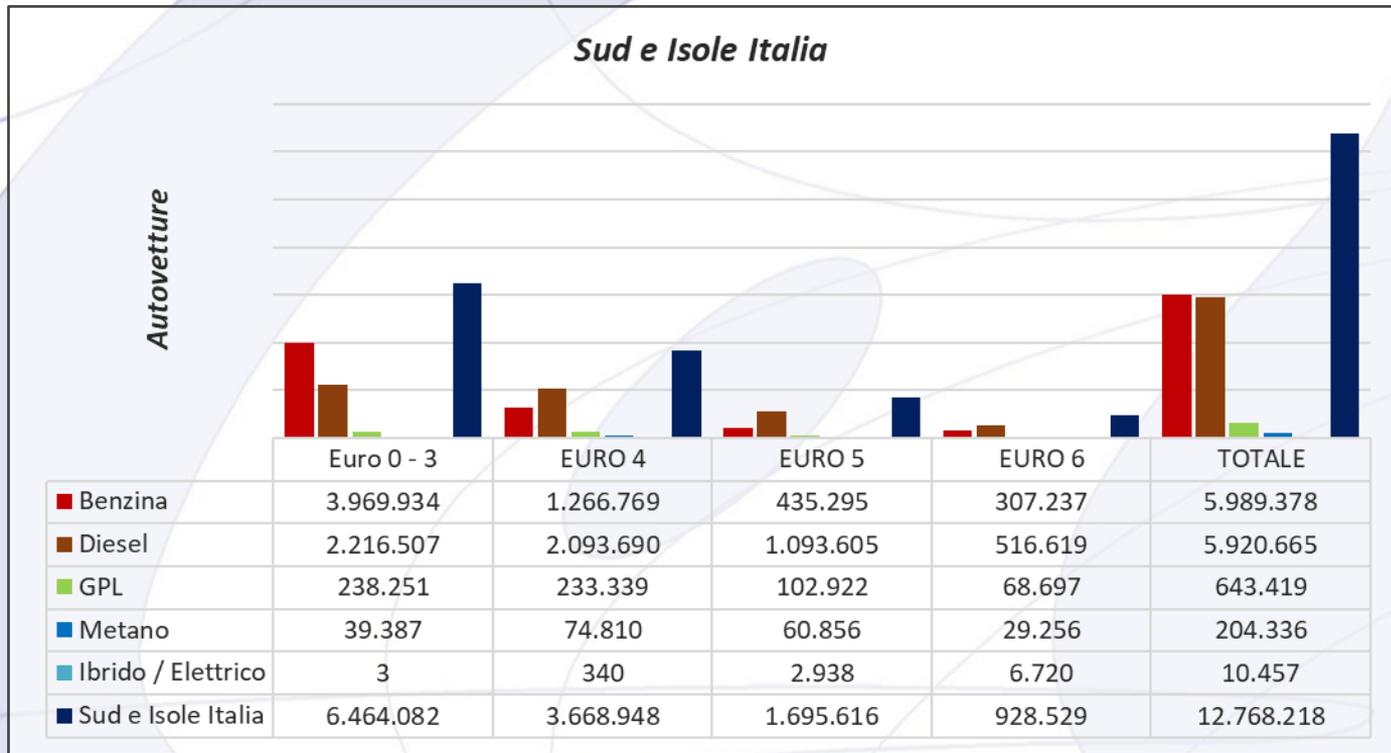


Fonte: ACI - «Autoritratto 2017»



Autovetture Sud e isole Italia distinte per alimentazione e categoria ambientale. Anno 2017

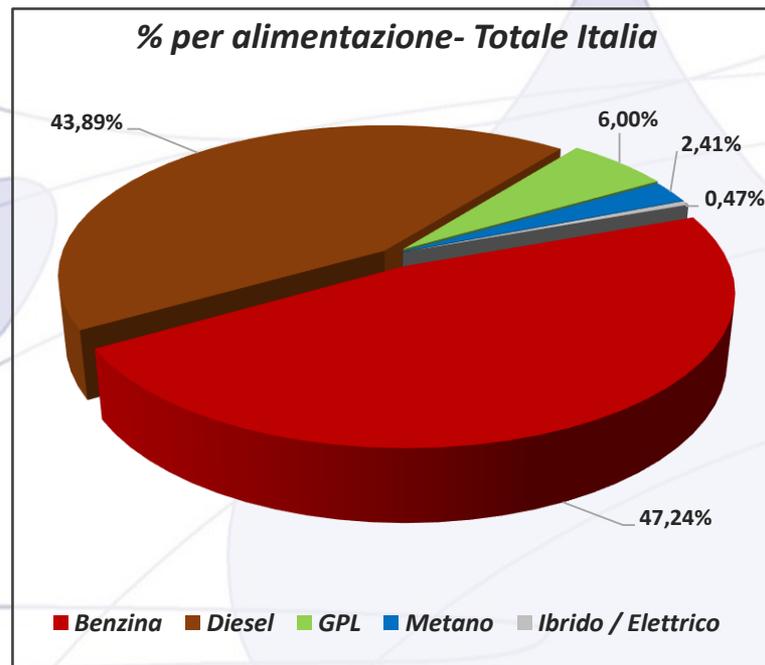
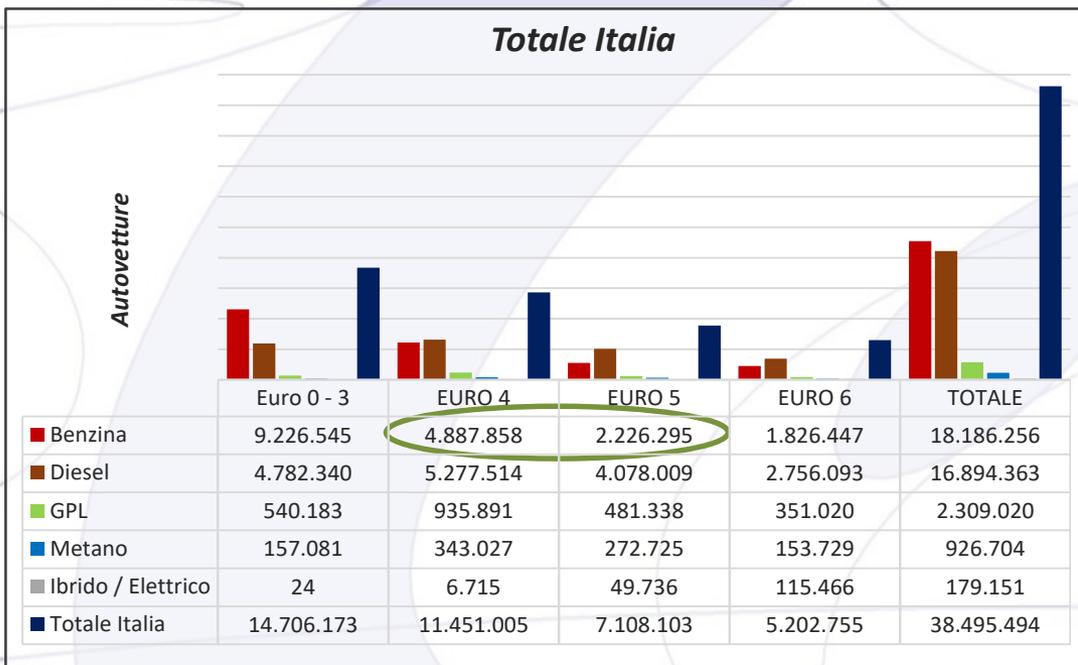
IL PARCO CIRCOLANTE



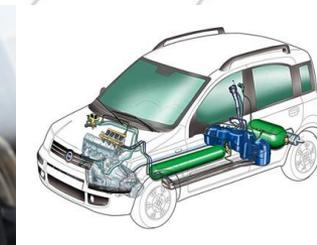
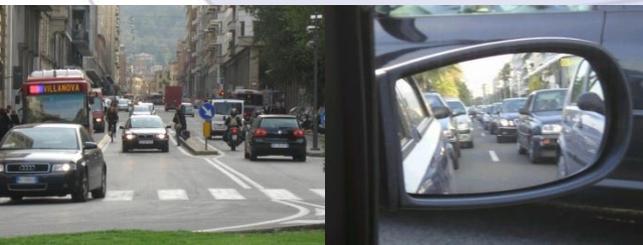
Fonte: ACI - «Autoritratto 2017»



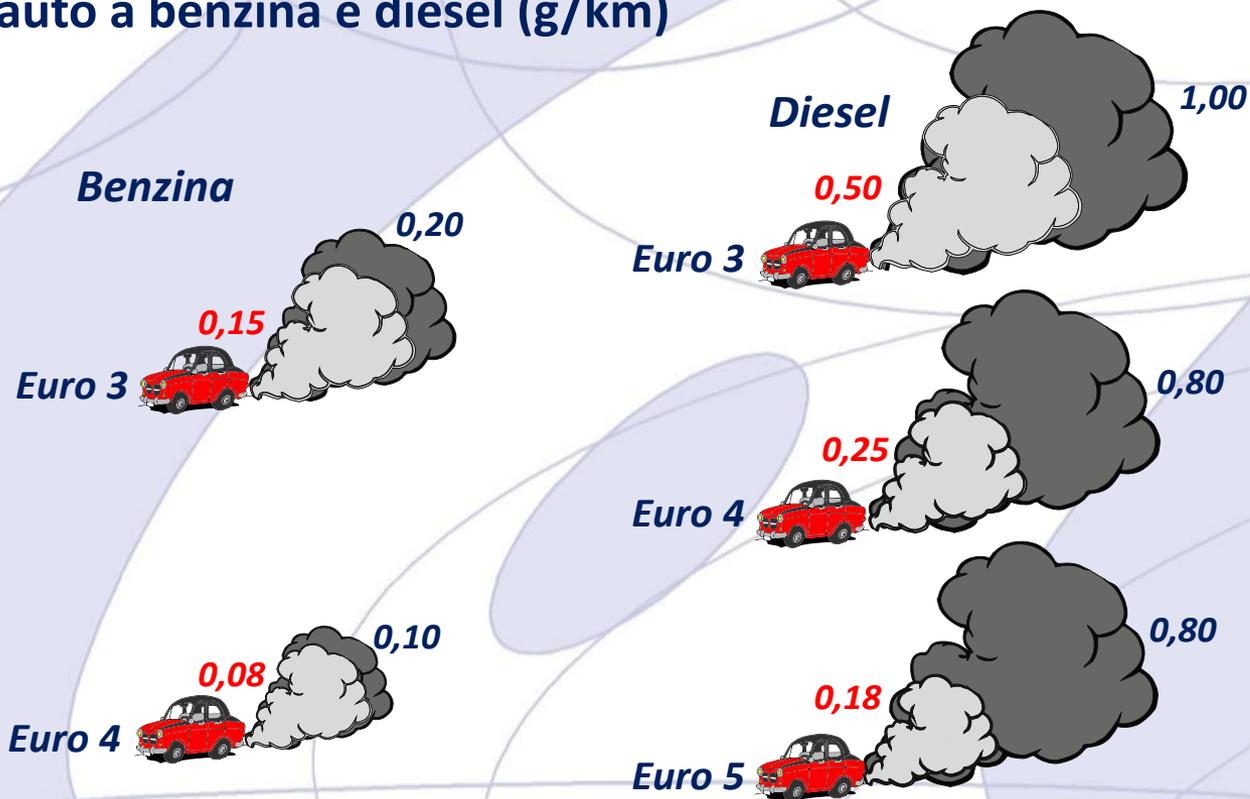
Autovetture Totale Italia distinte per alimentazione e categoria ambientale. Anno 2017



Fonte: ACI - «Autoritratto 2017»



Differenza tra le emissioni di Ossido di azoto dichiarate ed emissioni reali per le auto a benzina e diesel (g/km)



 *Misurazione emissioni reali*
 *Limite emissivo europeo*

L'ICCT (International Council on Clean Transportation), nel pocket-book dedicato alla produzione automobilistica europea, ha illustrato in termini graficamente molto efficaci i risultati di un recente studio sul tema delle emissioni "real-world".



Bilancio energetico e gas serra WTT

Carburante	Pathways	Bilancio energetico	Bilancio Gas Serra	
		(MJ/MJ carburante alla pompa)	(g CO2/MJ carburante alla pompa)	(g CO2 eq/MJ inc. combustione)
benzina		0,18	13,8	87,7
diesel		0,205	15,5	86,9
GPL		0,12	8	75
metano	EU mix	0,165	13	73
	7000 km	0,28	22,5	82,5
	4000 km	0,21	16	76
	GNL	0,225	19	79
	shale EU	0,1	8	68
biometano	RSU	0,17	17,5	n.d.
	Concime	0,145	-64,5	n.d.
	Granturco	0,15	-44	n.d.

Fonte: JRC

I risultati mettono in luce la maggiore efficienza del GPL e del metano, secondo la pathway corrente per il carburante consumato in Europa, entrambe più efficienti di benzina e del diesel. In particolare il diesel sconta una componente energetica più alta a causa di un processo di raffinazione dalla maggiore intensità energetica.

Per la CO₂ il posizionamento tra i carburanti non è diverso. Si passa dai 8 g per MJ del GPL, ai 13,8 g per il metano (sempre EU Mix), ai quasi 14 g per benzina e 16 g per il diesel.



«Green economy e veicoli stradali una via italiana»

La Fondazione per lo Sviluppo sostenibile ha realizzato uno studio, utilizzando base dati dei più importanti centri di ricerca europei, che evidenzia che il GPL e Metano possono rappresentare un'ottima opportunità per il miglioramento della qualità dell'aria e un'ottima occasione di rilancio economico per il nostro Paese.

Il primo passo dell'attività di ricerca è stato verificare, alla luce delle attuali e delle future prospettive tecniche, se le auto a gas si possano considerare ancora *“auto a basse emissioni complessive (BEC)”*.

Ne è derivato che **le auto a gas offrono, oggi e nel prossimo futuro, performance ambientali migliori delle auto tradizionali con standard avanzati: dal 10 al 20% in meno di CO₂ rispetto a un'auto a benzina, quasi l'80% in meno di NOx e il 40% di PM10 rispetto a un'auto diesel (Euro6).**

Anche se il divario tra auto a gas e auto tradizionali si è via via ridotto nel tempo, i carburanti gassosi continuano a rappresentare in Italia, e nel mondo, una delle alternative più concrete di auto a basse emissioni.

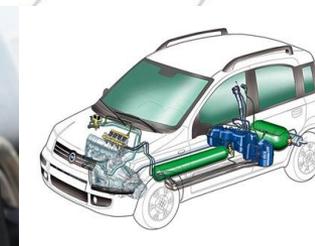
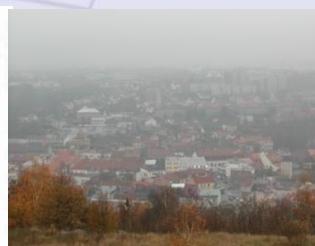
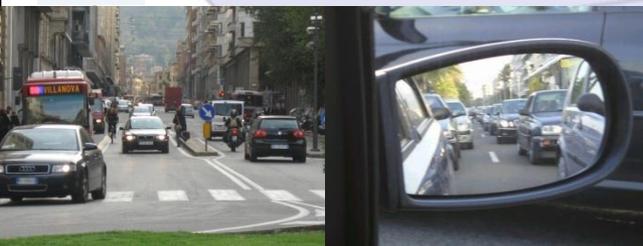


Green economy e veicoli stradali:
una via italiana

PROPOSTE
NORMATIVE

dicembre 2014

La ricerca completa disponibile su
www.fondazionevilupposostenibile.org



Ricadute ambientali in uno scenario di sviluppo delle auto a gas

- La ricerca prende in esame anche uno **scenario di elevata penetrazione delle auto a gas in Italia da oggi al 2030**, con la progressiva sostituzione di circa un terzo delle auto a combustibili liquidi (acquisto di auto nuove a gas e trasformazione)

- La **riduzione delle emissioni al 2030** sarebbe significativa:

meno **3,5 milioni di t CO₂**

meno **21 mila tonnellate di ossidi di azoto (NOx)**

meno **67 tonnellate di particolato**

rispetto ad uno scenario di non intervento.

*Elaborazione Fondazione
Sviluppo Sostenibile*



- **3.518.114 ton**

Per le emissioni di CO₂, la promozione delle auto a gas consentirebbe una riduzione annua al 2030 stimata in circa 3,5 milioni di tonnellate rispetto a uno scenario di non intervento. A titolo di confronto, secondo l'ultimo aggiornamento ISPRA, le emissioni stimate di CO₂ delle autovetture passeggeri in Italia si attestano a 58 milioni di tonnellate.



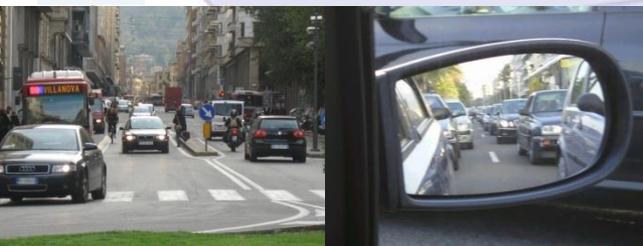
- **21.703 ton**

Per le emissioni di NOx, lo sviluppo delle auto a gas porterebbe al 2030 a una riduzione delle emissioni annue pari a oltre 21 mila tonnellate. Per confronto, le emissioni di NOx stimate da ISPRA per le autovetture in Italia sono poco meno di 168 mila tonnellate.



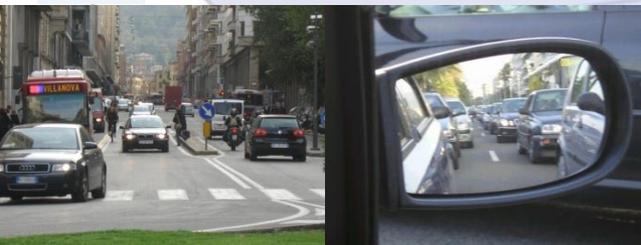
- **67 ton**

Infine, risultano significative in relazione agli attuali livelli di emissione anche le riduzioni di PM10. Al 2030 grazie alla diffusione delle auto a gas si eviterebbero 67 tonnellate/anno di Particolato. La riduzione equivale alle emissioni che sarebbero generate mediamente da circa 2 milioni di automobili diesel.



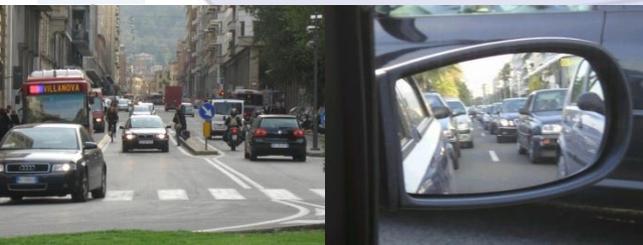
Ricadute ambientali in uno scenario di sviluppo delle auto a gas

- La stessa ricerca valuta anche che le prestazioni ambientali delle auto a gas sono confermate anche dai promettenti sviluppi tecnologici nel campo delle alimentazioni ibride GPL-elettrico, metano-elettrico e i nuovi sistemi dual fuel metano-gasolio o GPL-gasolio.
- Come è evidenziato dalla PROPOSTA DI PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA E IL CLIMA è in fase di avvio il mercato del **GNL**, dalle grandi potenzialità sia negli usi industriali e domestici sia come carburante per trasporti marittimi e terrestri, mentre una prospettiva di sicuro interesse è offerta dal biometano.
- **GPL, metano, GNL, biometano** e, in prospettiva, **biopropano** possono giocare un ruolo rilevante nella composizione del mix energetico a partire dalla riconversione ecologica del circolante con la trasformazione in officina, all'utilizzo nel settore del trasporto, grazie all'apertura del nuovo mercato del GNL ma anche nel settore nautico, con GNL e GPL e in quello agricolo, dove il biometano permette di mettere in pratica un perfetto esempio di economia circolare.



Proposte per la diffusione e promozione dei carburanti gassosi

- Rafforzamento delle misure di mobilità locale a favore dei carburanti alternativi così come definiti all'art. 2 della Direttiva DAFI. Uniformità delle prescrizioni per quanto riguarda le regolamentazioni locali (limitazione alla circolazione dei veicoli inquinanti, parcheggi a tariffe agevolate, corsie preferenziali, ecc.). Sarà importante per non generare confusioni e complicate difformità sul territorio nazionale che le regolamentazioni locali siano il più possibile uniformi, generando così presso i cittadini un fenomeno virtuoso di utilizzo di tutti questi carburanti.
- A parità di gettito, potranno essere gradualmente rivisti i sistemi fiscali sul trasporto (tassa immatricolazione, tassa di possesso, imposte sui carburanti, etc.) per favorire i veicoli più efficienti e a minore emissioni climalteranti ed inquinanti, in particolare quelli alimentati con i carburanti alternativi definiti dalla Direttiva DAFI.
- Favorire con incentivi l'acquisto o la trasformazione, da parte delle PA, di veicoli alimentati a carburanti alternativi.
- Semplificazione e promozione per l'utilizzo del Biometano in tutti i settori dei trasporti e nell'alimentazione delle macchine agricole.
- Semplificare per quanto possibile l'attuale «visita e prova» presso gli uffici della Motorizzazione per i collaudi degli impianti di trasformazione a GPL e Metano e per la sostituzione dei serbatoi GPL dopo 10 anni.





Consorzio Ecogas

Sede Legale e Presidenza

via R. Lanciani, 69 – 00162 Roma - Tel. 06 86214398 Numero Verde: 800 500 501 - Fax 06 86324407

www.ecogas.it - info@ecogas.it

Ufficio Stampa:

Centro Stampa e Media srl – Via Milazzo, 19 – 40121 Bologna – Tel. 051 247426 – Fax 051 247275

press@centrostampaemedia.it

