

Ill.mo Sig.
Ministro dello Sviluppo Economico
Sen. Stefano Patuanelli
Via Vittorio Veneto, 33
00187 Roma

e p.c.
Dott.ssa Rosaria Fausta Romano
Dirigente Generale per
l'approvvigionamento, l'efficienza e la
competitività energetica

Ill.mo Sig.
Ministro delle Infrastrutture e dei
Trasporti
On. Paola de Micheli
Piazzale di Porta Pia, 1
00161 Roma

e p.c.
Arch. Maria Lucia Conti
Capo del Dipartimento per le
infrastrutture

Ampliamento e accelerazione della trasformazione del parco veicolare italiano verso una mobilità ambientale ed economicamente sostenibile

Il documento presenta 2 proposte aventi come riferimento una più efficace ed incisiva azione di **sviluppo di una mobilità basata su carburanti a basso impatto ambientale**, considerando al contempo la loro fruibilità per le famiglie e imprese italiane.

Tali misure sono inoltre rafforzate dalla presenza di un **forte settore nazionale** a supporto che potrebbe quindi avere **impatto benefico** dalle misure proposte ai fini di una **rapida ripresa economica**.

- 1. Rimodulazione del sistema di ecobonus al fine di favorire l'incentivazione di ulteriori veicoli a basse emissioni che siano accessibili a più ampie fasce della popolazione in coerenza con gli obiettivi della Direttiva DAFI**



NGV
ITALY
POWERING A CLEANER FUTURE



FEDERCHIMICA
ASSOGASLIQUIDI
Associazione nazionale imprese gas liquefatti

ASSOGASMETANO
Associazione Nazionale Imprese Distributrici Metano Autotrazione

Confartigianato
imprese
AUTORIPARAZIONE
SETTORE G.P.L. - METANO PER AUTOTRAZIONE

FEDERMETANO 70°
IL METANO CI GUIDA

Si ritiene necessario ampliare la fascia di incentivazione a "da 21 a 100 gCO₂/km (secondo la metodologia NEDC)" per includere anche possibile estensione al GPL e al metano.

In particolare anche considerando la sostanziale crescita del biometano, che costituirà il 40% del mercato dell'autotrazione a metano nei prossimi 2 anni, e dei possibili incrementi del bioGPL in funzione di investimenti da realizzare sul territorio nazionale.

2. Introduzione di incentivi per la trasformazione a gas dei veicoli di fascia Euro 4 e 5

Ai fini dell'ampliamento delle possibilità di ridurre le emissioni in veicoli già circolanti, si prevede la possibilità di incentivare la conversione di veicoli immatricolati come "Euro 4" o "Euro 5", alimentati a benzina o gasolio, con impianti a GPL o a metano, con un contributo rispettivamente pari a Euro 600 e Euro 900. Tale differenziale è motivato dai maggiori oneri relativi alle bombole e alla maggiore complessità dell'installazione e revisione delle stesse.

Di seguito le proposte di articolato e specifiche relazioni tecniche a supporto.

1. Rimodulazione del sistema di ecobonus al fine di favorire l'incentivazione di ulteriori veicoli a basse emissioni che siano accessibili a più ampie fasce della popolazione

Proposta di articolato

1. Laddove si indica la fascia di incentivazione "da 21 a 70 g/km" questa è sostituita da "da 21 a 100 gCO₂/km (secondo la metodologia NEDC)".

2. Introduzione di incentivi per la trasformazione a gas dei veicoli di fascia Euro 4 e 5

Proposta di articolato

2. A coloro che, negli anni 2020, 2021 e 2022 installano su autoveicoli immatricolati come "Euro 4" o "Euro 5", alimentati a benzina o gasolio, impianti a GPL o a metano è riconosciuto un contributo rispettivamente pari a Euro 600 o Euro 900.
3. Il contributo di cui al precedente comma 1 è corrisposto dall'installatore al beneficiario dell'impianto di alimentazione a GPL o metano mediante compensazione con il prezzo relativo all'operazione di installazione.
4. Le imprese costruttrici ed importatrici degli impianti di alimentazione a GPL o metano rimborsano all'installatore l'importo del contributo e recuperano tale importo quale credito di imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute, anche in acconto, per l'esercizio in cui si provvede all'aggiornamento della carta di circolazione del veicolo a seguito della installazione dell'impianto di alimentazione a GPL o metano.
5. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di installazione, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad esse trasmessa dall'installatore:
 - a. copia della fattura di installazione, con timbro e firma in originale del titolare dell'attività di installazione;
 - b. copia della carta di circolazione del veicolo, attestante l'avvenuta installazione con timbro e firma in originale del titolare dell'attività di installazione.
6. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è dettata la disciplina applicativa delle disposizioni di cui ai commi

precedenti.

7. All'onere derivante dalle disposizioni del presente articolo, valutato in 40 milioni di euro per il 2020, in 100 milioni di euro per il 2021 e in 100 milioni di euro per il 2022, si provvede mediante [...].

Con provvedimenti legislativi di variazione di bilancio, gli eventuali miglioramenti del saldo netto da finanziare derivanti nel triennio 2020-2022 dalle maggiori entrate accertate in connessione con le maggiori vendite realizzate per effetto delle disposizioni di cui al presente articolo potranno, in deroga alla vigente normativa contabile, essere acquisiti a reintegrazione del predetto accantonamento. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Ampliamento e accelerazione della trasformazione del parco veicolare italiano verso una mobilità ambientale ed economicamente sostenibile

Relazione sulle misure

1. Rimodulazione del sistema di ecobonus al fine di favorire l'incentivazione di ulteriori veicoli a basse emissioni che siano accessibili a più ampie fasce della popolazione in coerenza con gli obiettivi della Direttiva DAFI

Nel quadro delle politiche di implementazione del "Green New Deal" ed alla luce della necessità di massimizzare il successo dell'ecobonus destinato ai veicoli leggeri, gli scriventi propongono di rimodulare il sistema di ecobonus, anche considerando l'attuale situazione economica e la conseguente grave crisi del mercato auto, al fine di rendere accessibile alle fasce meno abbienti della popolazione la possibilità di acquistare dei veicoli moderni ed ecologici, non limitando tale opzione ai soli veicoli elettrici BEV o ibridi plug-in PHEV, sia per utilizzo urbano che extra-urbano.

Spostando le soglie dell'ecobonus a livelli di emissione leggermente più alti (a 100 gCO₂/km, secondo la classificazione NEDC) sarebbe invece possibile dare anche agli utenti meno abbienti – a fronte della rottamazione di veicoli di categoria più vetusta – l'accesso a veicoli che contribuirebbero in modo sostanziale ad abbattere le emissioni di CO₂ e di inquinanti locali, come il particolato, quest'ultimo significativamente rilevante anche in termini di trasmissibilità dei virus (come recentemente – e tristemente – oggetto di specifici studi¹).

Non possiamo non rilevare il fatto che sulle strade Italiane, vi siano quasi 3,7 milioni di veicoli appartenenti alla classe di emissioni EURO 0 con oltre 20 anni di anzianità e circa 1.000.000, sempre con oltre 20 anni di anzianità, appartenenti alla classe di emissioni Euro 1².

ANNI	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5/6	NON IDENTIF.	TOTALE COMPLESSIVO
2010	4.609.044	2.208.812	7.532.950	8.036.183	13.301.508	1.035.092	27.722	36.751.311
2015	3.919.307	1.297.283	4.994.049	6.507.162	12.051.110	5.657.563	26.812	37.351.233
2018	3.696.273	1.032.945	3.696.804	5.317.852	11.072.552	14.167.547	46.353	39.018.170

Per sostenere un "ricambio" del parco auto più vetusto ed inquinante con veicoli aventi classi di prezzo molto basse, viene quindi sposata dagli scriventi l'idea di fondo di un ecobonus indirizzato ad incentivare la rottamazione dei veicoli alimentati sia a benzina che a gasolio delle classi da Euro 0 ad Euro 5.

Inclusi nel gruppo di veicoli incentivati attraverso l'estensione delle soglie vi sarebbero anche quelli a gas che,

¹ Relazione circa l'effetto dell'inquinamento da particolato atmosferico e la diffusione di virus nella popolazione:
<https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35178-covid-19.pdf>

² Studio Fondazione Caracciolo - Centro Studi ACI – ENEA. Tabella 6.
http://www.fondazione-caracciolo.aci.it/fileadmin/documenti/notizie/Transizione_energetica_26_11_19_Def.pdf

grazie alla crescente immissione di prodotto di origine biologica finalizzato all'autotrazione sarà sempre più rinnovabile riducendone quindi sensibilmente le già ridotte emissioni di CO₂.

Il biometano in particolare rappresenta un vettore chiave per la decarbonizzazione dei trasporti e gli schemi definiti dal Governo sono tesi a incentivarne l'utilizzo proprio per ridurre le emissioni del settore in modo rapido ed efficace.

La produzione nazionale potenziale è stata infatti stimata tra pari a circa 8 miliardi di metri cubi annui al 2030. Questi volumi, indirizzati al trasporto su strada, sarebbero sufficienti a fornire energia 100% rinnovabile al 25% del parco veicolare italiano al 2030.

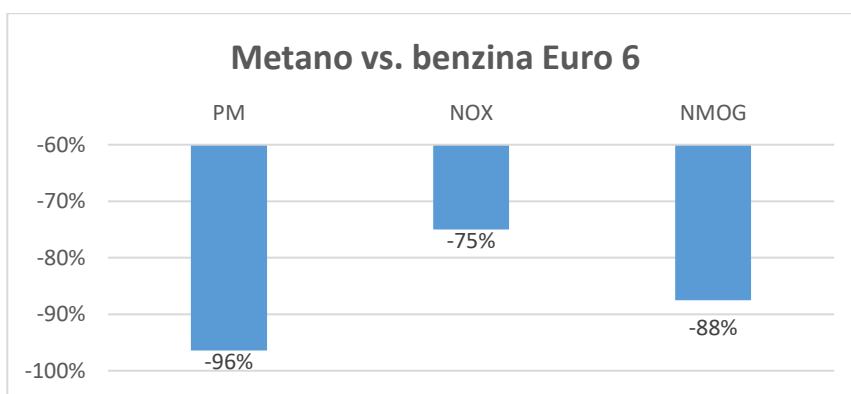
Il settore è già oggi oggetto di forte sviluppo in quanto le prenotazioni di capacità di trasporto a Snam Rete Gas ammontano attualmente ad almeno 400 mln di metri cubi entro il 2022. Ciò significa che entro il 2022 la percentuale di rinnovabili nel gas naturale per autotrazione sarà di almeno il 40%.

L'utilizzo del metano e del GPL comporta inoltre vantaggi ambientali anche nell'area degli inquinanti locali.

Rispetto al funzionamento a benzina, i gas riducono in misura consistente la formazione di CO₂ e il particolato, in quanto ha natura gassosa e non contiene idrocarburi aromatici i quali sono precursori delle particelle nelle prime fasi della combustione. Questa caratteristica porta i moderni motori a gas ad avere emissioni di polveri sottili in misura inferiore di oltre il 90% rispetto a veicoli a benzina.

La minore propensione a generare polveri sottili, risolvendo all'origine uno dei problemi di emissioni del motore a combustione, permette ai costruttori di veicoli di avere più flessibilità operative per ridurre le emissioni di altri inquinanti quali gli NOx e gli NMOG³, i quali vengono abbattuti in modo efficace attraverso l'utilizzo di un classico catalizzatore a tre vie senza necessità di complessi sistemi di abbattimento degli inquinanti quali filtri anti particolato, sistemi EGR, SCR, etc⁴.

Un recente studio dell'ente svizzero EMPA⁵ ha confermato che i motori a gas naturale hanno un impatto emissivo sensibilmente più basso anche dei più moderni motori a benzina Euro 6:



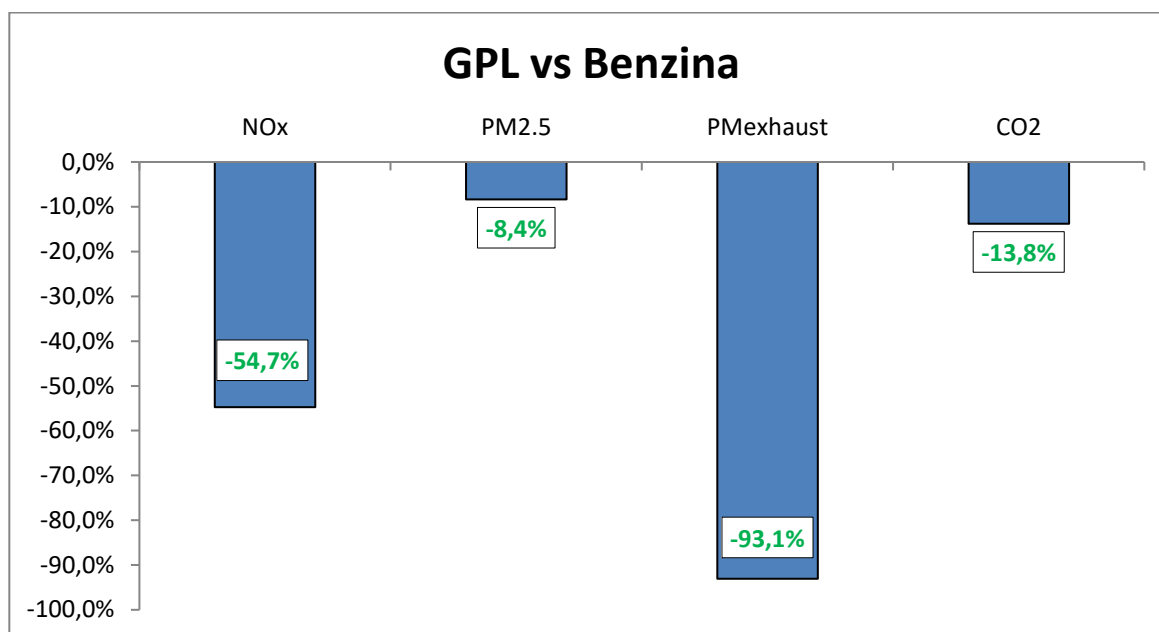
³ NMOG: Non methane organic gases. Si tratta di tutti gli idrocarburi (ossigenati e non ossigenati) escluso il metano (che non è tossico per la salute umana). Tali idrocarburi includono sostanze altamente nocive per la salute umana quali la formaldeide e gli idrocarburi aromatici.

⁴ Si noti che l'assenza di questi sistemi rende più affidabile e meno soggetto a rotture tutto il sistema di abbattimento delle emissioni.

⁵ EMPA – Swiss federal laboratory for materials and technology - Report N° 5211.01067/1

Inoltre, una recente ricerca condotta dall'Istituto Motori del CNR di Napoli sulle emissioni in uso reale di autovetture ibride ed a gas naturale nella forma compressa (CNG), conferma che quest'ultimo sia la miglior soluzione, tra le due tipologie di motorizzazione provate, per abbattere le emissioni di particolato, fornendo un contributo decisivo alla qualità dell'aria e riducendo anche le emissioni climalteranti, a partire dalla CO₂.

Relativamente ai benefici ambientali legati all'utilizzo del GPL, l'ultimo aggiornamento della banca dati di ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) sui fattori emissivi legati al trasporto stradale mostra, come operando un confronto tra veicoli EURO 6 di media cilindrata, l'alimentazione a GPL paragonata a quella a benzina garantisca un consistente miglioramento in termini di riduzione degli impatti ambientali.



2. Incentivi relativi alla trasformazione a gas dei veicoli Euro 4 e 5

Le precedenti iniziative di incentivazione delle trasformazioni a metano e a GPL dei veicoli da parte del Ministero dello Sviluppo Economico hanno portato a risultati di assoluto rilievo nel settore industriale ed economico italiano, con immediati benefici anche per la riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti locali.

Oggetto della misura

La proposta di incentivazione ha come obiettivo la conversione a gas (GPL e metano) di veicoli a benzina e diesel EURO 4 e 5 (con una consistenza di oltre 18 milioni di veicoli⁶), garantendo rispettivamente un incentivo di 600 e 900 € per la conversione a GPL o metano del singolo veicolo.

⁶ <https://www.anfia.it/data/studi-e-statistiche/automobili-cifre/statistiche-italia/circolante/gruppo-a/07euroclasse.xlsx>

Effettuando un'analisi sullo storico delle conversioni a gas si evince che la misura proposta, per un periodo di incentivazione di tre anni (2020-2022), garantirebbe la **conversione di circa 500.000 veicoli, circa 400.000 in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale.

Vantaggi ambientali della misura

I vantaggi della trasformazione di veicoli alimentati a combustibili tradizionali in veicoli a gas sono innumerevoli e di diversa natura: dal punto di vista ambientale si ottengono considerevoli riduzioni in termini di emissioni di inquinanti atmosferici, con conseguente ritorno sulla qualità dell'aria e sulla salute dei cittadini, e di gas climalteranti.

L'impatto ambientale della misura è quantificabile in una **riduzione di 7 tonnellate di NO_x e di oltre 70.000 tonnellate di CO₂** nei tre anni considerati nella misura incentivante. Ovviamente l'effetto ambientale positivo rimarrà consolidato anche negli anni successivi allo specifico intervento con una riduzione pari a circa 21.000 tonn. di CO₂ e circa 2 tonn. di NO_x per anno.

Vantaggi industriali della misura

Da un punto di vista industriale, la misura tende a promuovere l'utilizzo ed una maggiore diffusione di tecnologie ad appannaggio di un settore nazionale, quello della produzione di componentistica per gli impianti a gas, che rappresenta un'eccellenza nazionale a livello mondiale. A tale comparto, si aggiunge poi tutto il settore delle Imprese impegnate nella filiera di approvvigionamento e di distribuzione del gas.

Il settore del gas per autotrazione sviluppa infatti numeri rilevanti per l'intero sistema Paese: 107 milioni di euro versati allo Stato in termini di tassazione, oltre 6.500 posti di lavoro sviluppati e 360 milioni di valore aggiunto prodotto.

Vantaggi sociali della misura

Il parco auto italiano risulta tra i più vetusti e ciò anche in considerazione delle risorse economiche disponibili per il consumatore finale che non consentono di procedere all'acquisto di un autoveicolo nuovo.

Pertanto, da un punto di vista sociale, la misura proposta – oltre a promuovere una cultura automobilistica favorevole all'uso di carburanti alternativi, ecologici ed economici quali i gas per autotrazione– garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini in quanto consente loro, con una spesa contenuta, di contribuire al miglioramento delle performance ambientali del parco auto e di continuare ad usare il loro veicolo con l'alimentazione a gas, rendendo altresì compatibile la progressiva introduzione di divieti di circolazione più stringenti per i veicoli alimentati con carburanti tradizionali.

Impatto economico della misura

Da un punto di vista economico, particolarmente significativo risulta il gettito d'IVA e di imposte di prodotto risultante dalle trasformazioni a gas dei veicoli che verrebbero incentivate tramite la misura proposta.

Infatti, considerando il totale delle nuove conversioni a gas che si avrebbero con l'introduzione della misura incentivante **si ottiene un gettito d'IVA pari a circa € 147 milioni, circa 117 milioni di euro in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale in mancanza di incentivi.

A questa somma va aggiunto il **maggiore gettito di imposte** relative ai collaudi dei veicoli (in termini di imposte di bollo e diritti da riconoscere alla motorizzazione), **pari ad oltre € 19 milioni (circa 16 milioni di euro in più rispetto allo scenario tendenziale)**, al netto delle maggiori entrate nel bilancio statale derivanti dalle imposte dirette pagate dalle imprese di produzione ed installazione dei kit di trasformazione.

Dall'analisi si evince che il **costo della misura nei tre anni, stimato in circa € 240 milioni**, verrà in misura maggiore compensato dagli ulteriori gettiti derivanti dall'aumento delle conversioni e da quello proprio dello scenario tendenziale, configurandosi in circa **€ 73 milioni di oneri netti** per lo Stato.

Numero extra collaudi a gas 400.000

Risparmio emissioni annue

NOx (ton)	7,0
CO ₂ (ton)	70.000

Impatto economico nei 3 anni (M€)

Costo misura	240
Maggior gettito (IVA + tasse)	133
Gettito scenario tend. (IVA + tasse)	34
Onere complessivo	73



Mariano Lo Biondo



Anna De



[Signature]



[Signature]



[Signature]