



**ATTUAZIONE DIRETTIVA 2014/94/CE
SU INFRASTRUTTURA PER COMBUSTIBILI ALTERNATIVI**
Audizione al Senato – Roma 18 ottobre 2016

Giuseppe Onufrio, Direttore Esecutivo Greenpeace Italia

In merito all'Atto Senato n.337 sul tema in oggetto, si rileva come l'ultima versione contiene un maggiore equilibrio rispetto al tema della "neutralità tecnologica" avendo incluso in misura, appena accettabile, il tema della mobilità elettrica. Evidentemente non era questa la preoccupazione del Governo, ma quella di far spazio allo sviluppo dell'utilizzo del gas metano – liquefatto e compresso, GNL e GNC – per gli usi della mobilità.

Premesso che Greenpeace non è contraria a tale utilizzo, si esprime il disappunto per il fatto che l'atto per la mobilità elettrica – già oggi a **minore impatto** rispetto a quella a gas naturale laddove il confronto è tecnologicamente possibile – manchi un quadro di sviluppo della mobilità sostenibile al 2030 che il Governo aveva diffuso in bozza ma che poi non ha tradotto in atti conseguenti nella proposta di Legge di Stabilità. In questo modo, dunque, le previsioni del decreto – sulla predisposizione dei punti di ricarica che potranno seguire lo sviluppo del mercato della mobilità elettrica – pur se ragionevoli, in assenza di una promozione della mobilità elettrica rimangono puramente formali.

Nel complesso ne risulta dunque un **quadro sbilanciato a favore del gas naturale** (GNL o GNC) che riteniamo sia la vera strategia del governo, coerente del resto con l'idea – piuttosto discutibile – dell'Italia come "hub del gas" come descritta dalla Strategia Energetica Nazionale. Non vi è alcuna valutazione in merito agli aspetti di sicurezza legati alla semplificazione delle procedure, così come non viene fatta nessuna valutazione ambientale generale per la modulazione delle previsioni.

Manca infatti del tutto ogni considerazione sulle emissioni di CO2 per km percorso per la mobilità su strada – sia attuali che in prospettiva – e tale omissione è grave in quanto si discute di nuove infrastrutture, che avranno una durata non breve nel tempo, senza tener conto delle conseguenze ambientali strategiche dati gli impegni internazionali che – dopo l'Accordo di Parigi e la sua entrata in vigore – potrebbero comportare un ritardo nella diffusione di tecnologie già oggi più sostenibili per diverse modalità di trasporto.

Se per il trasporto marittimo ad oggi la soluzione a gas è la meno impattante, **non è così per le modalità di trasporto terrestre**. A titolo di esempio, oggi il modello di automobile a gas metano con le minori emissioni dichiarate della Fiat (Panda a Natural Power) presenta un valore minimo di 113 gCO2 per km (su percorso extraurbano). Un'auto elettrica oggi **consuma su strada mediamente** 0.15-0.20 kWh per km e, stante il livello di emissioni di CO2 dell'elettricità disponibile in rete (circa 330 gCO2 per kWh nel 2014), avrebbe una emissione non superiore ai 66 gCO2 per km, dunque il valore medio che ne risulta è oggi **oltre il 40% inferiore rispetto al valore minimo dichiarato per un veicolo a gas naturale**.

Va peraltro qui rilevato come le emissioni di CO2 dichiarate dalle case automobilistiche (legate direttamente ai consumi specifici per km e al tipo di carburante) **non siano molto rappresentative del comportamento su strada** come rilevato dal rapporto di Transport & Environment del 2015 (per la Fiat si registra un dato medio del 25% superiore al dichiarato, altre case presentano valori anche peggiori).

Il confronto mobilità elettrica/gas naturale non va molto meglio (per il gas) con gli **autobus**: anche a una velocità media bassa che per i veicoli elettrici rappresenta un consumo più elevato, un autobus da 12t non supera gli 0,9 kWh per km (Fusco et al., Università La Sapienza di Roma per MISE ed ENEA, 2013) e dunque circa 300 gCO₂ per km, mentre le emissioni medie di CO₂ assunte per le stime di emissione per i bus a metano sono di 1266 gCO₂/km (Database Inemar 2013, Arpa Lombardia).

Se, presumibilmente, i veicoli a metano potranno subire un miglioramento in termini di efficienza e dunque di emissioni, va sottolineato come il settore elettrico vedrà ulteriori sviluppo delle fonti rinnovabili e dunque **un peso decrescente delle emissioni di CO₂ per kWh prodotto**.

Se il **Presidente del Consiglio**, durante la campagna referendaria della scorsa primavera in tema di perforazioni petrolifere, ha ribadito l'impegno programmatico di portare al **50% la produzione di elettricità da rinnovabili entro la legislatura** – cosa impossibile date le correnti politiche anti-rinnovabili del governo – è pur vero che tale obiettivo è assolutamente realistico, tanto che da parte industriale si è affermato che **il 60% di elettricità verde sarà possibile già in soli 10 anni** (F. Starace, il Messaggero, 8 maggio 2016).

Si rileva come il recente memorandum tra Confindustria e l'omologo tedesco BDI, "Rivitalizzare la crescita economica e la coesione sociale in Europa" nella raccomandazione n. 8 "Nel medio periodo, dobbiamo riconoscere l'importante ruolo che svolgono tecnologie consolidate (come il gas)", cioè il lungo termine è escluso, e successivamente si scrive che "occorrerebbe puntare sulla mobilità elettrica e sui carburanti alternativi", mettendoli esattamente sullo stesso piano, come fa il DAFI e non il decreto italiano.

In ultimo, dato che tale decreto comporterà localizzazioni di impianti che possono avere alternative, in linea di principio tale atto dovrebbe essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (Artt. n 11-18 del D.Lgs 152/2006 – "Testo Unico Ambientale").

A tali considerazioni va aggiunto come elemento di quadro generale il dibattito in corso in alcuni Paesi europei (ad es. Olanda, Germania) **sul divieto di vendita di auto a combustione interna dal 2030**, l'insistenza sulla "linea del gas" rischia di diventare una linea di retroguardia, vista la rapida evoluzione del settore della mobilità elettrica che sta già coinvolgendo il trasporto pesante su gomma (progetto *tre-e-car* previsto per la commercializzazione nel 2020).

In conclusione, il quadro che emerge dall'attuale iniziativa del governo è una spinta essenzialmente all'utilizzo del gas naturale compresso o liquefatto, mentre per la mobilità elettrica che richiede misure di promozione iniziali non c'è una politica definita. Ciò riflette, presumibilmente, la linea di retroguardia assunta da una parte dell'industria nazionale, il cui ritardo sulla mobilità elettrica rischia di avere conseguenze ambientali oltre che occupazionali.