

## Position Paper consultazione pubblica sulla Strategia Energetica Nazionale (SEN)

### 1. Analisi delle criticità del sistema energetico italiano nel settore manifatturiero

In un Paese come l'Italia, dove la competitività globale del settore manifatturiero continua a perdere posizioni (21° posto nel 2010, 28° posto nel 2016 - fonte Deloitte: 2016 Global Manufacturing Competitiveness Index) a favore dei paesi emergenti, quali Cina, India, Brasile, ecc., tra i fattori chiave per poter recuperare la crescita - oltre ad intervenire su infrastrutture fisiche e logistiche, costo del lavoro e dei materiali - i costi energetici risultano di fondamentale importanza.

Purtroppo, gli ultimi dati disponibili (Eurostat - I sem. 2016) mostrano che i prezzi dell'energia elettrica per le imprese italiane risultano ancora più alti della media europea. La media dei Paesi dell'Area EURO attesta il prezzo di acquisto senza tasse per un consumatore industriale a 0,0813€/kWh. Per un'azienda italiana il prezzo è in media superiore di circa il 4% (0,0842€/kWh), rispetto ad aziende francesi e tedesche che spendono, rispettivamente, il 12 % (0,0714 €/kWh la Francia) e il 3% (0,0788 €/kWh la Germania) in meno rispetto ai Paesi dell'Area EURO<sup>1</sup>. Inoltre, se al prezzo dell'energia elettrica si aggiunge il costo delle tasse, come accise ed iva, il confronto risulta essere ancora più penalizzante per le imprese italiane.

Questi dati non fanno altro che confermare la necessità di tempestive e radicali azioni al fine di recuperare la competitività perduta e riposizionare le aziende italiane almeno sullo stesso livello di quelle dei principali Paesi europei competitor, prevedendo importanti riforme strutturali che intervengano sul costo del lavoro e dell'energia, ristabilendo condizioni ottimali che possano anche attrarre investitori esteri.

Pertanto, al fine di riallineare più velocemente la competitività delle aziende italiane a quelle europee, e di evitare procedure di infrazione da parte dell'Unione Europea, il settore si aspetta interventi urgenti per la riduzione del costo dell'Energia Elettrica, quali:

- premialità per le organizzazioni che perseguono, con un approccio sistematico, il miglioramento continuo della propria prestazione energetica, comprendendo in questa l'efficienza energetica nonché il consumo e l'uso dell'energia;
- rendere l'autoproduzione un fattore di competitività;
- rimodulazione e/o forme di compensazione dei costi derivanti dagli impegni di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- accorpamento dei consumi elettrici di più stabilimenti nella stessa regione appartenenti alla stessa azienda (intesa come P.IVA), in un'unica unità produttiva con conseguente riduzione delle accise dovute;
- un'importante semplificazione normativa, in quanto i compensatori industriali sono realtà in evoluzione e il loro dinamismo è compromesso da un'eccessiva burocrazia;

<sup>1</sup> <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (v. Electricity prices for industrial consumers - bi-annual data (from 2007 onwards))

- esigenza di creare un nuovo quadro di riferimento certo e stabile per il settore energetico in un contesto attuale di profonda evoluzione dei mercati energetici - soggetto ad aggiornamento/adequamento periodico - affinché l'industria possa orientare le proprie scelte di investimento basate su criteri di mercato, anche nel lungo periodo;
- perseguire una regolazione del mercato italiano basata su criteri di stabilità, certezza e chiarezza, che non preveda disposizioni con effetti retroattivi e consenta agli operatori di avere il tempo necessario per adeguarsi ai cambiamenti. Una gestione più prevedibile dei percorsi di riforma e che elimini in maniera definitiva e sistematica effetti retroattivi porterebbe a questo proposito notevoli vantaggi e aumenterebbe l'attrattività del mercato italiano dell'energia.

Misure come queste potrebbero aiutare le imprese del settore a raggiungere gli obiettivi compresi nel "Pacchetto clima-energia 20-20-20" che, come noto, il 30 novembre 2016 la Commissione Europea ha completato con l'adozione del Pacchetto legislativo "Energia pulita per tutti gli europei" ("Clean Energy for all Europeans"), finalizzati a contrastare i cambiamenti climatici e a promuovere la sostenibilità energetica attraverso una riduzione delle emissioni di gas serra del 20% rispetto al 1990, del 20% del fabbisogno di energia ricavato da fonti rinnovabili, e un aumento del 20% dell'efficienza energetica.

## 2. 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 (CO<sub>2</sub>)**, principale gas responsabile dell'effetto serra e delle sue possibili ripercussioni sui cambiamenti climatici, con impatto a livello globale.

Gli obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.

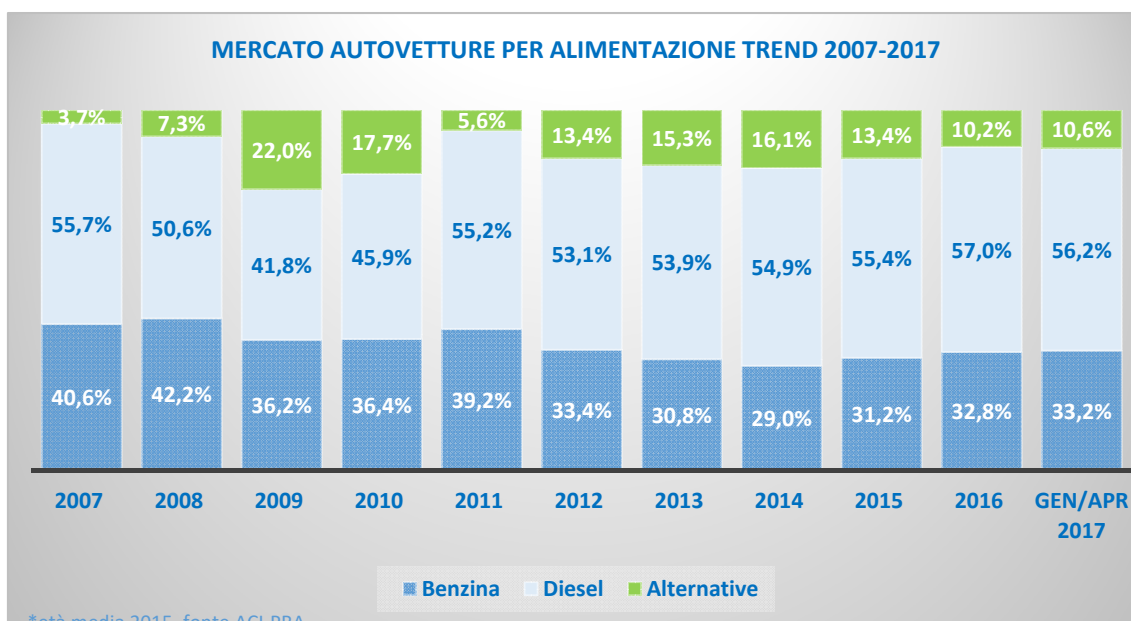
Tipologia di alimentazione	Contributo delle tecnologie per una mobilità sostenibile
Diesel e Benzina	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le vetture e i veicoli industriali diesel, con lo standard Euro 5, che ha richiesto l'adozione dei filtri per il particolato, hanno ridotto le emissioni di particolato 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%.</li> <li>➤ 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.</li> </ul>
Combustibili gassosi (GNC, GNL, GPL, Biometano)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ I carburanti gassosi sono i combustibili più puliti ed economici oggi disponibili sul mercato.</li> <li>➤ 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.</li> <li>➤ L'utilizzo dei carburanti gassosi permette ridotte emissioni di particolato e SOx (praticamente zero) e basse emissioni di NOx e CO<sub>2</sub> (per il GNC meno 23% rispetto al funzionamento a benzina e meno 15% rispetto al funzionamento a gasolio per i veicoli commerciali).</li> <li>➤ 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</li> </ul>

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

	<p>contenuto rispetto ai combustibili tradizionali.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Il metano, sia in forma di gas compresso che di gas liquefatto, è una fonte rinnovabile e programmabile grazie al biometano.</li> <li>➤ Riduzione delle emissioni con un esborso inferiore rispetto alle tecnologie non ancora competitive in termini di prezzo e autonomia di utilizzo.</li> <li>➤ Riduzione dell'inquinamento acustico</li> </ul>
<b>Ibridi ricaricabili</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> allo scarico.</li> <li>➤ Riduzione delle emissioni inquinanti, in particolare nel funzionamento solo elettrico.</li> </ul>
<b>Puri elettrici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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.</li> <li>➤ Emissioni CO<sub>2</sub> allo scarico, pari a 0.</li> <li>➤ Riduzione dell'inquinamento acustico urbano.</li> <li>➤ 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).</li> </ul>
<b>Biocombustibili</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, per effetto dell'origine biologica.</li> <li>➤ 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).</li> </ul>

## 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.



La tabella che segue riporta la quota delle autovetture immatricolate in Italia nel 2016 e le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>.

**ITALIA:**

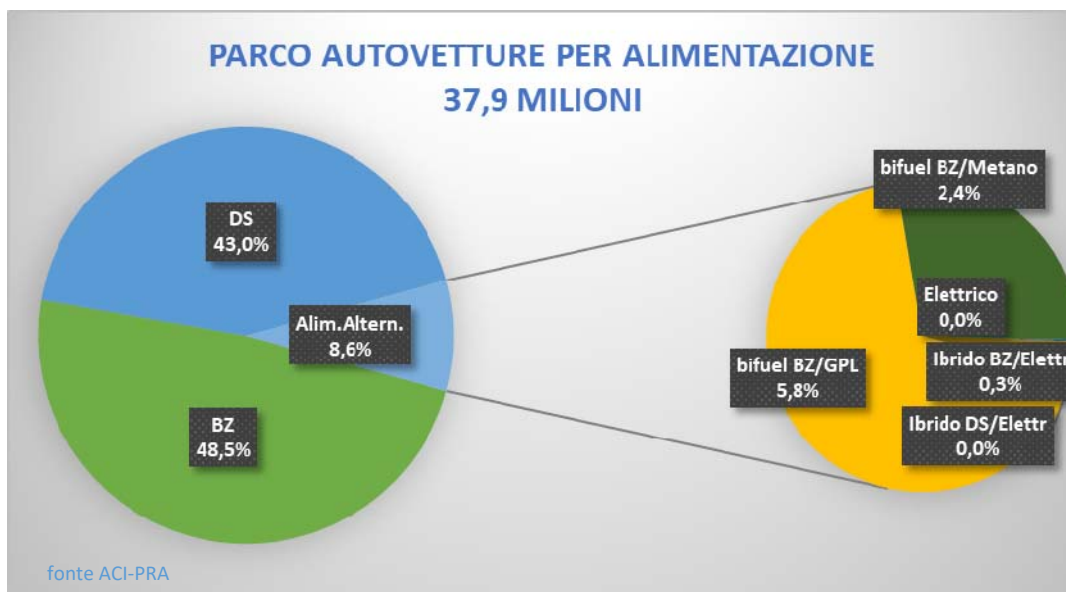
**Immatricolazioni autovetture 2016  
per alimentazione e emissioni CO<sub>2</sub> medie**

Alimentazioni	%	Emissioni medie CO <sub>2</sub>
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 CO <sub>2</sub> medie	100,0	112,8

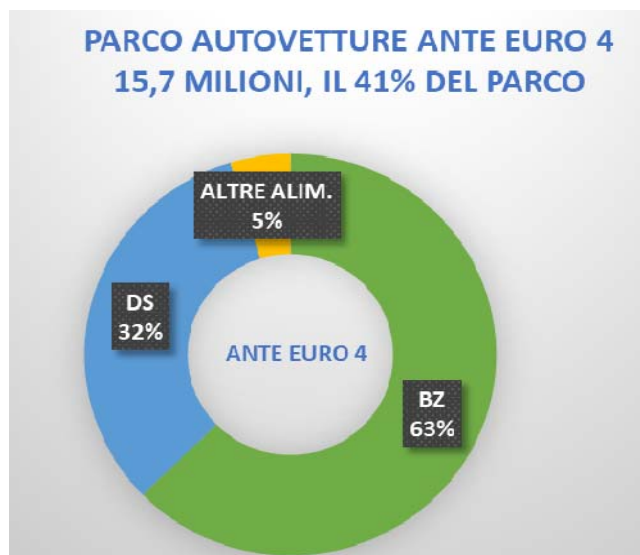
N.B.: le vetture HEV sono comprese  
nelle rispettive alimentazioni

Fonte: Anfia su dati Ministero dei trasporti

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

### 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 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 CO<sub>2</sub>, essendo i motori molto efficienti, il diesel ha emissioni per km percorso inferiori ai motori a benzina;
- in termini di particolato e di NO<sub>x</sub>, 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 CO <sub>2</sub> allo scarico	2021 (%)	Riduzione Emissioni medie CO <sub>2</sub> allo scarico	2025 (%)
Benzina	34,5	116,3	37,5	-18%	35,0
Diesel	57,4	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 CO <sub>2</sub> 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

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica





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.

#### 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.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



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:
  - a. revisione delle norme in materia di distanze minime di sicurezza che recepisca l'evoluzione tecnologica delle apparecchiature (compressore, erogatore, ecc.), avvicinando il modello Italia a quello dei maggiori paesi europei. Si tratta di una misura funzionale ad incrementare la diffusione dei punti vendita anche in aree urbanizzate, ritenute prioritarie nella direttiva DAFI;
  - b. 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;

### 3. 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 CO<sub>2</sub> nel rispetto del target di cui sopra non potranno quindi prescindere dalla valutazione del costo della CO<sub>2</sub> evitata, preferendo quelle misure che a parità di risultato

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

presentano i costi più bassi. Ad esempio, il costo della tonnellata di CO<sub>2</sub> 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;
- modifiche al quadro normativo e regolamentare sul gas naturale come carburante (variazione regime penali (CG), flessibilizzazione conferimento);
- 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.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica