



Position Paper consultazione pubblica sulla Strategia Energetica Nazionale (SEN)

In occasione della possibilità offerta dai Ministeri competenti di presentare commenti al documento di strategia energetica per il prossimo triennio, si è ritenuto opportuno definire un confronto costruttivo tra i soggetti rappresentativi della filiera della produzione e della distribuzione di veicoli e carburanti a livello nazionale. Il documento che segue rappresenta il punto di vista dei partecipanti sulle proposte energetiche per i prossimi anni, in relazione alle esperienze ed alle necessità di una filiera coesa che rappresenta una eccellenza nel panorama industriale nazionale ed internazionale.

1. Analisi delle criticità nel settore trasporti: tecnologie e scenari per l'efficienza energetica

Gli obiettivi europei per il futuro del settore trasporti e contributo delle tecnologie

Si ritiene che le misure di promozione delle rinnovabili e dell'efficienza energetica vadano definite nel quadro di indirizzi strategici, coerenti con gli obiettivi fissati dall'Unione Europea e con la disciplina in materia di aiuti di Stato che stabilisce e disciplina limiti alla definizione degli incentivi.

Con la Comunicazione "Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico" (COM (2010) 186 del 28 aprile 2010) la Commissione Europea delinea una strategia diretta a favorire lo **sviluppo e la diffusione di veicoli a ridotte emissioni inquinanti** ed efficienti sul piano energetico ("veicoli verdi"). La strategia invita sia a migliorare l'efficienza dei motori a combustione interna ad alimentazione di tipo convenzionale, sia ad applicare tecnologie innovative in veicoli a bassissimo consumo di carbonio (biocombustibili liquidi, e i combustibili gassosi quali GNC, GNL, biometano, GPL idrogeno; veicoli elettrici e ibridi ricaricabili, Fuel cells); tale posizione è stata ribadita, in un secondo momento, nella Comunicazione n. 501 sulla decarbonizzazione del 20 luglio 2016 per una mobilità a basse emissioni nell'Unione Europea, in cui si esplicita che il fabbisogno energetico dei trasporti è ancora soddisfatto dal petrolio per il 94% circa, percentuale molto più elevata rispetto a qualsiasi altro settore.

In Europa, il trend di ottimizzazione ambientale dei trasporti è già ad uno stadio avanzato. Basti pensare che nel settore automobilistico, negli ultimi 20 anni le emissioni inquinanti delle auto nuove (NOx e polveri) si sono ridotte di oltre il 95%.

La **mobilità nel rispetto dell'ambiente** è un tema prioritario per l'industria automobilistica e presenta due componenti fondamentali:



- le emissioni di **inquinanti**, quali il particolato (PM) e gli ossidi di azoto (NOx), che incidono sui problemi di qualità dell'aria delle principali città e di alcune aree del Paese.
- le emissioni di **anidride carbonica (CO₂)**, principale gas responsabile dell'effetto serra e delle sue possibili ripercussioni sui cambiamenti climatici, con impatto a livello globale.

Gli obiettivi di riduzione della CO₂ previsti dall'UE sono i più restrittivi al mondo: un valore medio di 130 g/km per le auto di nuova immatricolazione raggiunto entro il 2015 e 95 g/km entro il 2020/2021.

Per le nuove autovetture immatricolate in Italia nel 2016 è stato raggiunto un livello medio di emissioni di CO₂ pari a 112,8 g/km, che rappresenta una riduzione del 29% rispetto al 2001. Il risultato è notevole se si tiene conto dell'effetto contrastante delle nuove regolamentazioni, che accrescono la sicurezza, ma anche i pesi e quindi i consumi e le emissioni di CO₂ delle autovetture.

Nelle tabelle di seguito vengono sintetizzate alcune considerazioni in relazione al contributo che le diverse tecnologie stanno apportando per il raggiungimento di tali obiettivi e per una mobilità più sostenibile.

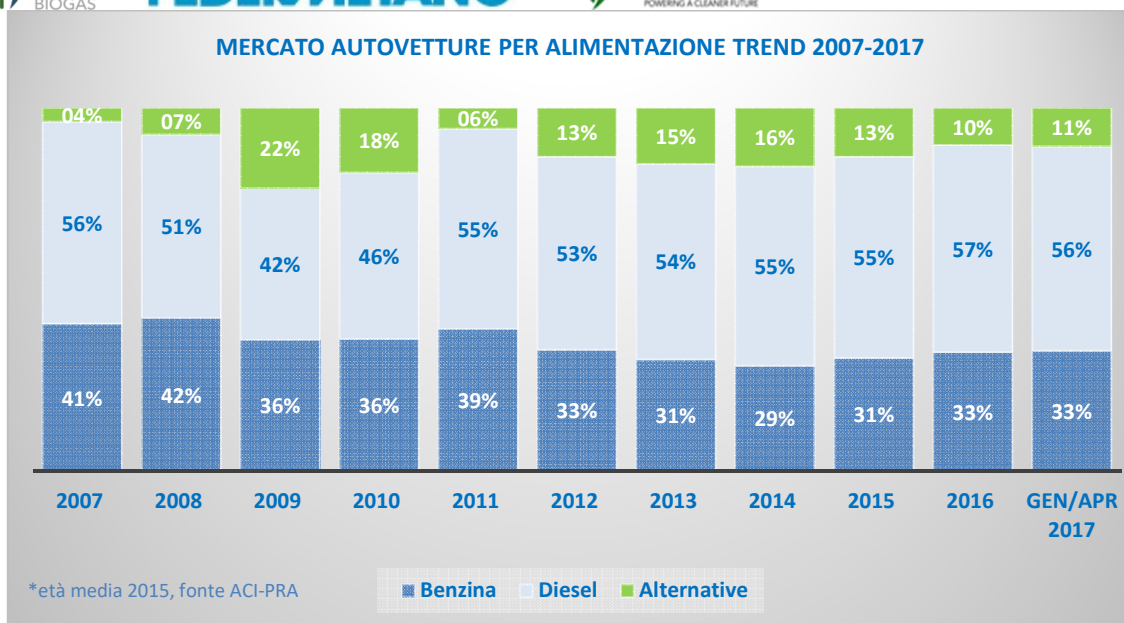
Tipologia di alimentazione	Contributo delle tecnologie per una mobilità sostenibile
Diesel e Benzina	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le vetture e i veicoli industriali diesel, con lo standard Euro 5, che ha richiesto l'adozione dei filtri per il particolato, hanno ridotto le emissioni di particolato di oltre l'80% rispetto a quelle del precedente standard Euro 4, mentre, con lo standard Euro 6 (Euro VI per autobus e veicoli commerciali), hanno ulteriormente ridotto le emissioni degli ossidi di azoto di oltre il 50%. ➤ Le vetture, già da settembre 2017 con l'Euro 6c e successivamente con l'Euro 6d introdurranno protocolli di omologazione Real Drive Emission con ulteriori forti riduzioni sia del PM che degli NOx.
Combustibili gassosi (GNC, GNL, GPL, Biometano)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ I carburanti gassosi sono i combustibili più puliti ed economici oggi disponibili sul mercato. ➤ Italia è best practice a livello mondiale nella filiera del gas e leader in Europa nella vendita di autovetture e furgoni a combustibili gassosi di auto, veicoli commerciali e industriali. ➤ L'utilizzo dei carburanti gassosi permette ridotte emissioni di particolato e SOx (praticamente zero) e basse emissioni di NOx e CO₂ (per il GNC meno 23% rispetto al funzionamento a benzina e meno 15% rispetto al funzionamento a gasolio per i veicoli commerciali). ➤ I carburanti gassosi sono soluzioni già disponibili a prezzi accessibili, sia in termini di prezzo all'acquisto che di TCO, grazie al costo di gestione contenuto rispetto ai combustibili tradizionali. ➤ Il metano, sia in forma di gas compresso che di gas liquefatto, è una fonte rinnovabile e programmabile grazie al biometano.



	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Riduzione delle emissioni con un esborso inferiore rispetto alle tecnologie non ancora competitive in termini di prezzo e autonomia di utilizzo. ➤ Riduzione dell'inquinamento acustico
Ibridi ricaricabili	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Riduzione delle emissioni di CO₂ allo scarico. ➤ Riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare nel funzionamento solo elettrico.
Puri elettrici	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diversi problemi tuttora irrisolti: bassa autonomia (si prevede di raggiungere circa 400 km solo nei prossimi 4-5 anni), tempi di ricarica ancora lunghi (4-8 ore da normale presa di corrente; 20-30 minuti da colonnina dedicata a ricarica rapida) e costi elevati rispetto a vetture tradizionali, insufficiente disponibilità di energia elettrica per un parco auto diffuso, criticità rete/infrastruttura di trasporti. Rimangono ancora da affrontare le tematiche relative ai costi ed agli scarichi per lo smaltimento delle batterie. ➤ Emissioni CO₂ allo scarico, pari a 0. ➤ Riduzione dell'inquinamento acustico urbano. ➤ Mitigazione del problema della non programmabilità ed intermittenza delle fonti rinnovabili attraverso sistemi di integrazione tra veicoli elettrici e rete energetica (es. vehicle-to-grid e smart charging).
Biocombustibili	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Riduzione delle emissioni di CO₂, per effetto dell'origine biologica. ➤ Possibilità di utilizzo sull'intero parco circolante, in miscela con i combustibili tradizionali entro determinate percentuali (5%-10% per le benzine e 7% per il gasolio).

Lo scenario attuale e i trend futuri in Italia

Guardando al mercato attuale, nel 2016, circa il 92% delle **autovetture** immatricolate in Italia sono alimentate con combustibili tradizionali quali benzina (34,5%) e gasolio (57,4%), includendo gli HEV. Mentre i veicoli elettrici ricaricabili (BEV: Battery electric vehicles, PHEV: Plug-in hybrid electric vehicles, e EREV: extended range electric vehicles) sono solo lo 0,15% del mercato. Il 5,6% è rappresentato dalle vetture GPL e il restante 2,4% da quelle a metano. Il trend resta analogo nei primi 4 mesi del 2017, in calo rispetto agli anni precedenti.



Fonte: ANFIA su dati Ministero dei trasporti

La tabella che segue riporta la quota delle autovetture immatricolate in Italia nel 2016 e le emissioni di CO₂ medie, pesate sulle emissioni specifiche dei singoli modelli immatricolati, per la rispettiva alimentazione. La tabella non è quindi da intendersi come un confronto tecnico tra le diverse tecnologie, giacché per alcune alimentazioni le motorizzazioni hanno cilindrata medie nettamente inferiori con conseguenti inferiori livelli di emissioni.

Ciononostante, la tabella evidenzia come i motori diesel rappresentino una tecnologia ancora fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂.



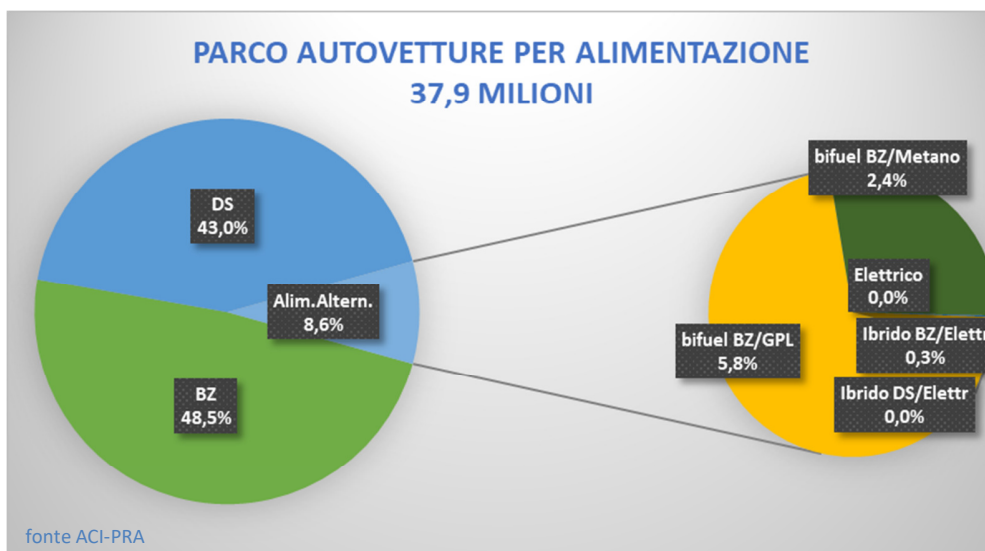
ITALIA:

**Immatricolazioni autovetture 2016
per alimentazione e emissioni CO2 medie**

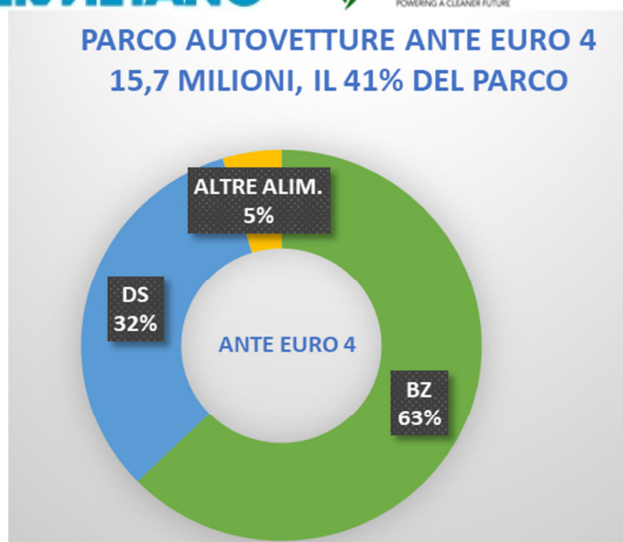
Alimentazioni	%	Emissioni medie CO2
Benzina	34,5	116,3
Diesel	57,4	111,4
GPL	5,6	114,3
CNG	2,4	96,1
Ibride Plug-in	0,1	44
BEV	0,1	0
Emissioni CO2 medie	100,0	112,8

N.B.: le vetture HEV sono comprese nelle rispettive alimentazioni

Fonte: Anfia su dati Ministero dei trasporti



Il parco circolante a benzina & diesel è più del 90%, mentre le auto ad alimentazione alternativa rappresentano l'8,6% (di cui 2,2 milioni di auto a GPL e 911.000 auto a metano, 120.000 auto ibride e solo 5.700 auto elettriche).



Per il trasporto leggero, Unione Petrolifera ha elaborato uno scenario al 2030 che valuta il livello di riduzione della CO₂ a quell'anno derivante dal semplice ricambio naturale del parco circolante. Il risultato evidenzia come un ricambio realizzato in modo naturale ed accessibile, permetterebbe di conseguire ampiamente gli obiettivi di riduzione della CO₂ al 2030, anche con l'attuale decisione di Effort Sharing che assegna all'Italia un target di riduzione del 33%. Uno scenario quindi che consente di traguardare gli obblighi sulla CO₂ al costo più basso e senza escludere alcuna delle opzioni tecnologiche a disposizione, ma considerandone il reale apporto che potranno dare alla decarbonizzazione dei trasporti.

Criticità nel settore gas naturale per autotrazione

Nel più ampio quadro dei veicoli ad alimentazione alternativa, **nei primi mesi del 2017 si è registrata una forte contrazione in particolare del mercato dei veicoli a metano** che ha determinato una significativa riduzione dell'erogato complessivo e medio per impianto di settore.

Nonostante la positiva previsione di misure di semplificazione nell'approvvigionamento e nella vendita del gas naturale contenute nel Dlgs n. 257/2016, che recepisce la direttiva DAFI, sarà fondamentale accompagnare tali misure con altrettante che stimolino il mercato dei veicoli a metano, in quanto, un aumento della rete distributiva, senza un incremento del parco circolante, porterà inevitabilmente ad un calo dei consumi complessivi con pesanti ripercussioni sull'economicità di gestione dei distributori stradali.

In altri termini, per lo sviluppo del mercato del gas naturale per autotrazione, sarà opportuno affrontare nel dettaglio le seguenti criticità:

- disomogeneità della rete distributiva sul territorio nazionale (carenza in autostrada e in alcune regioni);
- mancanza di punti di approvvigionamento e stoccaggio (HUB) di GNL nel territorio nazionale per agevolare lo sviluppo della rete (L-CNG o L-LNG) in aree che ne sono sprovviste e per stimolare l'adozione del GNL come soluzione per il trasporto pesante;



- mancata implementazione del biometano per autotrazione, fonte energetica rinnovabile (in attesa della revisione del Decreto Interministeriale 05/12/2013, di cui si è conclusa la fase di consultazione il 13.01.2017);
- difficoltà legate a tempi amministrativi, di allacciamento ai metanodotti.
- mancanza di conoscenza, soprattutto da parte delle amministrazioni locali, dei reali benefici ambientali del metano, e conseguente disallineamento delle politiche urbane rispetto ad altre tecnologie caratterizzate da prestazioni ambientali simili se non peggiori (es. full hybrid).
- aggiornamento e semplificazione della normativa tecnica per consentire il rifornimento CNG/LNG in modalità self-service, equiparandolo così agli altri carburanti.

In considerazione di un mercato delle alternative in calo sugli anni precedenti e di un'anzianità del parco circolante autoveicoli pari a 12 anni e 4 mesi contro una media Europea di 10,7, sarà fondamentale l'introduzione di strumenti di **promozione del miglioramento delle prestazioni energetiche e ambientali dei veicoli, favorendo quelli a trazione alternativa in un'ottica di neutralità tecnologica** e attraverso politiche di regolazione del traffico che impongano limiti di circolazione nei centri storici ai veicoli più obsoleti (senza mai penalizzare però quelli di ultima generazione Euro 6) e promuovano la libera circolazione degli alternativi.

Nel definire le politiche per il ricambio del parco circolante sarà opportuno tenere in considerazione anche le elevate prestazioni ambientali raggiunte dalle motorizzazioni convenzionali e i potenziali benefici derivanti dalla sostituzione di veicoli di classi Euro vetuste con veicoli trasformati in dual fuel o veicoli Euro 6, con particolare riferimento ai veicoli commerciali leggeri per i quali esistono valide alternative ai carburanti tradizionali grazie ai modelli bi-fuel a metano.

In quest'ottica, la previsione di una regolamentazione sempre più stringente per il raggiungimento dei target ambientali, dovrà prevedere un sostegno al mercato dei veicoli a carburanti alternativi, anche a livello fiscale attraverso il **mantenimento delle attuali accise**, mentre le misure di **riequilibrio delle accise fra gasolio e benzina** (a parità di gettito e con l'ipotesi di una riduzione progressiva delle accise su benzina e contestuale incremento di quelle sul gasolio) dovranno essere **graduali a partire da non prima del 2022**.

Va al riguardo sottolineato che questa operazione sarà effettuata senza che ci sia un aumento della fiscalità complessiva sui prodotti petroliferi, essendo già gravati da una tassazione tra le più alte d'Europa. Verrà inoltre calibrata sulle reali finalità ambientali che si intendono perseguire, ricordando che:

- in termini di CO₂, essendo i motori molto efficienti, il diesel ha emissioni per km percorso inferiori ai motori a benzina;
- in termini di particolato e di NO_x, il diesel invece ha emissioni più alte della benzina;
- in termini di COV il diesel ha emissioni ridottissime molto più basse di quelle della benzina.



È necessario anche tener presente che un aumento dell'accisa sul diesel non graverà unicamente sui veicoli almeno Euro 3 di massa superiore a 7,5 tonn. e quindi invece inciderebbe in misura consistente su tutta la distribuzione secondaria.

Lo scenario previsto al 2021 e al 2025 in assenza di politiche di sostegno viene descritto nella tabella che segue. Se si vuole accrescere il trend dei veicoli alternativi e garantire la compliance con gli obiettivi 2020, le policy di sostegno sopra descritte diventano essenziali.

Scenario di breve e medio periodo: Previsioni di mercato autovetture nuove

Alimentazioni	2016 (%)	Emissioni medie CO2 allo scarico	2021 (%)	Riduzione Emissioni medie CO2 allo scarico	2025 (%)
Benzina	34,5	116,3	37,5	-18%	35,0
Diesel	57,3	111,4	47,0	-8%	44,0
GPL	5,6	114,3	6		6,5
CNG- Biometano	2,4	96,1	5,0		7,5
Ibride Plug-in	0,1	44	4,0		5,0
BEV	0,1	0	0,5		2,0
Emissioni CO2 medie	100,0	112,8	100,0		100,0

N.B.: le vetture HEV sono comprese nelle rispettive alimentazioni

Elaborazione Anfia, UP e Assogasliquidi.

Nel settore del **trasporto industriale**, il mercato dei veicoli commerciali e pesanti (camion, furgoni, autobus) sta orientando l'evoluzione tecnologica in relazione agli obiettivi di contenimento delle emissioni e dei fattori di operatività e di economicità che stanno indirizzando gli investimenti verso i seguenti asset strategici:

- per il trasporto merci su strada e la logistica integrata di media e lunga percorrenza, veicoli commerciali pesanti con alimentazioni a Gas Naturale Liquefatto (GNL), in ragione delle elevate performance (fino a 400 CV) e autonomia (circa 1000 Km);
- per la distribuzione merci al dettaglio e la logistica urbana, furgoni con alimentazioni a Gas Naturale Compresso (GNC) e GPL, in ragione dell'elevata performance e dei ridotti costi operativi;
- per il trasporto pubblico locale in ambito urbano, autobus con alimentazioni a Gas Naturale Compresso (GNC), in ragione dell'elevata performance e dei ridotti costi operativi ed alimentazioni



ibride elettrico-diesel, in ragione dell'elasticità di esercizio in grado di coniugare elevate performance con ridottissime emissioni, ad un costo sostenibile;

- per il trasporto pubblico locale in ambito extraurbano, autobus con alimentazioni diesel Euro VI di ultima generazione, in ragione delle elevate autonomie abbinate alle ridotte emissioni, conseguibili ad un costo sostenibile.

La rete italiana dei gasdotti nazionali e locali

L'Italia possiede una rete di gasdotti molto estesa circa 295.000 km seconda in Europa dopo la Germania.

La Snam e i distributori locali di gas naturale stanno contribuendo in modo decisivo all'evoluzione del prodotto gas attraverso il potenziamento delle infrastrutture per favorire l'utilizzo del gas naturale nei trasporti, l'utilizzo del gas naturale liquefatto e del biometano.

La rete di trasporto nazionale/regionale esercita in alta pressione si estende per circa 35.000 km, Snam Rete Gas con più del 93% delle reti è il principale operatore di questo segmento della filiera gas.

La rete locale di distribuzione, interconnessa alla rete di trasporto, è esercita in media/bassa pressione (fino a 5 bar) e si estende per circa 260.000 km su tutto il territorio nazionale; nel 2016 il gas riconsegnato ai clienti finali allacciati alle reti di distribuzione è stato pari a circa 31 miliardi di metri cubi. L'82% delle famiglie italiane è allacciato alla rete del gas. Le 219 imprese di distribuzione locali gestiscono circa 260.000 km di reti (Nord Italia 59%, al Centro 23% e al Sud 18%) e servono 23.600.000 clienti residenti in 7.155 Comuni (pari al 89% del numero totale dei Comuni Italiani) praticamente in tutto il territorio nazionale tranne la Sardegna.

Nel 2016 il gas riconsegnato alle 1.100 stazioni di rifornimento di gas naturale compresso allacciate alla rete di trasporto e quelle di distribuzione è stato pari a circa 1 miliardo di metri cubi. Questo numero potrebbe essere triplicato con una penetrazione complessiva del 7-8% del parco vetture circolante per un incremento dei consumi gas stimato in 4-5 miliardi di metri cubi **tutto ciò con un'infrastruttura gas naturale da subito disponibile e che non necessita di alcun investimento infrastrutturale.**



RETE NAZIONALE DEI GASDOTTI

al sensi dell'art. 9 DLGS 164/2000 - Decreto Direttoriale 2016

Situazione a Giugno 2016



Raccomandazioni

Al fine di promuovere decisioni di investimento nel settore e consentire quindi un impiego su larga scala dei carburanti alternativi considerati nell'ambito della Strategia Energetica Nazionale , una condizione essenziale è rappresentata dalla variabile fiscale che continui a garantire la convenienza economica dei carburanti alternativi rispetto ai carburanti tradizionali in ragione dei benefici ambientali che un loro utilizzo diffuso può generare. Si tratta quindi di mantenere l'attuale trattamento fiscale che garantisce nel tempo la sostenibilità economica delle attività finalizzate alla diffusione dei carburanti alternativi, consentendo così di liberare il potenziale addizionale dei relativi business-plan per la realizzazione di infrastrutture e impianti.

Si propone di considerare nell'agenda strategica le seguenti raccomandazioni:

1. priorità di intervento alle Regioni e nelle aree urbane ove la rete infrastrutturale risulta essere più carente, con il target indicativo di "distanza massima" così come definito dal Dlgs n.257/16.



2. modifiche al quadro normativo e regolamentare sul gas utilizzato come carburante, anche attraverso atto di indirizzo normativo di delega alla competente Autorità per l'energia elettrica il gas e il settore idrico (AEEGSI) per la semplificazione del quadro regolamentare e tariffario. Le modifiche proposte sono volte a definire un quadro di regole per il funzionamento del mercato del GNC/L-GNC per quanto possibile allineato rispetto al mercato dei carburanti tradizionali.
3. promozione sperimentale dello sviluppo delle infrastrutture per il biometano, funzionale soprattutto per l'ambito urbano per l'alimentazione delle flotte di furgoni per la city logistics e di autobus per il Trasporto Pubblico Locale.
4. premialità negli appalti pubblici con la conseguente attribuzione di valutazioni favorevoli in sede di assegnazione dei punteggi di gara per i committenti che fanno uso di mezzi alimentati con carburanti gassosi (GNC, GNL e GPL), ibridi a ricarica esterna ed elettrici anche prevedendo un'azione di ottimizzazione dell'attuale normativa in materia di GPP-Green Public Procurement e i relativi CAM (Criteri Ambientali Minimi) disposta dal DM 8 maggio 2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.
5. misure di regolazione della domanda finalizzate a promuovere la mobilità sostenibile, anche mediante politiche di pricing per l'accesso alle aree strategiche urbane, che includano il settore della City Logistics, e mediante rinnovati meccanismi di rimborso pubblico al comparto dell'Autotrasporto che siano premianti per le flotte alimentate con carburanti alternativi, da promuovere in modo omogeneo tra tutti gli Enti Locali e senza elementi di discriminazione tecnologica.
6. relativamente a GNC e GNL, incentivi non finanziari finalizzati a promuovere la realizzazione di nuove infrastrutture, promuovendo misure quali la garanzia di rifornimenti in "self-service non presidiato" 24 ore su 24 in maniera analoga agli altri carburanti eliminando o riducendo significativamente le attuali limitazioni al servizio;



2. Commenti puntuali al testo della Strategia energetica Nazionale 2017

Lo sviluppo delle Rinnovabili nei Trasporti, pag. 12 e 58-59 del documento

Lo sviluppo delle rinnovabili nei trasporti ha come obiettivo quello di conseguire una adeguata decarbonizzazione di questo settore, per raggiungere i target comunitari vincolanti che ciascun Paese deve rispettare. Questa azione va condotta in coerenza con gli obiettivi di contenimento del costo dell'energia previsti dalla SEN ed in particolare dovrà essere supportata da adeguate analisi costi-benefici, **evitando l'adozione di meccanismi incentivanti e distorsivi o, peggio, l'introduzione di vincoli alle diverse forme di motorizzazione.** Le misure da adottare per ridurre la CO₂ nel rispetto del target di cui sopra non potranno quindi prescindere dalla valutazione del costo della CO₂ evitata, preferendo quelle misure che a parità di risultato presentano i costi più bassi. Ad esempio, il costo della tonnellata di CO₂ evitata con la mobilità elettrica può essere stimato, nella fase attuale, orientativamente dell'ordine di 500 – 700 euro e quindi è chiaramente da evitare almeno fintanto che i costi dell'auto elettrica non si allineino a quelli delle auto tradizionali.

Per quanto attiene ai biocarburanti, l'orientamento comunitario prevede un graduale disimpegno da quelli tradizionali, promuovendo quelle tipologie di biocarburanti (avanzati) che presentano basse emissioni di gas serra prodotte durante il ciclo di vita e che non sono in competizione con il mondo alimentare per l'uso del terreno. A tal fine sembra opportuno prevedere per i trasporti unicamente quote minime per questi biocarburanti avanzati e nel contempo ridurre il ricorso ai biocarburanti tradizionali con un trend che però salvaguardi gli investimenti realizzati in questo campo.

Lo sviluppo del Gas Naturale Liquefatto

Nel quadro di questi indirizzi e con riferimento specifico per il comparto del trasporto merci, si suggerisce di inserire un capoverso aggiuntivo alla parte finale della sezione a **pag. 13** del documento:

“Per quanto riguarda il trasporto merci, sia stradale che marittimo, ci si aspetta il consolidamento dell'utilizzo del Gas Naturale Liquefatto, anche nella sua versione rinnovabile Bio-GNL. Si tratta di un processo innovativo in evidente crescita di mercato, sia dal punto di vista dei mezzi circolanti ed operativi, sia dal punto di vista delle infrastrutture a supporto del sistema (e.g. stazioni di rifornimento). L'ulteriore miglioramento atteso delle tecnologie per il GNL stradale e marittimo comporterà un aumento della penetrazione di questa fonte energetica per il comparto trasporti, con benefici tangibili ed immediati per la qualità dell'aria e per la riduzione delle emissioni dei gas serra”.

Coerenza con la DAFI



Il Decreto Legislativo 257/2016 di recepimento della DAFI viene richiamato numerose volte nel documento, anche per fare riferimento all'attuazione delle misure previste per la diffusione dei carburanti alternativi.

Si evidenzia la **NON** coerenza con il dettato del D.Lgs. 257/16 di quanto previsto a **pag. 76 del documento**, laddove si fa riferimento al **libero accesso alle zone a traffico limitato (ZTL)** solo per i veicoli ibridi ed elettrici. Si ricorda che l'art. 19 fa riferimento alla possibilità per le amministrazioni locali di garantire il libero accesso alle ZTL a **tutti i veicoli alimentati a carburanti alternativi** (elettricità, idrogeno, GNL, gas naturale compresso, GPL). Risulterà, pertanto, necessario modificare le indicazioni, al fine di allineare le previsioni **considerando la DAFI come punto di partenza per lo sviluppo di tutte le politiche nazionali e locali e di mobilità sostenibile**.

Per coerenza con gli ingenti investimenti fatti dai costruttori e dagli stessi cittadini per il rinnovo del parco veicoli, diviene fondamentale **escludere sempre, anche dai blocchi temporanei di circolazione**, oltre ai veicoli a carburanti alternativi anche i **veicoli con standard tecnologico più elevato disponibile sul mercato a benzina e diesel** (oggi EURO 6, ma in prospettiva futura, con l'entrata in vigore delle nuove regole di omologazione dei veicoli EURO 6c, occorrerà anche prevedere la non discriminazione dei veicoli EURO 6c a benzina e diesel).

In coerenza con la DAFI e secondo il principio di neutralità tecnologica più volte citato nel documento, si ritiene opportuno **cancellare il riferimento a BEV e PHEV come migliore soluzione per la mobilità urbana privata** previsto a **pag. 59 del documento**.

Mantenimento fiscalità di vantaggio per i carburanti alternativi

Per quanto concerne le indicazioni contenute a **pagg. 14 e 77 del documento** in merito alla possibilità di **introdurre misure di fiscalità e di promozione volte a garantire un miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali del parco circolante**, si ritiene opportuno mantenere un adeguato differenziale tra l'accisa sul gas e gli altri carburanti, in ragione dei benefici ambientali che un suo utilizzo diffuso può generare. Interventi a favore di una maggiore diffusione e omogeneizzazione dei vantaggi fiscali sui veicoli a carburanti alternativi, (tassa immatricolazione, tassa possesso etc.) sono auspicabili.

Riequilibrio accise sui carburanti tradizionali

In merito alle accise sui carburanti di cui a **pag 191 del documento**, è opportuno prevedere un timing puntuale e graduale di **riequilibrio delle accise fra gasolio e benzina a partire dal 2022. (Già trattato nelle pagine precedenti)**

Promozione nuovi modelli di mobilità

In relazione ai **nuovi modelli di mobilità** di cui alle indicazioni previste nelle **pagg. 14 e 220 del documento** sarà importante favorire l'adozione di sistemi avanzati di gestione delle congestioni attraverso sistemi di car-sharing, van-sharing e car-pooling (in quest'ultimo caso sarà necessario prevedere una normativa che imponga l'utilizzo di veicoli a trazione alternativa o con tecnologia di ultima generazione), potenziare il Trasporto



pubblico locale urbano ed extra-urbano migliorando il servizio attraverso il rinnovo del parco con autobus a trazione alternativa (ibridi, elettrici, GNC, GNL e ad idrogeno).

Approccio well-to-wheel alla qualità dell'aria

Si ritiene opportuno in un documento strategico e di visione come la SEN, che l'impatto ecologico dei veicoli elettrici ([pagg. 13 e 199 del documento](#)), e più in generale di tutti i carburanti, sia valutato in maniera complessiva secondo l'approccio *well-to-wheel* e senza prescindere dall'analisi del "**problem shifting della produzione**" che evidenzia come il problema delle emissioni viene risolto solo in ambito urbano, trasferendo altrove l'impatto ambientale. Ad es. costruire auto elettriche in fabbriche energivore bruciando petrolio, sposta solo il problema senza risolverlo completamente, inoltre occorrerebbe rendere energeticamente sostenibile l'intera catena produttiva ricorrendo ad energia rinnovabile e producendo energia elettrica per la ricarica delle auto solo da fonti rinnovabili.

Efficienza energetica

Per quanto riguarda l'incentivazione del cambiamento comportamentale nel settore dei trasporti a [pag. 76 del documento](#), si ritiene utile non limitare tale concetto alla sola Pubblica Amministrazione e al Trasporto Pubblico Locale. Il potenziale ottenibile da un cambiamento comportamentale è infatti superiore nel settore privato, in linea con gli studi europei sui benefici dell'eco-driving.

Sviluppo dell'infrastruttura dei carburanti

Alla [pag. 47 del documento](#) in merito allo sviluppo di stazioni di ricarica veloce di auto elettriche e di punti di rifornimento di GNL e GNC anche nelle aree di servizio autostradali, si ritiene opportuno prevedere **l'esplicito riferimento alla modalità self service**.

Si suggerisce inoltre, che la Strategia energetica Nazionale preveda:

- l'adozione di provvedimenti regolatori che favoriscano e indirizzino la realizzazione e l'apertura di nuovi punti vendita di GNC, GNL e biometano in aree che ne sono carenti. In questo quadro, il potenziamento infrastrutturale previsto per l'approvvigionamento e la distribuzione del GNL in Sardegna andrebbe messo in relazione anche al mercato in crescita del GNL per logistica e trasporti su scala nazionale;
- semplificazione e velocizzazione procedure allaccio metanodotti, modifiche tariffa di accesso alla rete di distribuzione;
- promozione dello sviluppo delle infrastrutture per il Biometano, utile soprattutto in ambito urbano per l'alimentazione delle flotte di furgoni per la city logistics e di autobus per il Trasporto Pubblico Locale.



Chi Siamo

ANFIA, Associazione Nazionale della Filiera Industria Automobilistica svolge da 100 anni la funzione di Trade Association come portavoce delle aziende italiane che operano ai massimi livelli nei settori della costruzione, trasformazione ed equipaggiamento degli autoveicoli per il trasporto individuale e collettivo di persone e di merci. Nata a Torino il 20 marzo del 1912 ANFIA, nel suo ruolo di Associazione di categoria, rappresenta un driver relazionale strategico tra l'industria autoveicolistica e il contesto politico-istituzionale, italiano e internazionale. Con 290 Aziende associate, ANFIA è tra le maggiori Associazioni di categoria che fanno parte di Confindustria.

ANIGAS, Associazione Nazionale Industriali Gas rappresenta e tutela le aziende del gas in Italia, coprendo il 65% del mercato italiano. Costituita nel 1946, e da allora aderente a Confindustria, Anigas riunisce le imprese che gestiscono le infrastrutture di stoccaggio, trasporto, distribuzione e rigassificazione di GNL e le aziende di vendita che operano sul mercato all'ingrosso, che forniscono direttamente i clienti finali e che svolgono attività di trading. Le imprese che aderiscono ad Anigas sono 70 e comprendono tanto i maggiori operatori italiani e stranieri quanto le aziende di medie e piccole dimensioni. Anigas riunisce, in qualità di soci aggregati, anche le Associazioni che operano nell'ambito dell'impiego del gas naturale nel trasporto (Assogasmetano e NGV Italy) e nello sviluppo del biometano (CIB – Consorzio Italiano Biogas).

ASSOGASLIQUIDI, è l'Associazione di Federchimica che rappresenta le imprese del comparto distribuzione gas liquefatti (GPL e GNL) per uso combustione e autotrazione e le imprese che costruiscono attrezzature ed impianti o che forniscono servizi attinenti al settore.

Dal 1995 è a servizio dell'industria del GPL e dal 2013 è a sostegno anche del GNL.

Obiettivo dell'Associazione è la rappresentatività del settore a livello nazionale e internazionale. Assogasliquidi collabora proficuamente con le amministrazioni e gli enti pubblici nella migliore definizione di un quadro normativo del settore, informa e orienta gli operatori sulle innovazioni tecnico/legislative e sulla loro pratica attuazione, promuove l'immagine del settore presso gli utilizzatori e gli utenti finali.

ASSOGASMETANO, costituita nell'agosto 2008, associa molte delle più importanti aziende che operano in Italia nella erogazione del metano per i trasporti, quanto a numero di impianti e volumi erogati. Si propone come associazione che svolge un ruolo esclusivamente politico di tutela e promozione del settore distributivo per esaltare e salvaguardare la unicità e potenzialità di questo carburante nel contesto energetico e ambientale. È accreditata e collabora con i propri delegati agli organismi tecnici, amministrativi, legislativi a livello locale, regionale e nazionale che trattano di norme di sicurezza, trasporto pubblico, normazioni regionali, normazioni motoristiche, mobilità sostenibile e trasporto a mezzo carri bombolai.



CIB – Consorzio itano Biogas è la prima aggregazione volontaria che riunisce aziende agricole produttrici di biogas e biometano da fonti rinnovabili, società industriali fornitrici di impianti, tecnologie e servizi per la produzione di biogas e biometano enti ed istituzioni che contribuiscono alla promozione della digestione anaerobica per il comparto agricolo.

FEDERMETANO, costituita nel 1948, associa i proprietari di stazioni di servizio per la distribuzione del metano ad uso autotrazione. Parte di detti operatori svolge anche attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai per usi autotrazione, civile, industriale ed emergenze sui metanodotti, con una potenzialità di un milione di mc/giorno. 160 le aziende associate. Presente sui tavoli tecnici e istituzionali a livello statale, regionale, locale, come riferimento per l'elaborazione di norme di settore. Lo scopo principale è la tutela e lo sviluppo del metano per autotrazione in tutte le sue declinazioni: CNG, LNG, biometano. Dal 2009 è stato attivato un servizio di affiliazione per le officine del settore, riconosciute come fondamentale anello nel processo di revisione periodica dei serbatoi.

NGV Italy nasce nel 1996 e raggruppa le più importanti aziende italiane operanti nel settore dei carburanti alternativi ecosostenibili per i trasporti. NGV Italy rappresenta il luogo di dialogo e di confronto tra le componenti industriali e commerciali del settore, dal rifornimento sino all'utilizzo e alla manutenzione, ed è lo strumento d'azione per le iniziative comuni in ambito regolamentare, istituzionale e di comunicazione, dialogando con tutte le istituzioni nazionali e internazionali.

UNIONE PETROLIFERA è l'associazione costituita nel 1948 che riunisce le principali aziende petrolifere che operano in Italia nell'ambito della trasformazione del petrolio, e della distribuzione dei prodotti petroliferi e della logistica.

Con 39 aziende associate e 11 soci aggregati rappresenta il settore nelle sedi istituzionali e costituisce il fulcro delle iniziative di analisi e sviluppo promosse dal comparto sui temi tecnici, economici e ambientali. La tutela dell'ambiente, l'attenzione per la sicurezza, l'impegno nella ricerca e nell'innovazione sono i valori che l'associazione ritiene fondamentali e irrinunciabili per una industria petrolifera nazionale moderna e vitale.

L'Unione Petrolifera aderisce a Confindustria e a partire dal 2006 a Confindustria Energia quale Federazione di settore.