**GPL**

**IL MERCATO DEL GPL AUTOTRAZIONE IN ITALIA: VANTAGGI ED OPPORTUNITÀ**

Sicuro, disponibile, ecologico e flessibile, **il GPL è un’alternativa so­stenibile e già disponibile** che in Italia ed in Europa vanta il maggior utilizzo, disponendo di una rete di distribuzione già molto sviluppata.

Ma la sostenibilità non si ferma alle emissioni dei veicoli e deve essere valutata lungo tutta la filiera dalla produzione alla distribuzione; in quest’ottica giova evidenziare come l’industria del GPL sia intrinsecamente legata ad un **modello economico di tipo circolare**: essendo il GPL un prodotto associato ai processi di raffinazione ed alle attività estrattive di gas naturale, il suo utilizzo nei diversi impieghi rappresenta a tutti gli effetti un processo di efficientamento e di riduzione della emissioni a monte della catena del valore.

**RETE DISTRIBUZIONE:**

Il carburante è di facile reperibilità, poiché viene erogato presso **quasi 4.300 distributori stradali** dislocati su tutto il territorio nazionale (isole comprese) asserviti ad un **parco auto circolante che nel 2019 contava oltre 2,5 milioni di veicoli**. Il GPL è il carburante alternativo più diffuso in Europa e ciò consente ai proprietari di viaggiare senza il timore di non potersi rifornire.

**TECNOLOGIA MOTORISTICA:**

Attraverso la ricerca e sviluppo delle aziende italiane **leader nel settore a livello mondiale**, anche i nuovi motori ad iniezione diretta benzina possono essere alimentati a GPL con tecnologie innovative che consentono vantaggi dal punto di vista ambientale e prestazioni in grado di **mantenere inalterata l’esperienza di guida** del veicolo. L’impiego della tecnologia GPL port injection nei motori che utilizzano l’iniezione diretta di benzina nella camera di combustione, offre il grande vantaggio della drastica riduzione di polveri sottili. Un’industria che non si limita a seguire il mercato ma che **progetta un futuro** solido e lungo dirige verso livelli di integrazione con il veicolo sempre più elevati, fino alla possibilità di realizzare **vetture mono-fuel alimentate solo a GPL.**

**VANTAGGIO AMBIENTALE:**

I benefici legati all’utilizzo di GPL nel settore trasporti sono apprezzabili su due diverse scale di effetti: a livello globale, registrando una riduzione consistente in termini di emissioni di gas climalteranti (CO2) e su scala locale, garantendo un netto miglioramento della qualità dell’aria, in funzione di una consistente riduzione delle emissioni di polveri e di altre sostanze nocive. La Commissione europea ha riconosciuto le potenzialità del GPL inserendolo nel novero dei carburanti alternativi, su cui basare il processo di transizione energetica e di decarbonizzazione del settore dei trasporti.

**VANTAGGI ECONOMICI:**

I veicoli a GPL di qualunque cilindrata e grandezza presen­tano significativi vantaggi economici rispetto alle auto ali­mentate con carbu­ranti tradizionali.

L’economia per chi­lometro percorso di­pende dai consumi specifici delle diffe­renti automobili e dai prezzi dei carburanti, variabili nel tempo.

Con un veicolo a GPL **si spende media­mente il 30% in meno rispetto al gasolio e il 50% in meno rispetto alla benzina[[1]](#footnote-1).**

Per quanto riguarda le agevolazioni fiscali, la legge consente alle regioni di esentare dal pagamento della tassa automobilistica regionale i veicoli bi-fuel (GPL/benzina o metano/benzina), convertiti e nuovi. Considerata la loro natura ecologica i veicoli a gas sono dispensati dalla distinzione della classificazione EURO.

In ultimo, il minor impatto inquinante e climalterante dei veicoli a GPL assicura ai consumatori alcuni rilevanti vantaggi rispetto all’uso di combustibili tradizionali, tra i quali **l’esenzione dai blocchi della circolazione istituiti all’interno delle zone urbane per motivi ambientali.**

**VEICOLI OEM:**

L’analisi del parco auto circolante nazionale mostra come l’Italia sia dotata di una flotta veicolare tra le più vetuste, paragonata a quelle degli altri Stati dell’Unione Europea. In questo contesto bisogna sottolineare come **il processo di transizione energetica** **ed il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti non possano prescindere dal rinnovo del parco auto**. A tale proposito occorrerebbe prevedere delle misure che favoriscano il rinnovo del parco auto e che si posizionino a sostegno di un settore (quello dell’auto) soprattutto in un momento particolare – come quello che stiamo vivendo connesso all’emergenza sanitaria Coronavirus – che purtroppo sta incidendo in modo fortemente negativo: se **nel mese di aprile il mercato delle immatricolazioni delle auto registrava delle perdite di oltre il 97%,** stando alle ultime rilevazioni statistiche nei primi nove mesi dell’anno si registra un trend negativo in leggero miglioramento, con una contrazione cumulata del mercato pari a circa il 34%**.**

Tra i fattori di questa inversione di tendenza troviamo sicuramente gli incentivi previsti nel Decreto Rilancio per l’acquisto di veicoli a basse emissioni: non a caso, infatti, le immatricolazioni alternative nel periodo gennaio-settembre registrano un +8,9%, con le immatricolazioni a GPL che si confermano ad un +8% circa. A tal riguardo, ed in considerazione delle positive ricadute nel settore economico oltre che ai benefici in termini di impatto ambientale, ci sembra opportuno che le misure di incentivazione all’acquisto di nuovi veicoli vengano confermate, prevedendo, inoltre, delle premialità aggiuntive qualora l'auto acquistata sia alimentata con carburanti alternativi: tra questi andrebbe in primo luogo maggiormente incentivato l’acquisto di veicoli alimentati con carburanti gassosi (GPL e metano).

Storicamente il GPL veniva scelto dagli automobilisti per motivi legati unicamente agli aspetti di natura economica, potendo garantire un effettivo risparmio nell’utilizzo quotidiano. Progressivamente, complice una crescente sensibilità dei consumatori sulle tematiche ambientali, i benefici legati alle caratteristiche ecologiche del GPL hanno affiancato quelle economiche sia nella percezione degli utilizzatori che dei costruttori di auto, tanto che oggi sono immessi nel mercato nazionale ben 37 modelli alimentati a GPL in 154 differenti allestimenti.

L’assoluta valenza ambientale del GPL trova conferma nel recente aggiornamento della banca dati di ISPRA sui fattori emissivi legati al trasporto stradale, che mostra un confronto tra veicoli EURO 6, con una riduzione di emissioni di ossidi di azoto (NOx, principale precursore della formazione del particolato atmosferico) del 95,2% (modelli medium) rispetto alle auto a diesel e del **62,4%** rispetto ai modelli benzina. Per quanto riguardale emissioni di CO2 il raffronto mostra riduzioni di oltre il 23% con la benzina e di oltre il 3% nei confronti del diesel.

**RETROFIT VEICOLI:**

Accanto agli incentivi all’acquisto del nuovo, Assogasliquidi ritiene strategico e fondamentale – in un’ottica di riqualificazione in senso ambientale del parco auto circolante che non riuscirà tutto ad essere “svecchiato” tramite gli incentivi all’acquisto del nuovo anche in relazione alle disponibilità economiche delle famiglie – un intervento volto a sostenere economicamente chi decide di convertire a gas (GPL o gas naturale) un veicolo di categoria euro 4 e euro 5 alimentato con carburanti tradizionali.

Riteniamo che la misura debba entrate nella discussione delle misure a favore del settore automotive inteso in senso ampio già dalla discussione che si svolgerà in Parlamento per la imminente legge di bilancio e, successivamente, in un’ottica prospettica e strutturale, dalle misure che consentiranno di utilizzare le risorse del Recovery fund.

Per provare a quantificare i benefici derivanti dalla possibilità di operare un efficientamento ambientale del parco auto esistente, è stato elaborato uno scenario di riferimento, costruito sull’ipotesi di introduzione di misure incentivanti per la conversione a gas di veicoli a benzina esistenti. In un momento di forte recessione economica anche per le famiglie potrebbe rappresentare una soluzione efficace economicamente sia come **volano industriale** per far ripartire le **attività economiche connesse all’indotto dell’auto** (costruttori di Kit e officine di installazione) sia per i consumatori finali.

**L’ipotesi di incentivazione ha dunque come obiettivo la conversione a gas di veicoli a benzina e gasolio EURO 4 ed EURO 5** (che secondo le rilevazioni ACI riferite al 2019 hanno una consistenza **di circa 15,5 milioni** di veicoli), garantendo un incentivo (per singolo veicolo) **di 600 €** in caso di conversione di veicoli a GPL e di **900 €** per la conversione di veicoli a metano. Effettuando una proiezione basata sullo storico dei trend delle conversioni a gas risulta che la misura ipotizzata, strutturata per un periodo di tre anni, garantirebbe nel periodo la conversione di circa **500.000 veicoli, circa 430.000** in più rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale.

**Da un punto di vista ambientale** l’impatto della misura incentivante è quantificabile in una **riduzione di oltre 7,4 tonnellate di ossidi di azoto e di circa 90.000 tonnellate di CO2** nei tre anni considerati: a questi quantitativi va aggiunto l’effetto positivo consolidato anche negli anni successivi, quantificabile pari ad una riduzione annua di circa **30.000 tonnellate di CO2 e di circa 2,5 tonnellate di ossidi di azoto**.

**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 a livello mondiale. A tale comparto, si aggiunge poi tutto il settore delle imprese impegnate nella filiera di approvvigionamento e di distribuzione del gas, così come quello delle imprese artigiane (officine di trasformazione) che procedono alla installazione sugli autoveicoli dei kit di alimentazione a gas.

**Da un punto di vista sociale,** l’elevata età media del parco auto italiano è riconducibile, in misura maggiore, alle esigue risorse economiche disponibili per il consumatore finale. La misura ipotizzata promuove una cultura automobilistica favorevole all’uso di carburanti ecologici ed economici, e garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini anche in epoca di domeniche ecologiche.

**Da un punto di vista economico**, particolarmente significativo il 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 € 134 milioni, circa € 116 milioni 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 € 20 milioni** (circa € 18 milioni 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 € 300 milioni**, **verrà** in misura maggiore **compensato** dagli ulteriori gettiti derivanti dall’aumento delle conversioni e da quello proprio dello scenario tendenziale, **configurandosi in circa € 145 milioni di oneri netti per lo Stato**.

Alla stima di questi costi **si devono aggiungere le positive ricadute sull’indotto auto,** generate da una filiera (legata all’impiantistica per sistemi di propulsione a gas) che, come anticipato, è a vocazione interamente nazionale posizionandosi, tra l’altro, come settore di eccellenza a livello europeo.

**I costi del retrofit** dipendono dal tipo di impianto che si intende installare e dalla politica prezzi sui costi di mano d’opera delle singole officine. Per un impianto a GPL si può stimare, tuttavia, un costo medio di circa **1.200 €** che può variare di officina in officina, anche a seconda dell’area territoriale e dal tipo di motore della vettura.



1. Ai fini del calcolo, per la definizione dei prezzi dei carburanti è stato preso come riferimento la rilevazione mensile del MISE, relativa al mese di Febbraio 2020 [↑](#footnote-ref-1)