COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

16.

SEDUTA DI MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2013

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **DEBORAH BERGAMINI**

INDICE

PAG.

Sulla pubblicità dei lavori:

Bergamini Deborah, *Presidente* 3

INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Audizione di rappresentanti di NGV Italy:

Bergamini Deborah, *Presidente* 3, 5, 6, 8, 9

Baroni Mariarosa, *Presidente di NGV Italy* 3, 6

PAG.

Bianchi Nicola (M5S) 5

Decio Bruno, *Direttore generale di NGV Italy* 8

Garofalo Vincenzo (NCD) 7

Piso Vincenzo (NCD) 7

Storchi Corrado, *Responsabile Relazioni istituzionali di NGV Italy* 3, 6, 7, 8

Squeri Luca (PdL) 5

ALLEGATO: Documentazione depositata dai rappresentanti di NGV Italy 11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DEBORAH BERGAMINI

La seduta comincia alle 12.30.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione sulla *web*-tv della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di NGV Italy.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, l'audizione di rappresentanti di NGV Italy.

Sono presenti la dottoressa Mariarosa Baroni, Presidente di NGV Italy, il dottor Bruno Decio, direttore generale, e il dottor Corrado Storchi, responsabile delle relazioni istituzionali.

Per lo svolgimento della relazione introduttiva do subito la parola alla Presidente, Mariarosa Baroni, che potrà, se ritiene, chiedere agli altri membri della delegazione di intervenire.

MARIAROSA BARONI, *Presidente di NGV Italy*. Buongiorno. Ringrazio innanzitutto il presidente per l'invito e gli onorevoli deputati per essere qui ad ascoltare qualcosa sullo strano mondo del metano per le ruote.

Un incidente mi ha permesso di essere a Roma, altrimenti oggi sarei in Cina, quindi non tutto il male viene per nuocere. Sono onorata di essere qui e sono senz'altro sicura che la presentazione del dottor Storchi aprirà un nuovo orizzonte su questo modo di dare potenza a tutti i nostri mezzi, soprattutto quelli pubblici.

Viaggio molto per conto di NGV e mi accorgo che dappertutto, dagli Stati Uniti all'Asia, specialmente il trasporto pubblico oggi è affidato a questi nuovi carburanti ecologici che adesso comprendono sia il metano che il biogas.

Lascio dunque la parola a Corrado Storchi.

CORRADO STORCHI, *Responsabile relazioni istituzionali di NGV Italy*. Ringrazio gli onorevoli e la presidente Bergamini per l'opportunità di oggi.

Vorrei iniziare in tono scherzoso, come sono abituato a fare. Credo che tutti noi, quando pensiamo al metano, ricordiamo il vecchio *spot* televisivo « il metano ti dà una mano » e, in effetti, crediamo che oggi il metano possa dare veramente una mano al trasporto pubblico locale.

Non intendo essere ridondante rispetto a quanto potrete leggere nella documentazione che abbiamo depositato. Sottolineo però che, mentre in altri Paesi – pensate alla Francia – si tende a spingere il settore di eccellenza nazionale, in quel caso la mobilità elettrica, a casa nostra, come ben sapete, il parco circolante dei mezzi alimentati a metano, partendo dalle auto alimentate a metano negli anni Cinquanta, è aumentato, con potenziale beneficio anche del trasporto pubblico locale, ma non è altrettanto aumentata l'infrastruttura.

Vorrei citare un dato che nel documento non compare: oggi sei regioni italiane detengono il 92 per cento della rete

di stazioni di servizio per metano e il 73 per cento del parco circolante. Se solo sei regioni rappresentano, quindi, delle percentuali così ampie, voi potete capire come in Italia, per dare ulteriore sviluppo all'utilizzo del metano – per le auto private ma, visto che oggi parliamo di trasporto pubblico locale, in particolare per quest'ultimo – sia necessaria un'implementazione a livello infrastrutturale.

Ricorderete che due legislature or sono la proposta di legge Saglia tentò di implementare questo discorso; purtroppo il lavoro è rimasto un po' a metà, quindi confidiamo nell'impegno di tutti voi e dei vostri colleghi affinché questa ipotesi di realizzazione di nuove stazioni possa andare avanti.

NGV Italy è l'associazione della filiera industriale del metano. Rappresenta, quindi, il settore dell'estrazione, le stazioni di servizio, il costruttore nazionale che è associato appunto a NGV Italy, e le principali aziende di trasformazione.

Come saprete, fino a circa quindici anni fa il mercato del metano era sostanzialmente quello dell'autovettura privata convertita; da lì si è passati al 2004-2005, quando anche le case automobilistiche hanno iniziato a proporre le auto a metano dalla fabbrica – FIAT a dire la verità aveva iniziato già 5-6 anni prima – e oggi ci troviamo in una buona situazione per quanto riguarda le autovetture private, ma non altrettanto può dirsi per gli autobus. Visto che parliamo di trasporto pubblico locale è inevitabile parlare di autobus: come citato anche nel documento, il 78,5 per cento dei 99.000 autobus che oggi circolano in Italia sono Euro 3 o di categoria inferiore.

Immaginate di essere il sindaco di una media città, in particolare del Nord, che ha problemi di inquinamento da particolato: sapendo che questo inquinamento è dato soprattutto dai veicoli diesel di una certa età, potete ben capire come questo 78 per cento di autobus diesel antiquati contribuiscano all'inquinamento da polveri sottili. Ciò è inevitabile poiché è nella natura stessa di queste alimentazioni.

Nel panorama delle scelte oggi possibili, però, non c'è solo quella di avere più autobus a metano, ma anche quella di non doverli per forza sostituire, con costi economici che evidentemente le aziende municipalizzate o comunque i gestori delle flotte oggi fanno fatica a sostenere. Chi ne ha la possibilità può comprare tranquillamente un autobus nuovo a metano, mentre per chi non può abbiamo una nuova tecnologia, fino a oggi non disponibile, che permette di miscelare il diesel e il metano. Capite che convertire un autobus in questo modo costa molto meno che acquistarne uno nuovo.

Anche in questo caso si tratta di eccellenze italiane: se la filiera del metano è un'eccellenza italiana, va da sé che lo sviluppo del metano in Italia possa avere delle ricadute occupazionali di un certo tipo. Sul bisogno che abbiamo di creare lavoro credo che saremo tutti d'accordo.

Questa nuova tecnologia permette di prendere i nostri autobus antiquati a *diesel*, quelli che inquinano, come dicevo prima, e di convertirli con conseguente risparmio economico ed ecologico, perché ovviamente utilizzando il metano riduciamo proporzionalmente le emissioni di polveri sottili. Ancora una volta, mi sembra che l'industria italiana proponga soluzioni che, se adottate, farebbero il bene del nostro Paese e permetterebbero non di puntare su tecnologie straniere, ma piuttosto di valorizzare questo *know-how* che in Italia abbiamo da molti decenni, perlomeno dai primi anni Cinquanta.

Questo è il quadro della situazione. Aggiungo molto brevemente che veramente gli autobus possono allinearsi con quanto succede nel traffico privato. Avrete certamente letto sulla stampa in questi mesi che ormai le vendite di auto nuove a metano in Italia raggiungono il 5 per cento di quelle totali; in generale, le alimentazioni gassose sono le uniche con il segno « più » davanti, in un mercato che perde, rispetto al perimetro ideale, 600.000 autovetture all'anno, con evidente perdita anche di gettito fiscale per le casse statali.

Abbiamo, lo ripeto, un'eccellenza italiana che va traslata non solo alle autovetture private ma anche al trasporto pubblico locale.

Come spesso accade nel nostro Paese, abbiamo gli elementi per fare delle cose molto buone, da realizzare facilmente in casa con ricadute occupazionali positive, ma si tratta adesso di mettere insieme le decisioni legislative e normative con l'eccellenza industriale.

Sono disponibile per eventuali domande.

PRESIDENTE. Ringrazio la presidente Baroni e il dottor Storchi per la relazione.

Do ora la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

LUCA SQUERI. Devo dire che su questo argomento ho un diritto di prelazione a intervenire perché io risiedo, da quando sono nato, in un quartiere della cittadella dell'ENI a San Donato Milanese che si chiama Metanopoli. Non potevo, quindi, non prendere parola.

Intendo in realtà rendere partecipe la Commissione dell'interesse e dell'estrema attualità di questo argomento – fino a poco tempo fa ero presidente nazionale della Federazione italiana dei gestori impianti carburanti e ho partecipato attivamente alla definizione della proposta di legge Saglia citata nella presentazione – soprattutto adesso che la competenza del commercio e della distribuzione di carburanti è regionale.

La regione Lombardia ha fatto da apripista per una normativa che ha valorizzato il carburante alternativo, tant'è che abbiamo, in Lombardia, un incremento veramente notevole di aperture di impianti di carburante con metano annesso; ciò è anche frutto di un accordo che la regione ha fatto con le compagnie petrolifere.

Inoltre, è stato inserito nella legge regionale un elemento che poi ha fatto scuola ed è stato assunto anche da altre regioni. Durante la stagione di liberalizzazione e addirittura deregolamentazione che, come sapete, ha interessato l'ambito distributivo, ogni vincolo per l'apertura di impianti è venuto meno tranne uno, ossia quello di prevedere, nell'apertura di nuovi impianti, la presenza di metano o GPL. Questa normativa si è rivelata assolutamente vincente, perché non solo ha consentito che questo carburante ecologico potesse avere una maggiore diffusione ma ha dato anche un elemento in mano alle regioni per governare, in un certo senso, un sistema che se deregolamentato al 100 per cento risulterebbe ingovernabile.

Dicevo che il tema è di estrema attualità. Proprio nell'ultimo Consiglio dei ministri è stato presentato, ancorché non adottato formalmente, un disegno per la riforma del settore distributivo che ha come primo obiettivo quello di diminuire in maniera notevole il numero di impianti. In Italia ci sono 24.000 impianti, ma l'obiettivo è di eliminarne perlomeno 6-7 mila.

Stiamo purtroppo vivendo – ed è materia che andremo ad affrontare *ad horas* con il Governo – una contraddizione in termini, perché da una parte il Governo vuole proporre un intervento che preveda comunque elementi qualitativi nel vincolare le nuove aperture, dall'altra nello stesso tempo vuole eliminare il vincolo della presenza del metano.

Pertanto, bene avete fatto a esporre, con un'adeguata documentazione, l'importanza di un'attenzione massima su questo modo di contribuire alla diffusione di questo carburante. Mi farò parte attiva per coinvolgere la Commissione in modo tale che dia un contributo affinché il Governo non faccia marcia indietro rispetto a posizioni che hanno contribuito a rendere eccellente il sistema.

NICOLA BIANCHI. Vorrei rivolgere una domanda tecnica. Dottor Storchi, durante la relazione introduttiva ha parlato della conversione degli autobus, che ovviamente costerebbe molto meno rispetto all'acquisto di un nuovo mezzo. Non so se ho capito male, ma lei ha fatto riferimento a una miscela metano-gasolio. Immagino

che il suo utilizzo comporterebbe una modifica al motore: quale sarebbe il costo ?

PRESIDENTE. Do la parola ai nostri ospiti per la replica.

CORRADO STORCHI, *Responsabile Relazioni istituzionali di NGV Italy*. Risponderò partendo dalla seconda domanda, mentre all'onorevole Squeri risponderà la nostra presidente.

La tecnologia di cui parlava l'onorevole in realtà supera un vecchio muro. Per cinquant'anni, praticamente, l'altra metà del cielo, cioè chi guidava un veicolo diesel (sia esso un autobus, un veicolo commerciale leggero o un'autovettura) non poteva pensare di risparmiare e di ridurre le proprie emissioni utilizzando il metano.

È chiaro, però, che per superare questo scoglio è stato necessario mantenere anche una economicità dei sistemi, per cui sulle vetture private questi sistemi costano oggi la stessa cifra dei sistemi che si utilizzano nelle auto a benzina. Non c'è quindi un differenziale, da questo punto di vista, perché in passato i costi maggiori a cui faceva riferimento l'onorevole erano per una conversione da tutto diesel a tutto metano. In questo caso il motore utilizza una miscela (mediamente 50 per cento diesel, 50 per cento metano) attraverso una gestione elettronica che, di fatto, non rende necessaria alcuna modifica del motore. La gestione elettronica permette di utilizzare la miscela e di avere un costo del sistema che, sull'autovettura privata, è lo stesso di quello che avremmo volendo convertire la nostra auto a benzina in un *bi-fuel*. Si parla di automezzi *bi-fuel* quando si passa da un carburante all'altro, mentre in questo caso si parla di *dual-fuel* perché è una miscela appunto tra diesel e metano. È chiaro che i costi sono diversi per i veicoli commerciali leggeri rispetto, ad esempio, ai veicoli che fanno la compattazione dei rifiuti, che producono moltissimo particolato (nel momento in cui la pompa idraulica compatta i rifiuti le visibili nuvole nere emesse sono piene di polveri sottili), o agli autobus. I costi sono diversi, ma sono sensibilmente ridotti rispetto all'ipotesi di acquistare nuovi mezzi.

Per chi può farlo, oggi, acquistare un autobus Iveco Euro5 è certamente la soluzione migliore, ma nel contesto economico nel quale siamo questa è un'opzione in più, ed è un'opzione nuova. Dei 99.000 autobus a metano il 78 per cento è Euro3 o inferiore, quindi questa è una soluzione che risponde a un problema specifico.

MARIAROSA BARONI, *Presidente di NGV Italy*. Vorrei rispondere all'interessante intervento dell'onorevole Squeri. Io sono di Milano, quindi so che nella mia città e, più in generale, in Lombardia abbiamo una buona rete di carburante, per non parlare di Metanopoli.

Il nervo dolente del nostro settore, però, è che potremmo avere quanto meno il doppio delle vetture a metano circolanti se avessimo un'omogeneità dei distributori di metano nel Paese. Ho relazioni non solo con FIAT – che ha aumentato le sue vendite a metano, tanto che il 27 per cento delle Punto sono a metano – ma anche con i costruttori europei. Ad esempio, Volkswagen ha un grossissimo piano per rilanciare il metano ed entrare in Italia; devo dire che anche FIAT è contenta di questo ingresso, perché più siamo più forti saremo.

La prima cosa che mi chiedono è di implementare il *self-service* e avere più punti di rifornimento. Anche l'Europa ce lo chiede. Ultimamente ho lavorato molto con l'onorevole Fidanza, a Bruxelles, alla modifica della normativa europea in materia, che purtroppo è stata molto annacquata. Prima si chiedevano distanze minime tra le varie stazioni di rifornimento dai 100 ai 150 chilometri per il metano. Sono stati tolti i numeri, soprattutto a causa della richiesta immane di prese elettriche, che diventava gravosa per molti degli Stati membri, e sono state tolte le distanze, ma la direttiva chiederà ai singoli Stati membri di attrezzarsi in modo tale che la circolazione a metano possa avve-

nire in maniera omogenea in tutta Europa. Tanti, infatti, mi dicono che vorrebbero arrivare fino alla bella Sicilia a metano e invece diventa molto difficoltoso. Un cittadino belga – un personaggio molto particolare che percorre tutta l'Europa e l'Asia con veicoli a metano – è riuscito quest'anno in quella che lui chiama « mille miglia »: mille miglia in Italia con una Panda spendendo solo 12 euro, una cifra incredibile (va detto che la Panda consuma molto poco).

Il più grosso contributo che chiediamo alle Commissioni parlamentari e al nostro Governo è di aiutarci nell'apertura delle stazioni di rifornimento. Questo non vuol dire finanziamenti, ma alleggerire quei problemi burocratici che fanno cadere le braccia a chi si voglia immettere in questa nuova attività. Per farvi un esempio, ho degli amici che vorrebbero aprire due stazioni metano a Milano, in punti nevralgici e, da un anno e mezzo, ancora non sono riusciti a sapere se ci riusciranno o meno. È questo il punto dolente.

I nostri sono pronti a investire; abbiamo bisogno di un aiuto vostro. Grazie.

CORRADO STORCHI, *Responsabile Relazioni istituzionali di NGV Italy*. Permettetemi soltanto di aggiungere molto brevemente che NGV Italy, che rappresenta tutta la filiera italiana del metano, come vi dicevo, dall'estrazione alla stazione di servizio, ha recentemente prodotto uno studio – prima ne parlava la presidente Baroni – sulle potenzialità e su quale sarebbe l'impatto sul parco circolante nel caso in cui la distribuzione delle stazioni di servizio sul territorio nazionale fosse omogenea.

Come vi dicevo prima, in sei regioni italiane è concentrato il 92 per cento delle stazioni di servizio. Immaginate se molte aree del Paese fossero meglio servite, in particolare le aree in cui il consumatore ha più bisogno di risparmiare (oggi mediamente con il metano si risparmia il 60 per cento rispetto a un'auto a benzina), quale sarebbe l'impatto in quelle aree del Paese. Faccio riferimento al centro-sud, laddove questa domanda c'è, ma non può essere soddisfatta per l'assenza delle infrastrutture.

Le 974 stazioni a metano oggi operanti in Italia forse non sono poche, ma lo sono se pensiamo che sono distribuite sostanzialmente solo in sei regioni.

VINCENZO GAROFALO. Voi avete citato i problemi legati alla diffusione degli impianti di distribuzione. Esiste però anche un problema per quanto riguarda i *garage*: chi possiede un'auto a metano ha delle restrizioni ?

Tra l'altro, noi non abbiamo parlato di GPL, che è una delle possibili alternative. Addirittura qualcuno sostiene che è ancora più ecologico, sebbene abbia un costo più alto del metano (un chilo di metano vale, infatti, un litro e mezzo di benzina, quindi alla fine nel calcolo economico il metano è più conveniente).

Vorrei pertanto un parere su questi elementi, sul peso che hanno sia per un'azienda pubblica che per un privato, visto che stiamo parlando di mobilità sostenibile, e su come realmente ritenete di superarli.

VINCENZO PISO. Mi scuso innanzitutto per il ritardo col quale intervengo, ma sarò rapidissimo. Nel documento parlate, e io lo reputo un argomento molto interessante, della riconversione di mezzi a gasolio attraverso il *kit dual-fuel*.

Rispetto a questo tipo di opzione che consentirebbe – a costi credo relativamente bassi – alle flotte del trasporto pubblico nazionale di essere in qualche modo riconvertite, che tipo di problemi si incontrano ? Esiste una problematicità rispetto a questa potenzialità ?

Tempo fa mi era giunta l'informazione secondo la quale c'erano dei problemi – credo con il Ministero – rispetto alla possibilità di condurre questa operazione. Al riguardo potremmo essere utili ? Ritengo, infatti, che questa potrebbe essere una risorsa in più da utilizzare.

PRESIDENTE. Grazie. Cedo nuovamente la parola ai nostri ospiti per una breve replica, tenendo presente che fra poco saremo chiamati a votare in Assemblea.

CORRADO STORCHI, *Responsabile Relazioni istituzionali di NGV Italy*. Prima di lasciare la parola all'ingegner Decio su alcuni aspetti particolari, rispondo brevemente sul tema del parcheggio. Oggi gli automezzi a metano possono parcheggiare ovunque, mentre quelli a GPL possono parcheggiare fino al primo livello seminterrato. La ragione è semplice: il metano è più leggero dell'aria e quindi evapora, il GPL – come purtroppo è accaduto nell'incidente ferroviario di Viareggio – tende a stare sul terreno e quindi ha una pericolosità maggiore da questo punto di vista.

Quanto al *dual-fuel* e al ruolo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, lo scenario è questo: spesso la normativa italiana non riesce a seguire con la stessa velocità le implementazioni tecnologiche che le aziende italiane propongono. Le sostanze nocive, in quanto emissioni, sono più o meno messe tutte sullo stesso piano. Noi oggi abbiamo tre nemici principali: ossido di azoto, CO2 e polveri sottili. I sindaci hanno un nemico in particolare, le polveri sottili, soprattutto in certe aree del Nord e in città come Roma.

Il problema è che la normativa mette sullo stesso piano anche gli HC metanici, ovvero gli idrocarburi metanici non combusti, cioè quelli che non bruciano. Non c'è, infatti, un atteggiamento innovativo, da questo punto di vista, da parte della Motorizzazione, che mette sullo stesso piano inquinanti che sullo stesso piano assolutamente non sono rispetto alla pericolosità.

Le aziende che hanno operato in questo senso hanno già ottenuto le omologazioni necessarie per commercializzare questi sistemi, ma – ed è un po' paradossale – non possono ottenere una certificazione ambientale. Se, per citare un esempio, viene da me il gestore di una municipalizzata e mi chiede come può dimostrare la differenza che a livello ambientale si determina con l'utilizzo di mezzi *dual-fuel*, se ad esempio c'è un salto di categoria « Euro », devo rispondere che non è possibile per le ragioni che ho citato. Posso aggiungere a questa persona che potrà spendere meno facendo girare quell'autobus, potrà permettere così una minore emissione di polveri sottili, ma non potrà avere un certificato ambientale per la semplice ragione che la Motorizzazione italiana rimane sullo *status quo* e non fa differenze tra inquinanti, per così dire, di primo livello e inquinanti minori.

Ci troviamo in un immobilismo normativo che non dà sfogo a una tecnologia che oggi è ampiamente disponibile e che potrebbe, come l'onorevole citava prima, essere di grandissimo aiuto. Se il 78 per cento degli autobus italiani è Euro3 o inferiore, credo di non aver bisogno di aggiungere altro a una situazione che mi sembra abbastanza chiara.

Lascio la parola all'ingegner Decio.

BRUNO DECIO, *Direttore generale di NGV Italy*. Vorrei in primo luogo lanciare un grido d'allarme sull'assoluta necessità di un rinnovo del parco autobus. In Italia, i circa 99.000 autobus circolanti hanno un'età media che ha dell'incredibile e che, tranne per alcune società che magari hanno rinnovato recentemente il parco autobus, raggiunge i 12 anni. Il confronto con l'Europa, laddove l'età media dei bus è 6 anni, è impietoso.

Questa necessità va portata avanti, introducendo autobus nuovi – sarebbe la cosa migliore – oppure con riqualificazioni tipo il *bi-fuel*, ma la necessità esiste. I dati del 2013 sono drammatici. Gli investimenti statali in questo ambito sono crollati, come dimostrano i dati a nostra disposizione.

In secondo luogo, faccio presente che oggi il parco mezzi utilizzato per il trasporto pubblico locale italiano, soprattutto urbano, è costituito per l'86 per cento da mezzi a gasolio, riconducibili alle categorie Euro inferiori, richiamate dal dottor Storchi. Siamo veramente il fanalino di coda.

Abbiamo il metano al 10,85 per cento, sta salendo lentamente, gli ibridi allo 0,4 per cento, il GPL allo 0,24 per cento e l'elettrico all'1,9 per cento.

Ho lavorato per l'ATM di Milano e nel capoluogo lombardo, come forse sapete, si sta per fare un salto verso il gran futuro con tre autobus – evito di fare una percentuale che sarebbe bassissima – a idrogeno *fuel cell*. È evidente in tutta Italia la necessità di un piano di rinnovo.

Un impegno di NGV Italy sarà quello di portare tutte le società di trasporto – oggi solo 47 società in Italia hanno bus a metano, contro le circa 150 esistenti – a conoscenza del metano, del biogas e, in generale, dei carburanti alternativi ecologici, perché la non conoscenza comporta la paura. La « bombola » fa un po' paura, ma bisogna sfatare questo mito.

Vorrei solo lanciare questo grido, perché abbiamo un parco autobus globalmente obsoleto.

PRESIDENTE. E noi lo raccogliamo. Ringrazio i rappresentanti di NGV Italy per la loro relazione e per il documento depositato di cui autorizzo la pubblicazione in allegato alla seduta odierna *(vedi allegato)*, ringrazio i colleghi che sono intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa il 27 gennaio 2014.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

ALLEGATO

NGV ITALY
POWERING A CLEANER FUTURE

CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione "Trasporti, poste e telecomunicazioni"

Indagine conoscitiva sul Trasporto Pubblico Locale

19 novembre 2013

Audizione del Presidente **Mariarosa BARONI**
e del Responsabile Relazioni Istituzionali **Corrado STORCHI**

Il Consorzio gas naturale, bio-metano e idrogeno: la produzione di energia per un futuro sostenibile

Il Consorzio NGV Italy, fondato nel 1996, **riunisce le più importanti aziende italiane operanti nel settore delle energie alternative e sostenibili per l'autotrazione**.

NGV Italy:

- si pone come una comunità di dialogo, in cui sia il settore dei carburanti alternativi sia il segmento commerciale convergono per un proficuo scambio di idee e tecnologie.
- rappresenta la filiera industriale italiana del metano: dall'estrazione, ai gasdotti, alle stazioni di servizio, alle auto nuove o trasformate, tutte le principali aziende sono membri dell'associazione.
- svolge un ruolo fondamentale di impulso del metano per autotrazione sia nei confronti delle istituzioni italiane che interfacciandosi con altre associazioni nazionali, quali quelle che rappresentano i distributori di metano per autotrazione che, recente partnership, il consorzio italiano Biogas.
- promuove l'industria di settore e contribuisce attivamente alle iniziative nazionali e internazionali relative alle attività di regolamentazione, istituzionali e comunicazione.

NGV Italy promuove quindi l'energia alternativa, che mira ad accrescere la consapevolezza e l'uso di carburanti ecologici a minore impatto ambientale.

Gas naturale, bio-metano e idrogeno, puro o in miscela, per le applicazioni di trasporto o altro, anche per un periodo breve, se ampiamente implementate, saranno in grado non solo di influire positivamente sulla qualità del nostro ambiente, ma anche di portare notevoli vantaggi economici e trasformare la futura strategia energetica nazionale, riducendo il rischio di totale dipendenza da combustibili tradizionali ad oggi esistente.

Queste soluzioni innovative incoraggiano uno scenario in cui biomasse e rifiuti organici in generale sono riconosciuti come un'efficiente fonte di energia rinnovabile, finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo europeo 2020 (utilizzare il 10% di energie rinnovabili nel settore dei trasporti).

NGV Italy si pone i seguenti obiettivi:

- **Creare le condizioni per un ulteriore sviluppo del settore del metano** – Delineare nuove linee -guida che siano al passo con l'industria e le recenti innovazioni che sta offrendo oggi per soddisfare la crescente domanda di un segmento con utenti in aumento. Quanto a questo, NGV Italiy è ampiamente attivo all'interno dei comitati internazionali incaricati della standardizzazione di componenti di carburanti alternativi, con particolare attenzione alla sicurezza.

- **Preservare e sviluppare a livello nazionale ed internazionale un mercato dei carburanti alternativi sostenibili con particolare attenzione a metano, biogas e GNL, nelle loro varie applicazioni** – L'industria italiana del gas naturale per il trasporto è riconosciuta a

livello mondiale come il punto di riferimento nel suo settore di attività. Nel corso degli anni l'industria ha sostenuto e sviluppato progetti di mobilità sostenibile a basso impatto ambientale sia per i settori del trasporto pubblico che in quello privato.

- Posizionare le aziende del nostro settore come leader nel mercato dell'energia sostenibile del futuro – Lo stato dei miglioramenti tecnologici che l'industria ha fatto propri, puntando verso le prestazioni ad alta efficienza con emissioni più basse, insieme alla flessibilità per l'uso di gas naturale e / o bio-metano, in forma liquida o gassosa (anche misti con idrogeno e diesel), consente già oggi lo sviluppo e l'implementazione di sistemi per il trasporto pubblico locale.

- Promuovere in Italia e all'estero, la tecnologia italiana in tutti i segmenti in cui sono richiesti i carburanti alternativi sostenibili: componenti per tutti i tipi di veicoli stradali e fuoristrada, nonché progetti di ingegneria, applicazioni innovative e realizzazione di nuovi impianti di rifornimento privati ed aziende.

- Essere un luogo di scambio e di confronto di esperienze e informazioni e un punto di incontro per promuovere le sinergie all'interno del settore – Si intende sviluppare una finestra nazionale e internazionale sul mondo per gli associati e creare una piattaforma di contatto comune per promuovere l'armonizzazione del quadro normativo vigente.

Best Practices – perché adottare i carburanti alternativi

Il settore è in costante sviluppo, sapendo proporre nuove opzioni: oggi infatti è disponibile la sofisticata tecnologia **dual fuel**, che con costi veramente contenuti permette la conversione di mezzi alimentati a gasolio, rendendoli atti all'utilizzo di una alimentazione mista diesel/metano, con evidentissime riduzioni delle emissioni inquinanti. In particolare si ottiene una drastica diminuzione delle polveri sottili dei veicoli circolanti, che sono una delle maggiori fonti di inquinamento delle città italiane.
Le maggiori case costruttrici di bus hanno nel loro programma mezzi sia per trasporto persone che per la raccolta rifiuti con sofisticati motori cng ed in futuro lng, con un delta prezzo ammortizzabile in pochi anni.

A livello europeo, la politica dei trasporti prevede obiettivi di lungo periodo per ricercare, in tutte le scelte strategiche, un equilibrio fra crescita economica, benessere sociale e protezione dell'ambiente. La politica comunitaria dei trasporti ha, inoltre, il fine di integrare gli impegni internazionali in materia ambientale, nonché di contribuire a realizzare gli obiettivi della politica energetica europea, soprattutto in relazione alla sicurezza dell'approvvigionamento e alla sostenibilità.

Alla luce di quanto accade nella maggior parte dei Paesei Europei, anche in Italia appare evidente la necessità di determinare **un Piano nazionale a favore della mobilità ecologica ed alternativa: organico e soprattutto di lungo termine**. Si tratta non di far prevalere una tecnologia sull'altra, ma di uscire da una logica di "nicchia", permettendo alla mobilità "verde"

di allargare il proprio perimetro, lasciando la scelta dell'opzione migliore al cliente finale. Oggi, **20 milioni di vetture italiane** (quasi il 54% del totale) sono ancora **Euro 3 o inferiori.**

Nel trasporto pubblico la situazione è ancora peggiore**:** tra gli oltre 99.000 autobus circolanti sul nostro territorio, oltre il **25,6%** è omologato **Euro 0** ed in ogni caso il **78,5%** è **inferiore a Euro 4**.

La situazione è ben presente alle Istituzioni: il Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Erasmo D'Angelis, intervenendo a Bologna alla 20esima edizione di "Ecosistema Urbano", ha annunciato l'intenzione del Governo di presentare presto in Parlamento un piano di rilancio del trasporto pubblico locale, facendo esplicito riferimento al fatto che **in Italia appena il 15 % dei bus circolanti è in regola con le norme europee sulle emissioni.**

L'esigenza di un **rinnovo del parco circolante** è evidente, così quanto risulta implicito che solo uno stimolo **parallelo di conversioni e nuove immatricolazioni** possa permettere il raggiungimento dell'obiettivo.

E' evidente quanto un Piano strutturato e di ampio respiro per la mobilità ecologica in Italia possa essere decisivo, sia per non accumulare ritardo rispetto agli altri Paesi, che per confermare la coerenza con le linee strategiche stabilite a Bruxelles.

Segnaliamo pertanto quanto occorra ripristinare logiche che rilancino il settore in ottica di green mobility, cercando di previlegiare tecnologie idonee alla riduzione delle polveri sottili e della CO_2. A trarne beneficio sarebbe non solo il riattivarsi di quel circolo "eco-virtuoso" sperimentato negli anni scorsi, ma anche un'intera filiera che ha enorme rilevanza dal punto di vista **occupazionale**.

L'utilizzo del metano per autotrazione può sin d'ora ben rispondere alle richieste comunitarie. Il **rinnovo** del **parco autobus italiano** si impone quindi non solo per la qualità del servizio offerto, ma soprattutto per le positive ricadute ambientali e per i risvolti economici coseguenti, data la drastica riduzione di finanziamenti pubblici per la sostituzione dei veicoli circolanti.

A dimostrazione dei vantaggi derivanti dalla conversione del parco circolante per le aziende di trasporto pubblico locale, si riportano alcuni esempi che evidenziano la forte riduzione dei costi di esercizio.

1. **Azienda Trasporti Verona (ATV)**

ATV è impegnata a contenere il più possibile l'impatto della propria attività sull'ambiente, adottando le migliori tecnologie in grado di limitare le emissioni inquinanti nell'atmosfera.
Questo impegno si è concretizzato nel processo di rinnovo del parco autobus che ha permesso l'adozione di autobus a metano per il servizio urbano (63 autobus su 180) che consentono di coprire mediamente oltre il 50% delle percorrenze annue.
Nel servizio extraurbano vengono impiegati autobus che rispettano gli standard euro 4 ed euro 5.

Inoltre, sul restante parco mezzi a gasolio viene utilizzato carburante a basso tenore di zolfo. Tramite questa strategia l'Azienda ha ottenuto una riduzione dei costi di circa 500.000 € ogni anno. L'accorgimento vincente è stato quello di un maggior impegno chilometrico dei bus a metano rispetto ai bus tradizionali a gasolio.

2. Umbria Mobilità

L'azienda unica regionale Umbria Mobilità partecipa attivamente alle attività per lo sviluppo di un TPL più pulito ed efficiente. Il progetto **Renaissance "Testing Innovative Strategies for Clean Urban Transport for historic European cities"** (TREN/FP-7TR/219120) è un progetto integrato approvato nel 2008 nell'ambito del 7° Programma quadro di ricerca – iniziativa comunitaria CIVITAS che vede il coinvolgimento di importanti città con un notevole patrimonio storico-artistico che necessitano di conciliare lo sviluppo economico e turistico con la tutela della qualità dell'ambiente urbano attraverso una mobilità sostenibile. Le città che partecipano in qualità di "città capofila" sono Perugia (Italia), Bath (Regno Unito) e Szczecinek (Polonia), mentre le città cosiddette "followers" sono Gorna Orjahovitsa (Bulgaria) e Skopje (FYROM). Il partenariato del progetto Renaissance è coordinato dal Comune di Perugia e vede Umbria Mobilità tra i partner principali sia a livello locale che a livello europeo.

Renaissance è volto all'elaborazione e realizzazione di misure a sostegno dello sviluppo di una mobilità urbana "accessibile", "pulita" e sicura": le tre parole chiave del progetto. La partecipazione di Umbria Mobilità nel progetto Renaissance era volta dunque a proseguire in sintonia con il Comune di Perugia la continua pianificazione e realizzazione di un sistema innovativo di trasporto sostenibile che utilizzi soluzioni avanzate per permettere l'accesso ad un ambiente storico di notevole valore monumentale e che promuova un cambiamento culturale verso la riduzione del ricorso all'automobile e la promozione dell'intermodalità e di sistemi di mobilità alternativi all'auto privata. **Il principale obiettivo del WP 1 è aumentare l'uso dei combustibili alternativi attraverso l'implementazione di misure finalizzate alla riconversione/retrofittazione di parte delle flotte di autobus diesel usati per il trasporto urbano con combustibili puliti (ad esempio metano o bio-diesel) o con motori ibridi (diesel-elettrici).**

Al momento dell'adesione al progetto, la flotta del servizio di trasporto urbano di Perugia era composta da 76 autobus a metano e 47 alimentati a gasolio - per lo più scorte, considerando che erano 83 i mezzi necessari per il trasporto giornaliero durante il periodo scolastico. In questo contesto si inserisce la scelta di retrofittare 20 veicoli con motore a gasolio Euro 2 (circa il 16% della flotta) con una soluzione innovativa "dual-fuel" che permette di utilizzare un'alimentazione gasolio - metano, in sintonia con la strategia di Umbria Mobilità finalizzata al miglioramento dell'eco-compatibilità con un investimento finanziario limitato se paragonato alla sostituzione totale del mezzo a gasolio con uno a metano. Da dicembre 2010, sono **25 gli autobus retrofittati con il kit "dual-fuel"** in servizio nella città di Perugia, in collaborazione con la Landi Renzo. Il sistema DUAL FUEL Ecoè consente di convertire mezzi alimentati a gasolio euro 2 ed euro 3 in mezzi alimentati 60% a metano e 40% gasolio, più rispettosi dell'ambiente e più economici.

3. Azienda Trasporti di Madrid (EMT)

L'azienda TPL della capitale spagnola ha raddoppiato il numero di autobus alimentati a metano in tre anni, passando dai 380 bus del 2008 ai 663 nel 2011. La stessa azienda afferma di aver introdotto il metano tra i carburanti per la propria flotta a partire dal 1995 per le seguenti ragioni:

- Perché il primo test ha dato esiti molto positivi,
- Perché il metano è uno dei carburanti più puliti,
- Perché è un'alimentazione compatibile con quella diesel,
- Perché rappresenta un'alternativa valida al petrolio,
- Perché assicura una fornitura regolare, grazie alle numerose riserve naturali,
- Perché il suo prezzo si mantiene stabile,
- Perché esiste ed è tangibile il "know how" tecnico in relazione al gas naturale.

Conclusioni

NGV Italy si sta impegnando, con le sue Aziende associate, ad eliminare quegli ostacoli che oggi di fatto frenano l'impiego del metano e/o biometano nel settore del TPL, attraverso:

- presidio della normativa del settore, a livello nazionale ed internazionale (attualmente c'è incertezza normativa in materia);
- sviluppo presso il management delle società di TPL di conoscenze sulla tecnologia del metano (sicurezza, costi, vantaggi) che oggi non sono presenti;
- incentivazione e riorganizzazione del settore (continuità degli incentivi, apertura di nuovi distributori, presenza sulle autostrade di punti di rifornimento, ecc.).

Cogliamo quindi l'occasione per segnalare con preoccupazione il comma 27 dell'articolo 2 del disegno di legge concernente disposizioni in materia di svilupppo economico, approvato dal Consiglio dei Ministri del 15 novembre u.s., che elimina l'obbligatorietà del terzo carburante (quindi anche metano per autotrazione) negli impianti di distribuzione di nuova apertura, a prescidere da qualsiasi valutazione di difficoltà o di onerosità economica, e stabilisce che eventuali obblighi possano essere stabiliti in modo non discriminatorio solo a livello statale, previo parere della Conferenza Stato-Regioni.

La disposizione, così come concepita, è di ostacolo alla diffusione dei carburanti alternativi e non favorisce l'omogeneità a livello nazionale della fornitura dei medesimi carburanti per l'autotrazione mentre la commissione UE chiede la continuità del rifornimento CNG in tutti gli Stati membri.