



FEDERCHIMICA
CONFINDUSTRIA

Senato della Repubblica

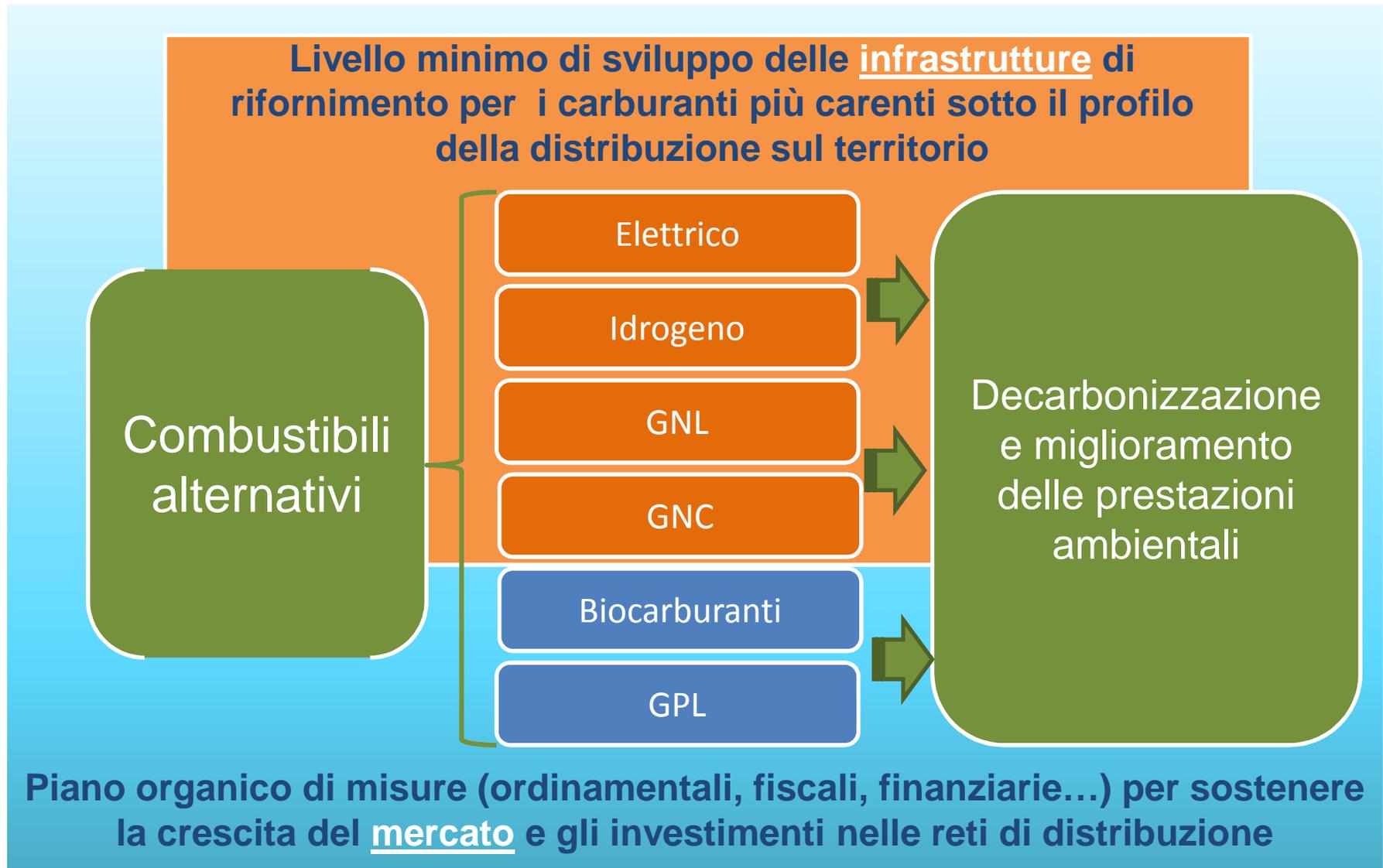
Commissioni riunite Lavori pubblici e Industria

Audizione informale nell'ambito dell'esame dell'atto del
Governo n. 337 sulla

*Realizzazione di un'infrastruttura per i
combustibili alternativi*

Roma, 11 ottobre 2016

I principi della direttiva



Idrogeno

L'idrogeno, con i veicoli ibridi a fuel-cell, sarà protagonista della «seconda rivoluzione elettrica», per i seguenti motivi:

- veicolo elettrico a emissioni zero (solo vapore acqueo)
- possibilità di produzione H₂ «green» da rinnovabili
- peso tank + fuel-cell < peso batterie (parità autonomia)
- autonomia come un veicolo a benzina (700 km)
- rifornimento in 5 minuti
- costo/km idrogeno equiparabile al gasolio
- costo tank + fuel cell < batterie (a parità di autonomia)
- non perde autonomia nel tempo come le batterie
- possibilità di applicazioni ferroviarie e navali

GNL

Potenzialità

Navale

• Il GNL per la riduzione del tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di Sox (metà delle navi che operano nel trasporto marittimo europeo a corto raggio)

Stradale

• Il GNL come tecnologia efficiente ed economica per consentire ai veicoli pesanti di rispettare i rigorosi limiti delle norme Euro VI

Lo schema di decreto risponde in maniera efficace e completa ai requisiti della direttiva UE: dall'approvvigionamento (tramite norme ad hoc sui processi autorizzativi), fino agli impieghi finali del prodotto nei suoi diversi usi

Obiettivi

Approvvigionamento

• Garantire un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL nel territorio di ogni Stato Membro

Distribuzione stradale

• Assicurare un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T

Bunkeraggio

• Assicurare un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL nei porti della navigazione marittima e interna della rete centrale della TEN-T.

GPL

Il GPL secondo l'UE (considerando 7)

Origini

- «Il GPL è un combustibile alternativo derivato dal trattamento del gas naturale e della raffinazione del petrolio

Performance ambientali

-con una minore impronta di carbonio e emissioni inquinanti significativamente minori rispetto ai combustibili convenzionali

Versatilità

- Il GPL può essere usato per il trasporto stradale (autovetture e autocarri) per tutti i tipi di distanze. Può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio

Infrastruttura

- L'infrastruttura GPL è relativamente ben sviluppata ed esiste già nell'Unione un numero significativo di stazioni di rifornimento (circa 29 000).

Bio-GPL

- Il bio GPL ottenuto da varie fonti di biomassa dovrebbe emergere come tecnologia economicamente valida a medio lungo termine»

Lo schema di decreto

OK

Infrastrutture

Obiettivi minimi di sviluppo del metano e dell'elettricità

Recepisce le prescrizioni della direttiva UE in modo efficace ed esaustivo, puntando a risolvere le fondamentali criticità dei singoli settori interessati

Mercato

Misure per la crescita delle reti distributive (sopra i livelli minimi di servizio) e per sostenere la domanda di mercato

Restringe gli obiettivi della direttiva, perché applica le misure solo al metano e all'alimentazione elettrica



Le priorità di Federchimica

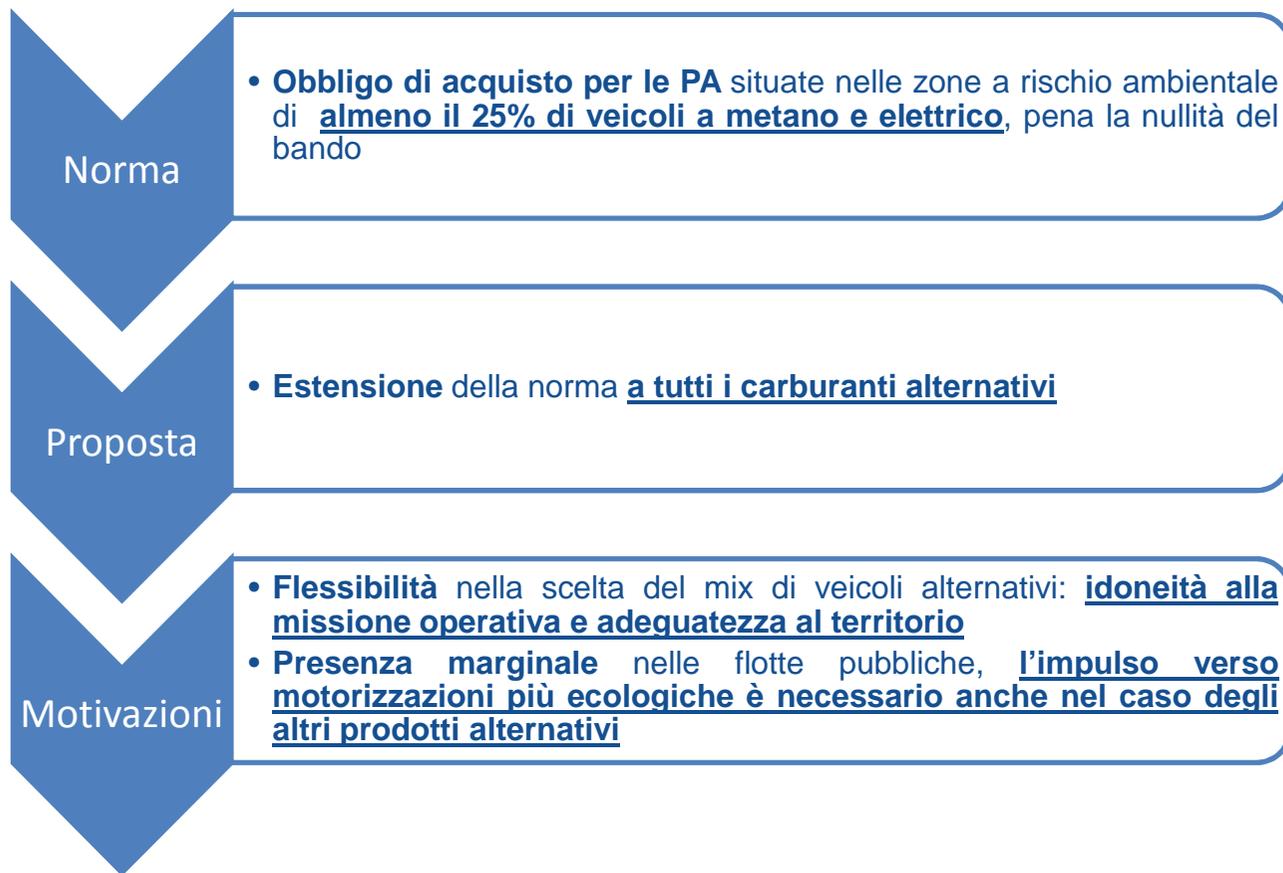
Infrastrutture

Sostegno a tutte le
misure di sviluppo
del GNL e
dell'idrogeno, non
solo stradale

Mercato

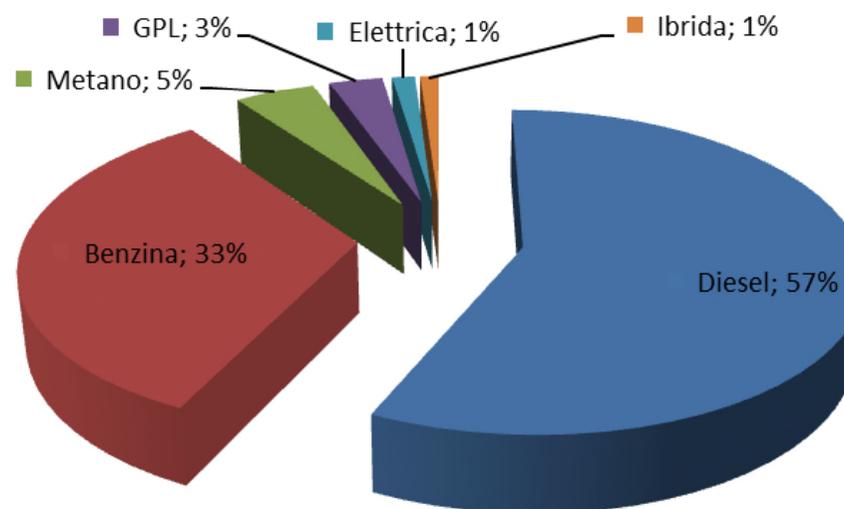
Neutralità del mercato:
estensione delle
misure di mercato a
tutti i carburanti
alternativi
inclusi GPL e
idrogeno/fuel-cell

Proposta – Acquisti verdi delle PA (art. 18, co.9)



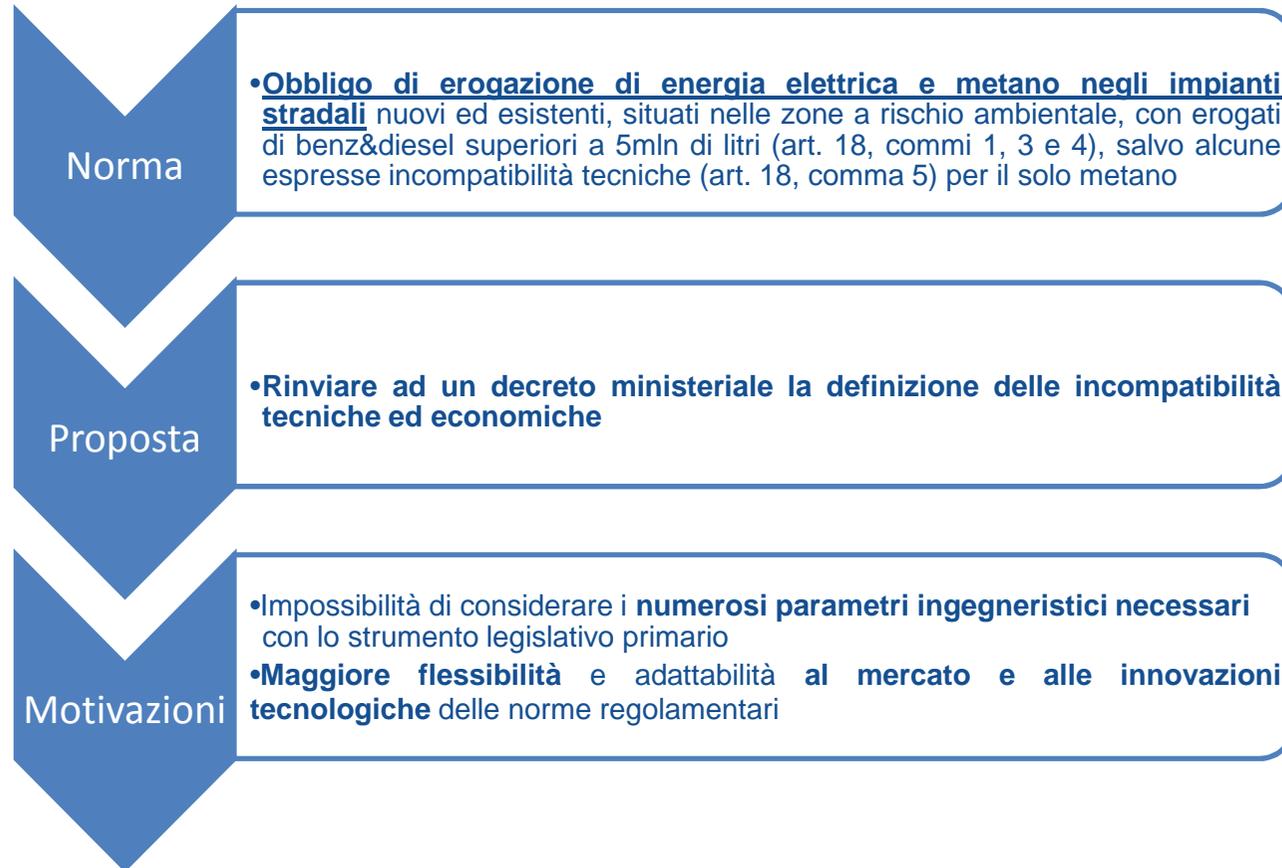
Immatricolazioni autovetture e veicoli commerciali leggeri di amministrazioni/enti pubblici

	<i>gen-ago 2016</i>
Diesel	869
Benzina	504
Metano	70
GPL	47
Elettrica	20
Ibrida	16
Totale	1526



Fonte: UNRAE

Proposta – Erogazione dei carburanti (art. 18)



Proposta – Piano strategico dell'idrogeno (art. 3 e 5)

