

GPL auto: una soluzione europea per una sfida europea

Il GPL rappresenta una risposta efficace alla domanda di eco-mobilità, ma necessita di opportune strategie di incentivazione, inopportunamente interrotte

Rita Caroselli

Le politiche ambientali ed energetiche dell'Unione Europea nel settore dei trasporti indirizzano, con misure dirette ed indirette, il mercato delle tecnologie motoristiche verso soluzioni alternative ed a più basso impatto.

Per quanto riguarda i carburanti, a segnare un cambiamento di passo non sarà solo l'ormai famosa Direttiva sulle fonti rinnovabili (Dir. 2009/28/CE), che ha il preciso obiettivo di sostituire una parte dei combustibili fossili con quelli rinnovabili, ma anche la cosiddetta Direttiva «Fuels» (Dir. 2009/30/CE). L'approccio di quest'ultima è molto più neutrale in quanto non indica nessuna soluzione ma solo il traguardo finale: al 2020 le emissioni di gas ad effetto serra sull'intero ciclo

di vita del paniere di carburanti offerto dai singoli operatori al mercato dovranno essere ridotte del 6% rispetto al 2010.

Risulta, quindi, enfatizzato anche il ruolo di carburanti fossili come il GPL ed il metano quali prodotti a più basso contenuto di carbonio rispetto a quelli tradizionali.

Le virtù ecologiche del GPL

L'analisi sul ciclo vita fa poi emergere in particolare il GPL in virtù della semplicità dei suoi processi di produzione, trasporto e distribuzione: la prima parte del ciclo del GPL, cioè dal «pozzo al serbatoio», viene infatti realizzata a bassa intensità energetica e quindi a basse emissioni di CO₂.

È lo studio della Commissione Europea (JRC) realizzato con le associazioni Eucar e Concawe (Associazioni tecniche dei comparti industriali rispettivamente dell'automobile e dei carburanti) a confermare quanto detto: il GPL è il migliore dei carburanti fossili relativamente alle emissioni climalteranti calcolate sull'intero ciclo di vita.

I dati sono espliciti: Diesel 87,4 (gCO₂eq/MJ), Benzina 85,8, Metano 76,7 e GPL 73,6.

Tali risultati costituiranno i fattori di *default* per il calcolo delle emissioni climalteranti di ogni singolo fornitore di prodotti energetici all'interno dell'emanando Regolamento della Commissione Europea attuativo della Direttiva stessa.

Le ricadute del Regolamento europeo

In relazione alle automobili, è invece il Regolamento europeo n. 443/2009 a determinare le strategie delle Case automobilistiche per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle proprie flotte di veicoli passeggeri.

Il Regolamento sanzionerà pesantemente le Case costruttrici che dal 2012 supereranno gli obiettivi specifici ad esse assegnati secondo la massa media del proprio venduto.

L'ampliamento della gamma di vetture alimentate a GPL, la loro promozione attraverso campagne di *marketing* e pubblicitarie potranno essere strumenti validi per aumentare le vendite di tali motorizzazioni, ed i costi sostenuti saranno compensati dall'ammontare delle sanzioni che in tal modo verranno evitate.

La maggiore diffusione del GPL potrà, quindi, soddisfare le esigenze di entrambe la parti, «Auto e Oil», in una involontaria alleanza che nel mondo dei carburanti alternativi è una condizione rara.

Se poi si pensa che lo scenario prospettato si inserisce in un quadro normativo che prevede limiti di concentrazione in aria del particolato sempre più stringenti, le iniziative che l'industria sarà «invogliata» a realizzare per conformarsi alle normative suddette genereranno anche un beneficio sui rischi sanitari collegati a questo inquinante così difficile da combattere.

Il GPL auto è infatti un prodotto a emis-

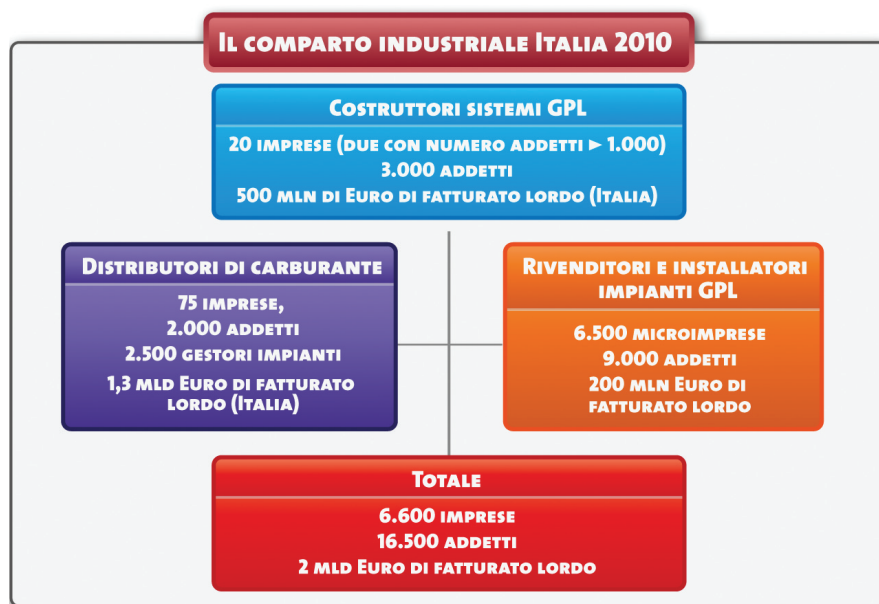


Tabella 1	Stazioni rifornimento	Veicoli
Polonia	6.050	2.170.000
Italia	2.592	1.470.000
Germania	4.400	274.800
Olanda	1.900	235.000
Bulgaria	3.000	222.000
Lituania	840	215.500
Rep. Ceca	800	208.300
Romania	1.200	185.000
Regno Unito	1.400	148.900
Francia	1.826	120.000
Belgio e Lussemburgo	640	50.000
Portogallo	220	40.000
Lettonia	85	17.500
Totale Europa	24.953	5.357.000

Fonte: World LP Gas Association - Statistical Review 2010

sioni zero di PM primario e ad emissioni ridotte di NO_x, principale precursore del particolato secondario.

Anche in questo senso il GPL emerge nel panorama attuale delle tecnologie alternative grazie alla buona presenza di infrastrutture di distribuzione in molti Paesi dell'Unione (vedi *tabella 1*) tale da far contare quasi 25.000 punti vendita. Il potenziale di penetrazione del GPL è quindi alto non solo in Italia ma anche nel resto d'Europa. E ciò non è rilevante solo a fini industriali ma è anche un dato importantissimo sotto il profilo ambientale. È ormai chiaro a svariati comparti industriali che "non c'è mercato senza ambiente".

Molti prodotti, soprattutto in campo energetico, cercano di accreditarsi sul piano ambientale sia per godere di tutte le forme di agevolazioni pubbliche sia per approfittare della crescente sensibilità collettiva al problema ecologico.

Ma è vero anche il contrario e cioè che "non c'è ambiente senza mercato".

Le soluzioni che si rivelano delle «chimere», per fattori strutturali legati alla loro produzione o distribuzione, ovvero per gli

alti costi finali, anche se inseguite strenuamente da un certo tipo di politica facilona, rimangono più o meno confinate nei laboratori dove vengono certificati i loro vantaggi ecologici specifici che non diventano mai collettivi perché non si diffondono, perché poche persone le scelgono. Il GPL auto ha invece dimostrato in Italia che la barriera che lo divide dal mercato può essere rimossa con politiche di incentivazione semplici e poco costose.

Gli incentivi, una strategia efficace

Nel 2009, grazie al sistema di agevolazioni per le auto a gas, il GPL ha raggiunto in poco tempo quote di mercato significative (circa il 16% sul totale immatricolato). A riprova, gli ultimi dati nazionali evidenziano l'impatto negativo che ha avuto l'interruzione dello schema di incentivazioni posto in essere dal 2009 fino ai primi mesi del 2010: nell'ottobre dello scorso anno è stato immatricolato un numero di autovetture a GPL inferiore del 76% rispetto all'ottobre del 2009, passando da una quota sul totale del 21,25% al 7,11%.

In altre parole, a fronte di un effetto recessivo del -28,82% del mercato auto, il GPL segna il -76%, delineando un percorso chiaro di stagnazione o perfino di estinzione.

L'Italia ha quindi abbandonato un percorso virtuoso nella direzione della riduzione di entrambe le tipologie di emissioni, inquinanti e climalteranti, in altre parole l'abbandono di una strategia *win-win* che lascia sul campo molte situazioni irrisolte. A seguito dei superamenti delle concentrazioni in atmosfera di materiale particolato sottile (PM₁₀), la Commissione Europea ha aperto, nel gennaio 2009, una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia (2008/2194) che è stata già deferita alla Corte di Giustizia: il valore della sanzione comunitaria è stato stimato in quasi due miliardi di euro.

Dall'aprile del 2010, cioè da quando sono stati interrotti gli incentivi alle auto ecologiche, si è avuto un rilancio delle motorizzazioni a gasolio (ad alte emissioni di PM ed NO_x, principale precursore del particolato secondario): dal 39% dell'immatricolato ad ottobre 2009 al 51% nello

stesso mese del 2010. Contestualmente, come si è detto, si è contratto il mercato dei veicoli a gas (a emissioni zero di PM e a basse emissioni di NO_x).

Sul fronte CO₂, l'interruzione degli incentivi ha determinato un aumento della media ponderata delle emissioni della flotta immatricolata: nel 2008 era pari a 144,8 g/km, scesa nel 2009 a 136,6 e a 131,8 nel primo trimestre del 2010 (ad agevolazioni ancora attive), per risalire nel periodo aprile/ottobre a 134,2 g/km.

La necessità di una politica mirata

In conclusione, l'Italia deve ridare continuità ai programmi di mobilità sostenibile iniziati qualche anno fa, con il rilancio delle agevolazioni finanziarie, l'inaugurazione di una nuova fiscalità ambientale sui carburanti e sulle auto, nonché con l'adozione di ulteriori misure regolamentari che favoriscano l'uso delle vetture a GPL da parte dei privati, delle aziende e degli enti pubblici.

Al fine di far emergere la domanda inespresa di veicoli alimentati a GPL, la cui esistenza è stata provata nel corso del 2009, è necessario mettere in campo delle iniziative che favoriscano l'acquisto di veicoli a gas rispetto alle tecnologie tradizionali, che il cliente medio tende invece a non abbandonare.

Il deferimento alla Corte di Giustizia dell'Italia per il superamento sistematico dei limiti del PM₁₀ non fa altro che monetizzare l'errore compiuto nell'interrompere le politiche di promozione dei gas per auto, con un valore che è ben superiore all'onere netto che lo Stato avrebbe dovuto sostenere per prorogarle. Per non parlare degli effetti industriali ed occupazionali che la mancata continuità dei contributi statali sta comportando e comporterà nei prossimi mesi, in un quadro economico-finanziario ancora instabile.

Insomma, se non la si vuole vedere come una iniziativa ambientale, la si affronti come una manovra finanziaria di tagli agli sprechi (in questo caso le sanzioni comunitarie miliardarie), tra l'altro fonte di sviluppo industriale e di tenuta sociale.

Rita Caroselli
Direttore Assogasliquidi/Federchimica