

Roma, 18 marzo 2010

Audizione
“Proposta di legge C. 2172 Saglia e abbinate
Commercializzazione del metano per autotrazione”
Commissione Attività Produttive
Camera dei Deputati

Documento di Posizione ANFIA

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica vuole sottolineare, in primo luogo, l'importanza della Proposta di Legge 2172 “Disposizioni in materia di utilizzo del metano come carburante per autotrazione” in discussione presso la Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati, come segnale istituzionale forte del riconoscimento del metano come soluzione già disponibile per la mobilità sostenibile e come strumento specifico per rimuovere gli attuali ostacoli alla sua diffusione.

Perché la filiera automotive che noi rappresentiamo crede tanto nella diffusione del metano come carburante per l'autotrazione?

Dal punto di vista ambientale, l'uso del metano per auto ha una specificità estremamente favorevole sia per quanto riguarda le emissioni inquinanti complessive sia per quanto riguarda le emissioni di CO₂, sia in confronto ai combustibili tradizionali, ma anche nei confronti di altri combustibili cosiddetti alternativi quali il GPL.

Per quanto riguarda le emissioni di CO₂ si rileva che il metano ha le potenzialità di ridurre le emissioni di gas dallo scarico rispetto alla benzina di circa il 23% (ancor più del GPL, che mostra una potenzialità di riduzione di CO₂ rispetto alla benzina di circa il 12%).

In termini di altre sostanze inquinanti, le emissioni del metano rispetto alla benzina risultano essere inferiori del 50% per gli Ossidi di Azoto (NO_x), di circa l'80% per gli Idrocarburi non Metanici (NMHC), fino al quasi 100% per i Composti Aromatici. Infine, l'assenza di particolato (PM) dalle emissioni del metano, permette a questo combustibile alternativo di ritagliarsi una posizione di assoluto vantaggio in particolare nel trasporto urbano, per il quale conosciamo tutti gli sforzi delle varie amministrazioni locali volti a ridurre gli effetti nocivi.

Box di approfondimento - Il metano sempre più riconosciuto a livello Europeo per la sua valenza ecologica

Per la riduzione delle emissioni di CO₂

- Regolamento 443/2009: per i veicoli bifuel a gas (metano, biometano o miscele), il valore da considerare nel calcolo del valore medio di emissioni del costruttore è quello relativo al funzionamento a gas

Come fonte rinnovabile (biometano)

- Direttiva 2009/28/EC Fonti Rinnovabili: inclusione del biometano nella definizione di 'biofuels' e quindi riconoscimento del suo contributo al raggiungimento del target del 10% nel settore trasporti nel contesto del target del 20% di Fonti Rinnovabili di energia entro il 2020
- Progetto Gashighway, finanziato dalla Commissione Europea, per la promozione dell'utilizzo del metano e del biometano come combustibili per i trasporti e la creazione di una infrastruttura Europea per la distribuzione di biometano

Come tecnologia ponte verso l'idrogeno

- Regolamento 2007/46/EC: sancisce che ai fini della normativa tecnica di approvazione i veicoli a miscela metano-idrogeno sono trattati alla pari dei veicoli ad idrogeno, supplendo alla vacatio normativa che rendeva necessaria una procedura ad hoc per l'omologazione, di fatto frenandone la diffusione.

Dal punto di vista della sicurezza, secondo lo standard EPA ("Environmental Protection Agency", l'Agenzia USA per la Protezione Ambientale), il metano è il carburante più sicuro dopo il gasolio (quindi più sicuro di benzina e GPL).

Riassumendo, i principali vantaggi del metano in termini di sicurezza sono:

- le vetture omologate a metano sono soggette alle prove di crash-test e di emissioni al pari dei veicoli convenzionali;
- il metano non è un gas tossico e la sua molecola (CH₄) è tra le più semplici e stabili in natura, per questo motivo non tende a formare composti con altre sostanze nell'atmosfera;
- a differenza di altri gas come il gpl, il metano, inoltre, ha densità inferiore rispetto all'aria, quindi, in caso di perdite, in caso di sinistri, tende a volatilizzarsi e a salire verso l'alto, senza ristagnare a terra e senza dare luogo a pericolose concentrazioni. Per questo motivo è consentito il parcheggio dei veicoli alimentati a metano in tutte le autorimesse, anche interrate, senza alcuna limitazione strutturale in ordine alla collocazione del livello di piano del parcheggio;

- il metano è contenuto in appositi serbatoi ad una pressione di esercizio di 200 bar. Tali serbatoi sono però collaudati ad una pressione di 300 bar e progettati per resistere ad una pressione di almeno 450 bar. Dunque il serbatoio delle auto a metano, realizzato in acciaio, è collaudato per resistere ad una pressione più che doppia rispetto a quella di esercizio. In caso di incidente, risulta, quindi, molto più robusto di ogni altro serbatoio. In Italia, una apposita istituzione la G.F.B.M. (Gestione Fondo Bombole Metano), provvede al controllo periodico dei serbatoi. Inoltre, i serbatoi vengono integrati nella scocca della vettura senza penalizzare in modo significativo lo spazio disponibile e la capacità di carico;
- il metano, inoltre, essendo fornito principalmente attraverso una estesa rete di metanodotti, non richiede, se non in alcuni casi molto rari, il trasporto con automezzi pesanti o con carri ferroviari, annullando così quasi totalmente il rischio di gravi incidenti.

In ragione dei vantaggi che l'utilizzo di tale carburante comporta sia in termini ambientali che di sicurezza, l'ANFIA ritiene di fondamentale importanza la definizione di un quadro fiscale e normativo stabile per un periodo adeguato, che possa incoraggiare investimenti nel settore e non disilludere un mercato attualmente in crescita.

Il mercato dei veicoli a metano OEM (Original Equipment Manufacturing) in Italia è infatti, a partire dal 2003, in costante crescita: il parco di vetture a metano ammonta a circa 580.000 unità, con un'accelerazione che ha caratterizzato in particolare gli ultimi 3 anni. Le immatricolazioni di nuovi autoveicoli a metano nell'anno 2009 hanno raggiunto le 139.976 unità (nel 2003 si immatricolavano circa 6000 veicoli l'anno).

Anche il mercato dell'aftermarket è esplosivo: 17.774 trasformazioni di autoveicoli a metano nel solo 2009 (+62,7% rispetto al 2008).

Il mercato in crescita è frutto di una **filiera del metano** fortemente radicata nel nostro Paese:

- Occupazione: circa 8.000 dipendenti con altre migliaia di posti di lavoro nell'indotto.
- Fatturato: circa 2 Miliardi di Euro.
- R&D : la filiera del metano investe in ricerca e sviluppo circa il 4% del fatturato.

Questi numeri testimoniano la stagione di significativo sviluppo che il metano per autotrazione sta conoscendo oggi, grazie al crescente numero di modelli immessi sul mercato da parte dei costruttori automobilistici e ad un conseguente aumento della rete distributiva.

Tuttavia, proprio la **rete di distribuzione** sembra essere l'anello debole di questa catena.

La rete di distribuzione seppur cresciuta negli ultimi anni, lo fa meno velocemente del parco (circa 725 distributori metano contro 2350 per il GPL, questi ultimi meglio distribuiti sul territorio e quasi tutti integrati nei 22.000 distributori di benzina/gasolio esistenti in Italia – Fonte: Federmetano Gen. 2010 Assogasliquidi 2010). Il rapporto vetture/distributori ha ripreso ad aumentare velocemente negli ultimi 2 anni.

La rete distributiva del metano appare dunque ancora poco adeguata alle esigenze che il mercato sta mostrando, oltre che non ancora sufficientemente diffusa, spesso a macchia di leopardo e quasi totalmente assente dalla rete autostradale, compromettendo quindi il concetto stesso di mobilità.

Inoltre, la positiva situazione che vive il mercato del metano oggi necessita, per consolidarsi e non rischiare di essere solamente frutto di un momento contingente, di interventi fiscali e normativi in grado di garantire un quadro di azione caratterizzato da continuità e stabilità.

In particolare, **ANFIA auspica:**

- la stabilità delle accise per mantenere una convenienza sul prezzo alla pompa rispetto agli altri carburanti, che per i clienti ha rappresentato negli ultimi anni il principale fattore di richiamo;
- la continuità nel quadro di incentivazione all'acquisto per garantire competitività rispetto alle alimentazioni tradizionali;
- azioni che favoriscano l'ampliamento della rete distributiva;
- un accresciuto livello delle informazioni ai clienti sul potenziale e i vantaggi del metano e delle sue prestazioni.

La proposta di legge Saglia, proposta principale all'attenzione del presente Comitato Ristretto, risponde con i suoi contenuti a molte delle problematiche sopra elencate e va, con il nostro apprezzamento, proprio nella direzione di un quadro normativo stabile.

ANFIA vede la 'proposta di legge Saglia' con estremo favore in quanto ha il pregio di appropiare il metano per autotrazione con una sorta di legge quadro – mirata – che risolverebbe i problemi strutturali che fino ad ora hanno frenato lo sviluppo del metano per autotrazione, quali:

- l'errore finora fatto di classificare il metano per autotrazione come combustibile, anziché come carburante, errore che ha rallentato in modo burocratico la diffusione dei distributori. A questo problema la proposta Saglia risponde, nascendo come disegno di legge volto prioritariamente a considerare finalmente e correttamente il metano come carburante. Ciò che vogliamo portare all'attenzione del Comitato ristretto, che dovrà elaborare il testo unificato delle varie proposte in

esame, è l'importanza di tener conto che il disegno di legge Saglia nasce proprio con questa esigenza specifica di cui gli altri carburanti non necessitano, essendo già considerati tali.

- l'assenza di disposizioni normative, regolamentari e amministrative ad esso dedicate che la proposta Saglia, nel suo insieme, ha il pregio di colmare;
- la necessità di ampliamento delle rete di distribuzione e la mancanza di principi generali cui devono attenersi le regioni nella redazione dei piani di sviluppo della rete distributiva del metano, cui la proposta risponde prevedendo criteri di indirizzo per uno sviluppo equilibrato sul territorio a vantaggio delle zone carenti di impianti o assenti di servizio (art 3 comma 3) e incentivi per la costruzione di nuovi impianti, soprattutto in zone densamente popolate, le aree urbane e le autostrade (art 3 comma 3 lettera b);
- la necessità di razionalizzazione della rete, per la quale la proposta prevede l'adeguamento e il miglioramento dei decreti self service 24 ore e multi-dispenser (art 3 comma 2)
- la frammentarietà ed episodicità dell'incentivazione all'acquisto di veicoli a metano cui la proposta risponde proponendo incentivi all'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicoli nuovi alimentati a metano (art. 5), nonché l'istituzione di un fondo per sostenere le misure incentivanti, alimentato con il 5% dei proventi della vendita di metano (art 4 comma 3)
- l'incertezza del supporto fiscale, per cui la proposta prevede la stabilità delle accise sul metano per un periodo di 10 anni (art. 4 comma 2);
- la pesante burocrazia per l'apertura di nuovi impianti, per la quale la proposta prevede una semplificazione delle procedure autorizzative (art 3 comma 3 lettera c).
- la necessità di investire in Ricerca & Sviluppo per il metano, cui la proposta risponde con l'istituzione del succitato fondo di cui all'art. 4, che contribuirà all'industrializzazione di soluzioni per migliorare le prestazioni in termini di efficienza dei veicoli, per accrescere l'utilizzo del bio-metano e per sperimentare miscele composte da metano e idrogeno (art. 6).

In relazione a quest'ultimo punto, sviluppare oggi accanto al mercato dei veicoli a metano, le relative infrastrutture, permetterà domani, come anche ricordato nella proposta di legge, l'utilizzo delle medesime per la distribuzione del gas naturale di origine non fossile ma derivato da fonti rinnovabili (il bio-metano appunto), senso in cui sembrano indirizzate le istituzioni europee chiamate a declinare il futuro delle politiche dei trasporti.



In conclusione, ANFIA vuole sottolineare che la *ratio* della proposta di legge Saglia, nel suo voler supportare il metano, per i ‘motivi’ ambientali ed energetici, ben esposti nelle premesse della proposta stessa, come carburante alternativo con potenzialità ancora non espresse, è pienamente condivisibile dalla filiera automotive italiana, che rappresenta l’assoluto leader mondiale nel settore sia in termini di gamma offerta dal costruttore nazionale (Gruppo Fiat) che in termini di componentistica prodotta (circa il 70 % della componentistica legata al metano è esportata dall’Italia),

Inoltre, è pienamente condivisibile dalla filiera automotive ed è coerente con la *ratio* del provvedimento che esso rimanga circoscritto al metano.

Il metano, che ha già dimostrato di poter dare vantaggi per la qualità dell’aria nelle nostre città e per la riduzione delle emissioni di CO2 attraverso il solo aumento del parco circolante, potrà nel prossimo futuro esplicitare effetti tanto più positivi, quanto più rapido sarà il processo di strutturazione legislativa in corso.

Riteniamo necessario dunque proseguire l’azione coordinata che si è avviata con la collaborazione dei principali attori della filiera (industria automobilistica, industria dei combustibili e istituzioni), estendendo l’attuale quadro di collaborazione anche alle Regioni, il cui ruolo appare determinate per informare i cittadini e per favorire lo sviluppo omogeneo del mercato e della rete distributiva.