



IVECO • GROUP

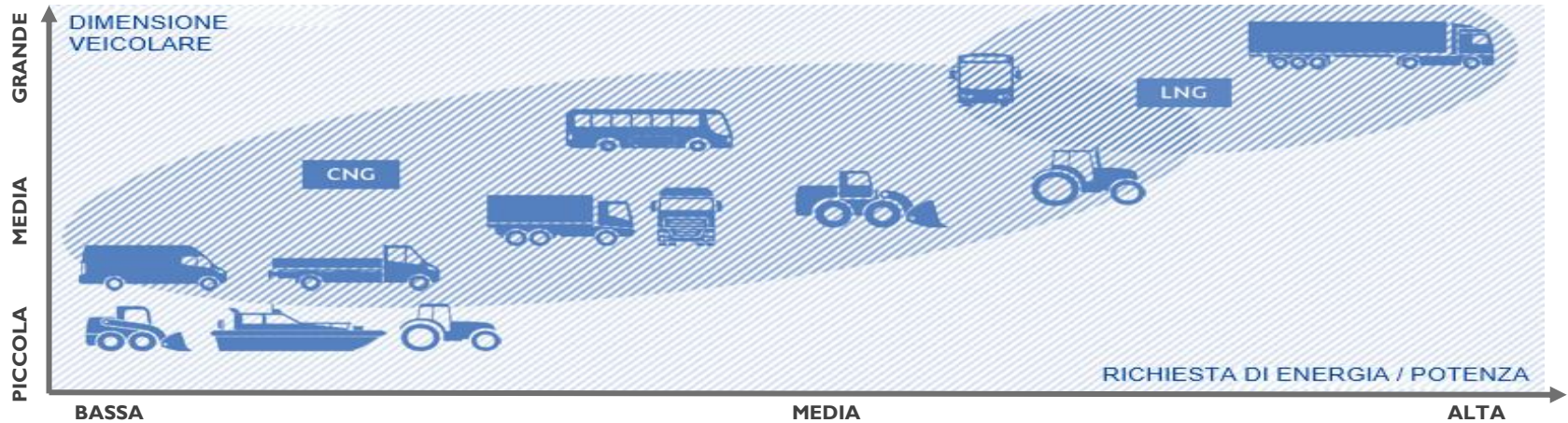
Mutamenti in corso: verso l'autotrazione a biometano

Roma, 8 novembre 2024 - ECOMONDO

GNC e GNL per tutte le forme di mobilità

Una tecnologia matura per tutte le soluzioni di trasporto

- La tecnologia motoristica a gas naturale è arrivata a un grado sviluppo che ne permette l'applicazione su **tutte** le soluzioni veicolari terrestri (e non solo).
- **GNC vs GNL** → gas naturale compresso è particolarmente adatto e conveniente per veicoli di medio-piccola dimensione, richieste di energia contenute e missioni di percorrenza solitamente non troppo lunghe. Diversamente, gas naturale liquefatto è in grado di muovere veicoli di grandi dimensioni e chiamati a lunghe percorrenze, es. tutti i **veicoli industriali sopra le 16 t.**



La mobilità a gas naturale in Europa

Infrastrutture di rifornimento e leadership italiana

- Secondo i dati dell'associazione europea della mobilità a gas naturale ad oggi sono circa **4300** le stazioni di rifornimento a **GNC** operative sul Continente (Russia esclusa) → evidente **leadership italiana** con **1580** stazioni, pari al **34% del totale**
- Tra i paesi che hanno maggiormente investito nell'infrastruttura per GNC: Germania, Svezia, Francia, R. Ceca, Paesi Bassi.
- Più contenuta, ma altrettanto capillare in considerazione del tipo di missione trasportistica e della dimensione del parco circolante, anche la rete GNL con circa **550** stazioni operative → ottima performance italiana: **164** stazioni, **29% del totale**.

Stazioni di rifornimento GNC in Europa



Fonte: NVGA
2024

Stazioni di rifornimento GNL in Europa



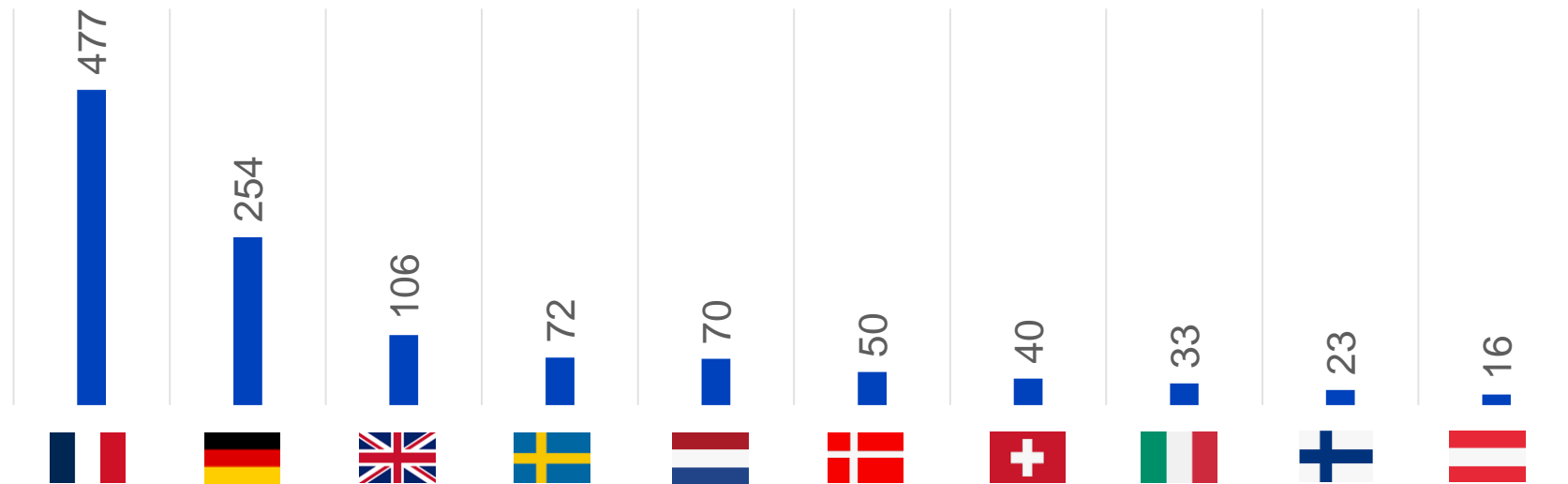
Biometano, una filiera europea

Crescita costante degli impianti di gas rinnovabile

- Secondo i dati dell'European Biogas Association – EBA, ad aprile 2023 erano **1322** gli impianti di biometano operativi sul continente. Erano **1023** nel 2021 e appena **483** nel 2018.

Paesi europei per nm. di impianti di biometano operativi

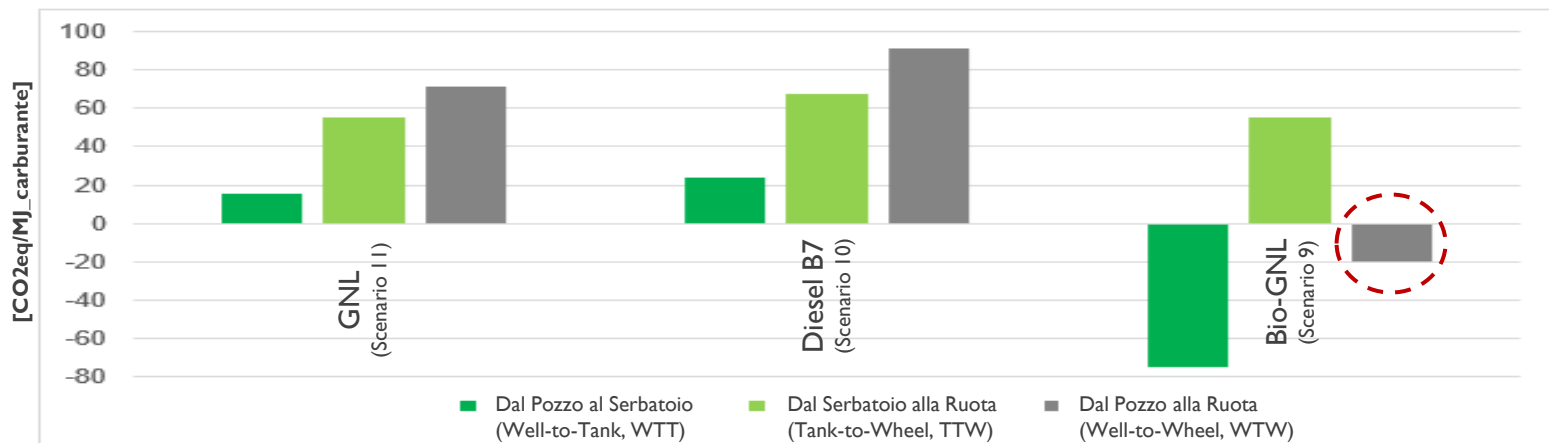
Fonte: EBA, 2023



Bio-GNL per autotrasporto

Dati scientifici a sostegno delle prestazioni ambientali

- **CNR-IIA** “Studio delle emissioni di gas serra e di biossido di azoto in atmosfera dal comparto dei trasporti con alimentazione a gasolio, a metano e a biometano liquefatto”, marzo 2021 → in pubblicazione anche in ENG su “**Transportation Research**”, vol. 107, giugno 2022
- Obiettivo: valutare le prestazioni nel segmento dei veicoli pesanti del biometano liquefatto (in nove diverse composizioni di partenza) in termini di emissioni di CO₂, comparandole con quelle del diesel e del GNL fossile **in un’ottica Well-to-Wheel**.
- Risultato: riduzione delle complessive emissioni di CO₂ pari a **circa il 121% in meno rispetto al diesel** nella configurazione che prevede il 100% della composizione da scarti zootecnici → nel peggiore degli altri otto scenari (40% s. zootecnici; 20% s. agricoli; 40% sec. Raccolto si riduce comunque di **circa 87%**)



IVECO -WAY

GAMMA PESANTE (18.0t - 44.0t)

- Nuovi motori multi-fuel **XCursor 13**
- Nuovi rapporti al ponte
- Nuovo cambio Hi-Tronix da 12 marce
- Nuova strumentazione digitale di bordo
- 100% compatibile biocarburanti
- **Campione di efficienza**





BIOMETANO



Copertura Missione

Performance: fino a 500 CV di potenza

Portata utile: uguale al diesel

Autonomia: fino a 1.700 km LNG e 800 km CNG

Tempi di rifornimento: uguale al diesel

Affidabilità: 5 anni di garanzia

TCO Competitivo

Consumo: fino al -11%

Costo del Carburante: fino al -40% (possibilità di bloccare il prezzo del metano)

Ecosistema

Continui investimenti per potenziare l'infrastruttura italiana

Rete delle stazioni di rifornimento sempre più capillare

IVECO
CAPITAL

HEULIEZ

IVECO
BUS

IVECO

FPT
POWERTECH

IDV

ASTRA

MAGIRUS

IVECO • GROUP

7

Conclusioni

Quali politiche pubbliche per lo sviluppo dell'autotrazione a GNL e bio-GNL

- **Anticipare al 2025 la revisione della normativa europea sulle emissioni di CO2** dei veicoli – attualmente prevista per il 2026 (autovetture e veicoli commerciali leggeri) e il 2027 (veicoli commerciali pesanti) – **riconoscendo il ruolo del biometano e degli altri carbon neutral fuels** per promuovere la decarbonizzazione del trasporto merci.
- **Reintrodurre un credito d'imposta** per il rifornimento dei veicoli per il trasporto merci alimentati a gas naturale liquefatto prevedendo inoltre una **premierialità aggiuntiva per il consumo di bioGNL**.
- **Parificare i requisiti normativi attualmente in vigore per la produzione di biometano** destinato ai trasporti a quelli per la destinazione a usi civili e industriali, incrementando la disponibilità complessiva del biocarburante per tutte le sue destinazioni.
- Riformare l'attuale strumento di **supporto agli investimenti degli autotrasportatori** per il rinnovo del parco circolante con **stanziamenti congrui e tempistiche certe**, superando l'attuale impostazione che prevede singole finestre di incentivo che nei fatti risultano dei click-day.

