

**Audizione presso le Commissioni riunite
8° Lavori Pubblici e 10° Industria
Senato della Repubblica
Roma, 18 ottobre 2016**

(Atto n. 337)

Schema di Decreto Legislativo di recepimento della direttiva comunitaria 2014/94/UE "DAFI"

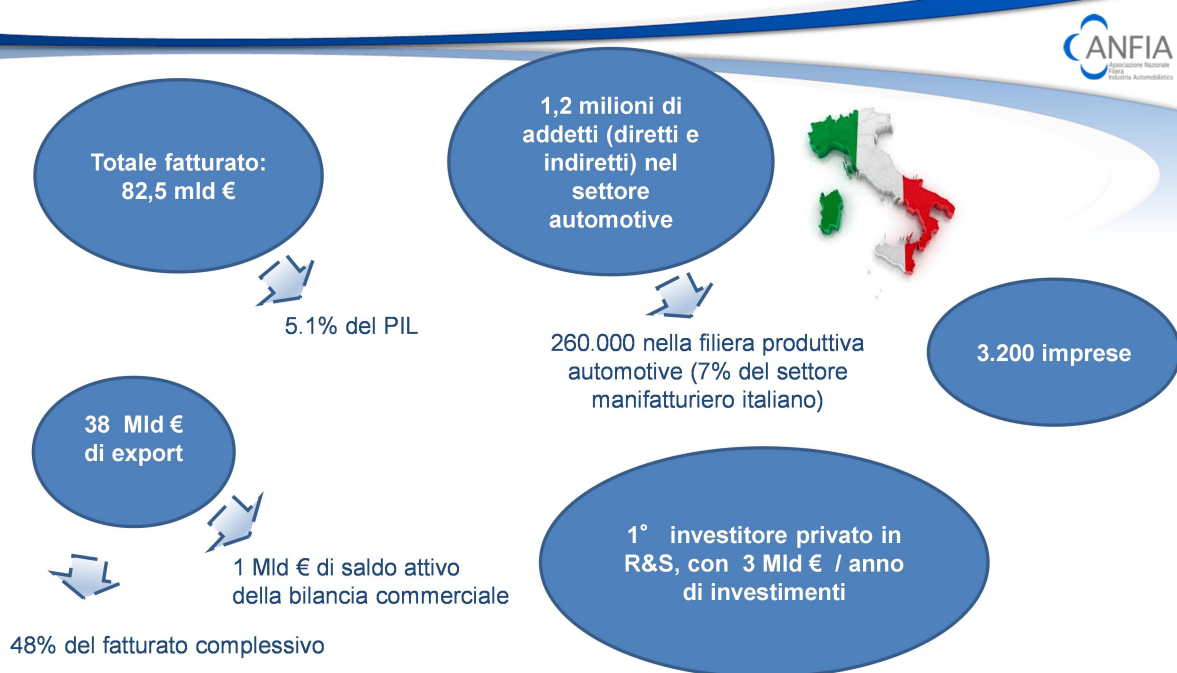
Egregi Presidenti,

Gentili Senatori e Senatrici, Vi ringraziamo per l'invito a partecipare oggi a questa audizione.

La filiera automotive – chi siamo

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA e rappresenta la filiera del mondo automotive, nella quale si collocano tutti i produttori di veicoli, rimorchi, veicoli per servizi ecologici, autobus e componenti sia per il trasporto di persone che di merci.

La Filiera Automotive in Italia



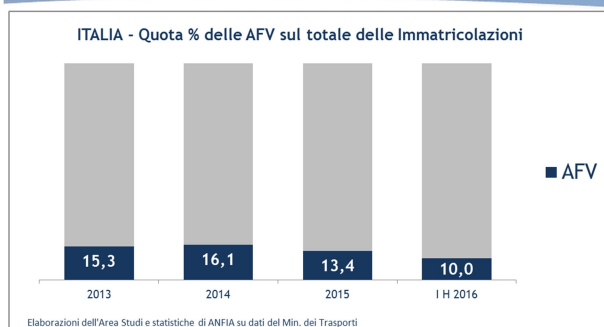
In Italia, il settore automotive è uno dei più importanti e vivaci in termini di occupazione, contributo al PIL nazionale e capacità di innovazione tecnologica, trasferibile anche ad altri settori industriali.

Accenniamo brevemente ai **numeri della filiera automotive** in Italia che conta circa 3.200 imprese e oltre 1,2 milioni di addetti (diretti e indiretti) - di cui 260.000 nella filiera produttiva automotive, pari al 7% del settore manifatturiero italiano, e che investe 3 miliardi di Euro all'anno in Ricerca e Sviluppo. Si tratta di un settore riconosciuto in tutto il mondo per la capacità di innovare costantemente e di soddisfare i requisiti dei mercati a livello internazionale, con un know-how tecnologico crescente sia nei processi che nei prodotti, sempre più orientati all'eco-sostenibilità e alle green technologies.

In questi tempi di sfide in campo ambientale per il raggiungimento dei sempre più **stringenti obiettivi di riduzione delle emissioni**, quali quelli stabiliti dalla Conferenza di Parigi COP 21, nonché i target specifici per la filiera fissati nel Regolamento n. 443/2009 dal legislatore europeo per il 2015 di 130 g/km di CO2 prodotta dalle nuove autovetture immatricolate (risultato questo raggiunto dal nostro Paese già nel 2011 con 129 g/km CO2) e di 95 g/km.CO2 al 2020, consideriamo **un punto di forza l'aver sviluppato sul piano nazionale** soluzioni innovative a basso impatto ambientale, mi riferisco in particolare **alle competenze consolidate dell'industria italiana nei sistemi di alimentazione a gas naturale**. La filiera industriale italiana del gas naturale per autotrazione, è riconosciuta come leader mondiale, rappresentando circa 20.000 occupati, 50 PMI e un fatturato di 1,7 MLD e circa 5.000 officine dedicate con personale qualificato.

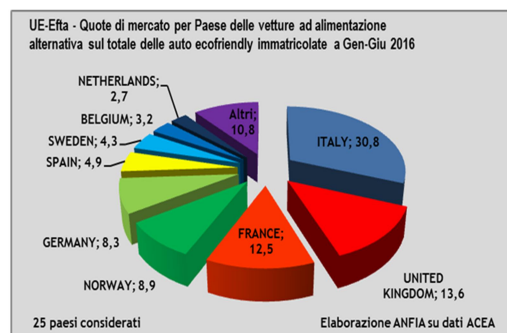
Sistema industriale che trova un riscontro anche in un mercato nazionale delle vetture a carburante alternativo particolarmente sviluppato.

Italia – Mercato autovetture ad alimentazione alternativa (AFV)



- ✓ Dopo l'aumento della quota dal 15,3% del 2013 al 16,1% del 2014, le auto ad alimentazione alternativa hanno visto ridurre il proprio peso sul totale del mercato al 13,4% nel 2015 e al 10% nel primo semestre del 2016.
- ✓ In questi primi 6 mesi del 2016, tra le autovetture ad alimentazione alternativa, l'80% circa è rappresentato da autovetture alimentate a GPL o a Metano.

- ✓ In Italia si vendono circa il 31% delle auto ad alimentazione alternativa dell'UE28+EFTA.
- ✓ La quota dell'Italia, è più del doppio di quella del Regno Unito (14%), che occupa la seconda posizione della classifica dei paesi per quote di mercato nell'UE28+EFTA.
- ✓ Dopo la Norvegia (39%), l'Italia è il paese con la più alta quota di immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa rispetto al proprio mercato (10%).



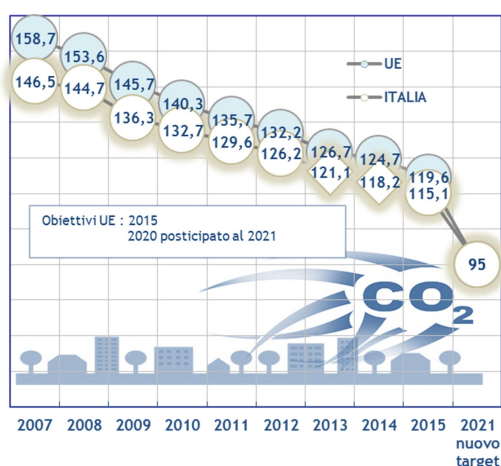
Analizzando i dati relativi alle quote di **mercato in Europa** (in particolare nell'area UE-Efta) delle auto **nuove vendute ad alimentazione alternativa**, l'Italia è il paese tra quelli europei che ha il mercato

che pesa maggiormente. Ben il **31% di tutte le auto cosiddette “ecofriendly”** immatricolate in UE-Efta sono italiane seguite da UK (13,6%), da Francia (12,5%), Norvegia (8,9%) e Germania (8,3%).

Questa specificità italiana è evidente se guardiamo anche al dato positivo del mercato di auto nuove alimentate a gas: infatti circa l'80 % del mercato a trazione alternativa italiano riguarda le auto alimentate a gas (dato che si conferma anche nel primo semestre 2016), contro una media europea del 29,5%. Il restante 20% del mercato a trazione alternativa italiano comprende l'1,6% di auto elettriche e il 18,3% di auto ibride.

Questi presupposti hanno contribuito ad abbassare il **livello medio di emissione di CO2** delle nuove auto vendute nel nostro Paese - in particolare nel 2015 - portandolo a 115,1 g/km.

ITALIA/UE28 – Media delle emissioni di CO2 delle nuove auto vendute in g/km



Il basso livello di emissioni di CO₂ in Italia è il risultato della combinazione di diversi fattori.

Tra gli Stati Membri UE, l'Italia risulta:

- ✓ Il 5° paese con il valore più basso in termini di peso dell'auto
- ✓ Il 3° paese con il valore più basso in termini di cilindrata
- ✓ Un alto volume di auto diesel
- ✓ Il più alto volume di auto ad alim. alt.

L'Italia ha raggiunto il target previsto per il 2015 (130 g/km di CO₂) già nel 2011

Tuttavia, a partire dal 2015 le auto ad alimentazione alternativa hanno visto ridurre il proprio peso sul totale del mercato dal 16,1% del 2014 al 13,4%, e ancora al 10% nel primo semestre del 2016. Ciò dovuto essenzialmente al calo del prezzo del petrolio che ha reso meno conveniente i carburanti alternativi rispetto a quelli tradizionali.

In effetti, presupposto per il mantenimento del mercato e della filiera degli Alternative Fuel e per orientare le scelte dei consumatori verso l'uso delle tecnologie alternative, è rappresentato dalla **variabile fiscale che deve continuare a garantire la convenienza economica delle tecnologie alternative rispetto ai carburanti tradizionali** in ragione dei benefici ambientali che un loro utilizzo diffuso può generare.

Come sappiamo, esiste una **correlazione diretta tra parco circolante e numero dei distributori presenti sul territorio**. Ad oggi, a fronte di una tecnologia matura e disponibile, la vera difficoltà per la diffusione dei veicoli a carburante alternativo, soprattutto il metano (1149 stazioni di rifornimento a GNC vs 3800 a GPL – fonte Assogasmetano settembre 2016), consiste nella scarsa diffusione di stazioni di rifornimento dedicate, cui si affianca un'ancora più critica capillarità della rete (ad oggi concentrata in solo 7 Regioni e con solo 40 distributori in autostrada). La diffusione non capillare e la mancanza di distributori self service rispetto a benzina e diesel, fanno sì che sia necessaria una più attenta pianificazione degli spostamenti. Peculiarità tutta italiana, essendo consentita negli altri Paesi europei la libera erogazione in modalità self-service di GPL e metano, 24h/24, senza altri vincoli.

Come è noto, **ANFIA sostiene un approccio ai temi della mobilità sostenibile basato sul principio di neutralità tecnologica**, tuttavia alla luce delle criticità sopra evidenziate, **si ritiene importante definire una road map di sviluppo della rete che segua quello delle tecnologie**.

Un impulso fondamentale in tal senso è atteso dall'approvazione dello **Schema di Decreto Legislativo di recepimento della direttiva comunitaria 2014/94/UE "DAFI" (Atto n. 337)**.

Nel merito dello Schema di Decreto Legislativo di recepimento della direttiva comunitaria 2014/94/UE "DAFI" (Atto n. 337) sottolineiamo che **la norma europea delinea per la prima volta un quadro comune di misure finalizzate alla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi** - compresi i requisiti minimi per la costruzione, i punti di ricarica per veicoli elettrici ed i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC), GPL, biometano ed idrogeno da attuarsi mediante quadri strategici nazionali - **con l'obiettivo di attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti negli Stati membri dell'Unione europea**.

In tale contesto, **reputiamo estremamente positivo il lavoro di condivisione sin qui svolto** per la scrittura del decreto di recepimento dai molteplici attori istituzionali e dalle realtà associative con le quali abbiamo collaborato e siamo certi che tale spirito collaborativo **caratterizzerà anche le successive fasi di attuazione ed implementazione tecnica delle norme**.

Il testo, nella sua formulazione attuale, contiene **molteplici elementi positivi**: **l'approccio "technology neutral"** utilizzato quale visione di insieme strategica in grado di valorizzare l'apporto che ciascuna risorsa può fornire per la realizzazione dei target ambientali in ottica di road map tecnologica; **le misure per lo sviluppo del mercato della distribuzione** dei carburanti alternativi; **le semplificazioni del quadro regolatorio per il rilascio delle autorizzazioni** sugli impianti di approvvigionamento; nonché l'agevolazione all'uso dei veicoli alimentati con carburanti alternativi assicurata mediante **l'omogeneizzazione dei provvedimenti di regolamentazione dei blocchi della circolazione in ambito urbano**.

Il nuovo quadro delineato dallo Schema di decreto legislativo di recepimento della DAFI dovrebbe consentire da un lato agli imprenditori ed agli operatori del settore di sviluppare una adeguata **programmazione degli investimenti** e, dall'altro, agli utenti-consumatori finali di poter disporre e fruire di una **rete di approvvigionamento capace di raggiungere anche quelle aree geografiche dove le strutture sono per vari motivi ancora carenti** (ad es. Sardegna, Calabria e Sicilia) e che possa finalmente rispondere agli standard già presenti nei principali Paesi europei, **specie nelle aree urbane, inclusi i depositi autobus TPL e mezzi di raccolta e compattamento rifiuti**.

Tra l'altro, il potenziamento della rete del metano per autotrazione consentirà, oltre che di dare valore agli investimenti in metanodotti affrontati dal Paese negli anni passati, di ottenere un ulteriore incremento del mercato, con maggiori vantaggi anche in termini ambientali.

Tra i carburanti alternativi citati dalla DAFI, un focus particolare va fatto sull'utilizzo del **biometano quale fonte rinnovabile** che presenta un elevato potenziale di sviluppo. Ricordiamo che il **biometano è un gas ottenuto a partire da fonti rinnovabili** (in grado non solo di utilizzare biomasse agricole, ma anche sottoprodotti agricoli, agroindustriali, rifiuti biodegradabili urbani) **avente caratteristiche e condizioni di utilizzo corrispondenti a quelle del gas metano e idoneo alla immissione nella rete del gas naturale**, ovvero un biogas che ha subito un processo di upgrading e purificazione e **può quindi essere utilizzato come biocombustibile nei veicoli a motore al pari del gas naturale**. Si sta parlando del **"biogas fatto bene"**: la digestione anaerobica come "piattaforma tecnologica" con la quale l'azienda agricola italiana è in grado di continuare a produrre alimenti e foraggi e nel contempo energia e semilavorati per l'industria della chimica verde, in una logica di economia circolare.

Altro punto di grande attenzione è lo **sviluppo del Gas Naturale Liquefatto (GNL)** che rappresenta ad oggi l'unica alternativa al Diesel per il trasporto merci di media-lunga percorrenza, perché, a differenze dell'elettrico e dello stesso GNC, assicura autonomie di esercizio molto più estese (circa 1000 Km di cui 900 GNL + 100 GNC di riserva) e le medesime performance del diesel. Da un punto di vista ambientale le emissioni inquinanti (PM10 e NOx) prodotte da un veicolo a GNL sono pari a quasi-zero e per i gas climalteranti la riduzione è del 15% (quasi a zero in caso di utilizzo di BIOMETANO LIQUEFATTO, con cui i motori GNL sono compatibili da subito). Si tratta di una tecnologia matura, sostenibile economicamente, sicura e affidabile, in cui la filiera Italiana è leader, ma che ha – anche in questo caso un forte bisogno di sviluppo della rete dei distributori (ad oggi sono attivi i distributori di Piacenza, Novi Ligure, Casatenovo -Lecco - e Castel San Pietro - vicino Bologna - . In costruzione Pontedera, Corridonia, Padova, Parma e Fano).

Alla luce di quanto sopra esposto, confidiamo, che il provvedimento non subisca modificazioni che possano aumentarne il livello di complessità a scapito della chiarezza e di una programmazione ordinata degli interventi, anche al fine di evitare l'introduzione di elementi che possano risultare distorsivi della concorrenza ed inficiare un corretto utilizzo delle risorse disponibili. Tuttavia forniamo di seguito alcuni suggerimenti a nostro avviso utili all'ulteriore miglioramento del testo in discussione.

In particolare relativamente agli artt. 2, 7, 15 e 19 suggeriamo quanto segue:

Art. 2

Premessa:

Riteniamo importante chiarire la definizione di "veicolo elettrico" declinata dall'art. 2 del decreto. L'art. 2, comma 1, lett. b) definisce correttamente "veicolo elettrico" un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente. In parziale contraddizione con tale definizione, il secondo periodo della lett. b) citata afferma che "A tal fine, si intendono i veicoli di cui all'articolo 17- bis, comma 2, lettera d) e punti 2 e 3 della lettera e) del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134". Tale richiamo al DL n. 83/2012 ha come effetto l'estensione della definizione di veicolo elettrico anche ai veicoli ibridi non a ricarica esterna, che dunque non necessitano di un'infrastruttura di ricarica.

Sarebbe quindi opportuno a nostro avviso mantenere unicamente la parte della definizione che riprende esattamente il testo della Direttiva DAFI e fa riferimento ai veicoli elettrici a ricarica esterna, eliminando il richiamo alla definizione contenuta nel DL n. 83/2012.

Riformulandolo come segue:

“Art. 2, comma 1, lett. b) veicolo elettrico: un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente.”

Motivazione:

La definizione di veicolo elettrico data dallo schema di decreto legislativo di recepimento della Direttiva DAFI si compone di due parti: la prima riprende esattamente il testo della Direttiva e fa riferimento ai veicoli elettrici a ricarica esterna, mentre la seconda richiama alcune tipologie di autovetture a trazione ibrida individuate dal decreto-legge n. 83/2012, le quali:

- non sono a ricarica esterna e dunque non necessitano di infrastruttura di ricarica;
- hanno la possibilità di funzionare in puro elettrico per una percorrenza che si attesta intorno a non più di 2-3 chilometri;

al contrario le autovetture ibride con ricarica esterna hanno la possibilità di funzionare in puro elettrico per una ampia percorrenza che si attesta intorno a 40 chilometri.

Art. 7 e 8

Premessa:

L'Art. 7 della Direttiva 2014/94 prevede la messa a disposizione, **a partire dal 18 Novembre 2016**, delle informazioni concernenti il combustibile da utilizzare nei manuali dei veicoli e sui tappi dei serbatoi dei veicoli stessi.

Questo requisito rappresenta una criticità in termini organizzativi, estetici e di design, visti i tempi molto ristretti per l'apposizione di un'etichetta sul tappo del serbatoio. La Direttiva stessa fa riferimento allo standard EN 16942 di etichetta non ancora disponibile ma in corso di adozione presso l'Organismo di standardizzazione europeo CEN/TC441 entro breve.

Per ovviare a tutto ciò, sarebbe opportuno prevedere all'art. 8 del Decreto Legislativo in esame un periodo transitorio di 24 mesi (in linea con quanto peraltro previsto dallo stesso Art.7 della Direttiva Europea), affinché lo standard EN venga formalmente adottato, concedendo d'altro canto alle imprese un tempo sufficiente per poter soddisfare il requisito di etichettatura dei manuali e dei tappi serbatoio.

Motivazione:

L'obbligo di entrata in vigore del requisito entro il 18.11.2016 potrebbe significare - in attesa dello standard europeo - una paventata adozione di differenti tipologie di etichetta da parte dei singoli stati europei, con evidenti problematiche di armonizzazione, organizzative ed economiche per i costruttori di veicoli.

Art. 15

Premessa

In materia di trasformazione dei veicoli a motore endotermico in elettrici, si specifica che quanto contenuto al comma 3 del presente articolo è già stato regolamentato dal **Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con il Decreto Ministeriale n. 219/2015 – “Regolamento recante sistema di riqualificazione elettrica destinato ad equipaggiare autovetture M e N1”** - pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 7 dell'11 gennaio 2016 che **disciplina in modo completo le modalità e le specifiche tecniche connesse alla trasformazione dei veicoli a motore endotermico in elettrici.** Il regolamento ha introdotto, anche nel nostro Paese, la possibilità di riconvertire i veicoli a benzina destinati al trasporto di persone e merci, autobus e autocarri fino a 3,5 tonnellate, in veicoli elettrici attraverso un apposito “kit retrofit” composto da almeno un motore elettrico, un pacco batterie e

un'interfaccia di rete per la successiva ricarica delle batterie, elementi questi necessari al fine dell'ottenimento dell'omologazione alla circolazione.

Chiediamo pertanto per simmetria normativa di **sopprimere il comma 3 dell'art. 15 relativo al revamping dei motori elettrici**

Motivazione:

La norma è già disciplinata da uno specifico decreto.

Art. 19

Premessa

Abbiamo apprezzato la previsione di provvedimenti a supporto della diffusione dei veicoli alternativi partendo dalle misure di regolazione del traffico in particolare nelle aree urbane. Sulla base dell'esperienza già consolidata da parte dei Comuni, è opportuno individuare delle **Linee Guida cogenti per omogeneizzare la regolazione di accesso alle ZTL/aree urbane a livello nazionale** (anche tramite politiche di pricing), limitando la circolazione nelle stesse alle auto, veicoli commerciali e autobus a basse emissioni con alimentazioni alternative (metano, GPL, idrogeno ibrido ed elettrico) ed **escludendo in ogni caso tali veicoli dai provvedimenti di blocco. Es. Milano:** da fonti giornalistiche apprendiamo che è allo studio del Comune una misura volta a vietare l'ingresso in Area C degli Euro4 diesel e a limitare quello dei veicoli a GPL e metano a partire da gennaio 2017. È evidente che se fosse adottata tale misura si porrebbe in pieno contrasto con la DAFI e produrrebbe l'adozione di politiche ambientali NON omogenee.

Sostituire con il seguente:

“Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, Il Governo, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di una intesa in sede di Conferenza Stato città ed autonomie locali per assicurare una regolamentazione omogenea dell'accesso alle aree a traffico limitato dei veicoli alimentati a combustibili alternativi di cui al presente decreto e per la loro esclusione, subordinatamente al rispetto dei vincoli di protezione ambientale, dai blocchi anche temporanei alla circolazione stradale”.

Motivazione:

Tale modifica è necessaria per rendere più omogenee le regolamentazioni di accesso alle ZTL e dei blocchi traffico sul territorio.