

Senato della Repubblica

Commissioni riunite Lavori pubblici e Ambiente

*Affare assegnato n. 1015
sulla mobilità sostenibile*

Audizione informale di
FEDERCHIMICA
(ASSOGASLIQUIDI, ASSOGASTECNICI e
Gruppo Chimica da Biomassa di AISPEC)

Roma, 24 luglio 2017

L'INDUSTRIA CHIMICA PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: UN AMPIO VENTAGLIO DI SOLUZIONI

Nell'audizione di oggi due Associazioni di Federchimica, Assogasliquidi e Assogastecnici, e il Gruppo Chimica da Biomassa, illustreranno alle Commissioni riunite i fondamentali contributi alla mobilità sostenibile che derivano dall'utilizzo di carburanti alternativi, come il **GPL** (Gas di Petrolio Liquefatto) e il **GNL** (Gas Naturale Liquefatto), di vettori energetici, quali l'**idrogeno**, e di **biocarburanti** (Bioetanolo, Bio-eteri, Biodiesel e HVO).

Nelle pagine che seguono abbiamo sintetizzato le caratteristiche di questi prodotti e le peculiarità dei loro importanti contributi a tutela dell'ambiente e della salute umana. Affinché questi contributi possano esplicarsi a pieno sono tuttavia necessari alcuni **interventi normativi** che pure abbiamo provveduto ad evidenziare.

L'industria chimica, tuttavia, contribuisce in modo importante alla riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti anche con altri suoi prodotti.

Autoveicoli, treni e aerei utilizzano sempre più **resine e plastiche** nonché compositi di plastica e carbonio che ne riducono il peso e quindi il consumo di carburante. Questi materiali rappresentano ormai il 25% del loro peso complessivo.

Si stima che 1 Kg di resina corrisponda a 25 Kg di minor peso del veicolo, conferendo altresì una maggiore resistenza della sua carrozzeria agli urti (rappresentati in Federchimica da PlasticsEurope Italia).

I **lubrificanti sintetici** ad elevata prestazione e gli **additivi per carburanti** migliorano l'efficienza della combustione interna del motore (rappresentati in Federchimica da ASSOBASE e dal Gruppo GAIL di AISPEC).

Le **vernici anti vegetative** ad elevata prestazione applicate alle carene delle navi riducono l'attrito durante la navigazione e, di conseguenza, le emissioni di anidride carbonica fino al 30%. (rappresentate in Federchimica da AVISA).

La centralità della **chimica come fornitore di soluzioni altamente innovative** per ridurre gli impatti ambientali della mobilità è indiscutibile, tanto che le attività di ricerca e innovazione in questo campo sono fra le più intense.

Federchimica è ovviamente a disposizione delle Commissioni per qualsiasi approfondimento ulteriore ritenessero opportuno.

ASSOGASLIQUIDI

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 a servizio dell'industria del GPL e dal 2013 a sostegno del GNL

Il settore del GPL carburante

Il GPL è una miscela di idrocarburi tra i quali vi sono principalmente il butano ed il propano. Si tratta di un carburante disponibile ed economico che rappresenta una soluzione win-to win più immediata ed efficace, coniugando la riduzione delle emissioni di CO₂ con la quasi totale assenza di emissioni di polveri sottili e di altre sostanze dannose per l'ambiente e la salute umana.

Per tali motivazioni la recente Direttiva comunitaria DAFI ed il relativo decreto di recepimento italiano (D. Lgs. 257/2016) riconoscono il GPL quale "carburante alternativo" per lo sviluppo di una mobilità sostenibile.

Il settore del GPL in Italia ha una rete infrastrutturale sviluppata: oltre 3.900 punti vendita stradali ed autostradali che garantiscono il rifornimento di oltre 2.200.000 veicoli circolanti. La componentistica è sviluppata da Imprese tutte italiane che hanno una posizione leader anche sul mercato internazionale.

Va evidenziato come l'aumento dei punti vendita abbia seguito in modo organico la crescita della domanda, spinta questa anche da misure di promozione e di incentivazione rivolte all'acquisto ed alla trasformazione dei veicoli a GPL, ma anche da interventi di tipo regolamentare (esenzione dai blocchi della circolazione, esenzioni dal pagamento della sosta e accesso alle ZTL) che hanno indirizzato la scelta dei consumatori verso una mobilità sostenibile a GPL.

Il settore del GNL

Il GNL (Gas Naturale Liquefatto) è gas naturale - costituito principalmente da metano - che, attraverso una serie di processi di raffreddamento e condensazione, viene liquefatto. In condizioni di temperatura idonee, circa -160°C, può essere stoccato allo stato liquido in appositi contenitori e trasportato ovunque, anche nelle zone non raggiunte dalla rete del metano. Durante il processo di liquefazione il suo volume si riduce di ben 600 volte e ciò permette di immagazzinare una grande quantità di energia in poco spazio.

Il GNL ha grandi potenzialità di utilizzo sia come carburante per i trasporti marittimi e terrestri, sia in ambito civile (usi industriali e domestici) nelle aree non raggiunte dalla rete dei metanodotti.

Il GNL, così come il GPL, è un prodotto a basso impatto ambientale: azzerà le emissioni di particolato e ad abbassa notevolmente le emissioni di CO₂.

La filiera degli usi finali del GNL ha già mosso i primi passi nella realtà italiana. Importanti sviluppi sono attesi dalle nuove norme contenute nel D. Lgs. 257/16 di recepimento della Direttiva DAFI per lo sviluppo dei carburanti alternativi.

Il decreto legislativo n° 257/2016 di recepimento della Direttiva DAFI

La Direttiva comunitaria DAFI indica i gas liquefatti - GPL e GNL - come carburanti alternativi strategici per raggiungere uno sviluppo sostenibile reale di tutti gli Stati UE.

La Direttiva si basa su un approccio di neutralità tecnologica rispetto ai diversi carburanti considerati alternativi per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti nel settore dei trasporti.

Tale approccio è stato seguito nella sostanza anche nel decreto di recepimento della Direttiva, approvato con D. Lgs. 257/2016 che ha considerato le diverse esigenze dei singoli comparti in termini infrastrutturali e di sviluppo della domanda.

Riteniamo che tale approccio debba essere seguito anche nella concreta attuazione del D. Lgs. 257/2016, così come nella possibile definizione di ulteriori provvedimenti volti a sviluppare le diverse forme di mobilità sostenibile.

Le esigenze del settore del GPL

Il settore della distribuzione del GPL come carburante può contare – come già anticipato – su una rete infrastrutturale già congrua che riesce a coprire i bisogni di rifornimento degli automobilisti su tutto il territorio nazionale. Si tratta di investimenti tutti privati che hanno supportato nel tempo lo sviluppo capillare della mobilità a GPL.

Peraltro, sussistono le esigenze di consolidamento e sviluppo della domanda del GPL autotrazione, in un'ottica di incremento dell'utilizzo del GPL - quale carburante alternativo già pronto e disponibile per la mobilità sostenibile – secondo le linee di seguito indicate:

- Definizione di strumenti regolamentari che siano di stimolo per il consumatore nella scelta del GPL come carburante, quali: accesso alle ZTL per le autovetture alimentate a GPL; sconti o esenzioni dal pagamento dei permessi di sosta, inserimento del GPL nelle scelte dei Piani urbani della mobilità;
- Definizioni di premialità per i veicoli alimentati a GPL nell'ambito degli strumenti di incentivazione fiscale adottati a favore del settore dei trasporti (es: revisione della tassa automobilistica), volti a garantire un miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali del parco circolante.

Le esigenze del settore del GNL

Il GNL è un prodotto relativamente nuovo per il nostro Paese ed è un mercato in evoluzione: la crescita del mercato della distribuzione è chiaramente strettamente connessa alla crescita infrastrutturale di un mercato in start-up.

Il punto di maggiore criticità è rappresentato dalla mancanza di infrastrutture di approvvigionamento a terra del prodotto liquido sul territorio nazionale: il GNL oggi distribuito in Italia è approvvigionato dall'estero (Spagna, Francia, Belgio) e ciò costituisce un limite al reale sviluppo del mercato della distribuzione del prodotto.

Pertanto, le esigenze del settore del GNL possono essere così sintetizzate:

- Sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento a terra in Italia: le Imprese sono impegnate negli investimenti volti a garantire la presenza di depositi in grado di approvvigionare il mercato della distribuzione del GNL nella forma liquida e le nuove norme autorizzative contemplate nel D. Lgs. 257/2016 hanno, in tal senso, fornito una base giuridica chiara con tempi certi di approvazione dei progetti. Serve ora una stretta sinergia tra le Imprese, le Istituzioni chiamate a rilasciare le autorizzazioni e i mercati della domanda interessati (in primis il settore della navigazione e del trasporto pesante), al fine di poter concretamente giungere alla realizzazione delle infrastrutture anche tramite appositi strumenti incentivanti;
- Misure di promozione della domanda con interventi di fiscalità che premiano ed incentivino l'utilizzazione del GNL nel mercato del trasporto marittimo e stradale.

ASSOGASTECNICI

Assogastecnici è l'associazione di Federchimica che raggruppa le aziende produttrici e distributrici di gas tecnici, speciali e medicinali. Rappresenta quindi anche le aziende che producono e distribuiscono idrogeno e che realizzano impianti di stoccaggio e di rifornimento di idrogeno per la mobilità sostenibile.

Premesse

La necessità di favorire una mobilità sostenibile a basse emissioni, o ancora meglio a zero emissioni, è un fatto oramai acquisito e l'Italia ha già recepito nel suo ordinamento la Direttiva 2014/94/UE (Direttiva DAFI) con Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n.257 (realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi) incorporando anche un piano di sviluppo delle infrastrutture per l'idrogeno utilizzato nei veicoli a fuel-cell.

I veicoli a fuel-cell (a celle di combustibile) sono veicoli 100% elettrici in cui l'elettricità per la trazione del veicolo viene prodotta a bordo convertendo (nella fuel-cell) l'idrogeno in vapore acqueo utilizzando l'ossigeno dell'aria.

Vantaggi del sistema a idrogeno

I quattro grandi vantaggi della tecnologia fuel-cell con l'idrogeno sono:

- zero emissioni inquinanti;
- consentire un tempo di rifornimento inferiore a 5 minuti;
- consentire la stessa autonomia di un veicolo a benzina;
- contribuire allo sviluppo della produzione di energia da fonti rinnovabili favorendo la stabilizzazione delle reti elettriche;

L'ultimo punto riveste una particolare importanza per le strategie energetiche nazionali ed è opportuno che venga favorito in affiancamento allo sviluppo della mobilità elettrica a batteria, che al contrario presenta notevoli criticità dal punto di vista della sicurezza e stabilità delle reti elettriche.

Criticità riscontrate da Assogastecnici

Anche se il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n.257 ha introdotto in Italia un piano di sviluppo delle infrastrutture per l'idrogeno, gli incentivi agli acquisti di veicoli ecologici sono oggi stabiliti solo a favore dei veicoli elettrici a batteria, in contrasto con il principio di neutralità tecnologica previsto dalla Direttiva DAFI.

La stessa definizione di veicolo elettrico contenuta nel decreto di recepimento ("...con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente") si rifà ad una vecchia definizione, precedente all'introduzione dei veicoli elettrici a fuel-cell.

L'equiparazione dei due sistemi di mobilità elettrica (batteria e fuel-cell) è in fase di conferma anche con il progetto di parere del Comitato europeo delle regioni (COR-2017-00018-00-00-PAC-TRA) "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni".

La esigenze di Assogastecnici

In conseguenza di quanto esposto, due sono le richieste di Assogastecnici:

- modificare la definizione di veicolo elettrico per comprendere anche il caso dei veicoli elettrici a fuel-cell;
- ripristinare e promuovere la parità di trattamento nell'erogazione di incentivi rivolti allo sviluppo della mobilità sostenibile, rispettando il principio di neutralità tecnologica voluto dal legislatore europeo e già applicato in altri Paesi UE che hanno recepito la Direttiva DAFI.

GRUPPO CHIMICA DA BIOMASSA DI AISPEC

Il Gruppo chimica da biomassa di Federchimica – Aispec rappresenta le imprese che trasformano le biomasse di origine vegetale e animale in sostanze chimiche, sia per impiego energetico, sia per impiego industriale.

Il Gruppo è logicamente costituito in Federchimica in quanto la trasformazione delle biomasse è un processo chimico e da queste trasformazioni si ottengono sostanze chimiche che possono essere utilizzate sia per produrre direttamente energia, quali i biocarburanti, sia per produrre sostanze chimiche che a loro volta possono essere trasformate in ulteriori composti chimici e prodotti, al pari di quanto già succede con le fonti fossili.

Cosa sono i biocarburanti

Sono prodotti chimici derivanti da fonti rinnovabili naturali di origine animale oppure vegetale. Si distinguono nelle seguenti principali tipologie:

- Bioetanolo: si tratta di alcool etilico anidro che può essere miscelato in percentuale definita con la benzina;
- Bio-eteri: sono eteri derivati dal bioetanolo, che vengono utilizzati come additivi per elevare il numero di ottano delle benzine.
- Biodiesel: è un estere metilico degli acidi grassi che viene miscelato in percentuale definita con il gasolio;
- HVO: si tratta di un idrocarburo rinnovabile prodotto mediante idrogenazione di oli e grassi vegetali e animali, miscelabile con il gasolio e chimicamente simile a questo.

Il contributo dei biocarburanti per la mobilità sostenibile

Il Gruppo ritiene fermamente che i biocarburanti utilizzati nei trasporti possano essere un valido contributo alla decarbonizzazione del pianeta e all'ottenimento di una mobilità sostenibile.

Infatti i biocarburanti, miscelati con benzina oppure gasolio secondo quanto prevedono le norme tecniche, possono essere utilizzati dai moderni motori a benzina oppure diesel senza alcuna modifica di questi ultimi e senza bisogno di creare ulteriori reti di distribuzione, contribuendo così fattivamente alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera.

Le ultime direttive europee in materia di energia rinnovabile recepite in Italia hanno inoltre favorito lo sviluppo dei cosiddetti "biocarburanti avanzati ovvero prodotti a partire da materie prime agricole non in conflitto con le produzioni alimentari oppure a partire da rifiuti e residui organici di altre attività industriali.

La chimica italiana ha creduto molto in questa nuova tipologia di biocarburanti ed ha messo a punto una tecnologia innovativa, di cui è leader, per la produzione di bioetanolo a partire da scarti e residui agricoli di natura ligno-cellulosica (paglia, canne, stoppie, etc.).

La riduzione delle emissioni climalteranti può essere favorita, oltre che dalla miscelazione sempre maggiore dei biocarburanti con i carburanti fossili, anche dall'aumento dell'uso dei bio-eteri che innalzano il numero di ottano nelle benzine e di conseguenza incrementano l'efficienza termodinamica dei motori a

combustione interna, con minori consumi e ulteriore riduzione delle emissioni in atmosfera.

Le esigenze del settore dei biocarburanti

L'industria italiana dei biocarburanti, al fine di promuovere i forti investimenti effettuati in tecnologie innovative e costruzione di impianti, ritiene indispensabile che l'Unione Europea e quindi l'Italia confermino gli obiettivi di miscelazione vincolanti per i biocarburanti anche nell'orizzonte 2030, tramite un quadro normativo certo che offra fino al 2030 uno scenario chiaro ed un contesto stabile per i potenziali investitori.

Il Gruppo è inoltre contrario ad ogni previsione di inserire obblighi minimi di vendita delle auto elettriche, in quanto ritiene che le auto elettriche producano zero CO2 solo quando può essere effettivamente certificato che sono alimentate da energia elettrica totalmente derivante da fonti rinnovabili.