



IVECO

Direttiva sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili

Audizione della Commissione Industria del Senato

Roma, 1 febbraio 2011



■ **Marco Monticelli**

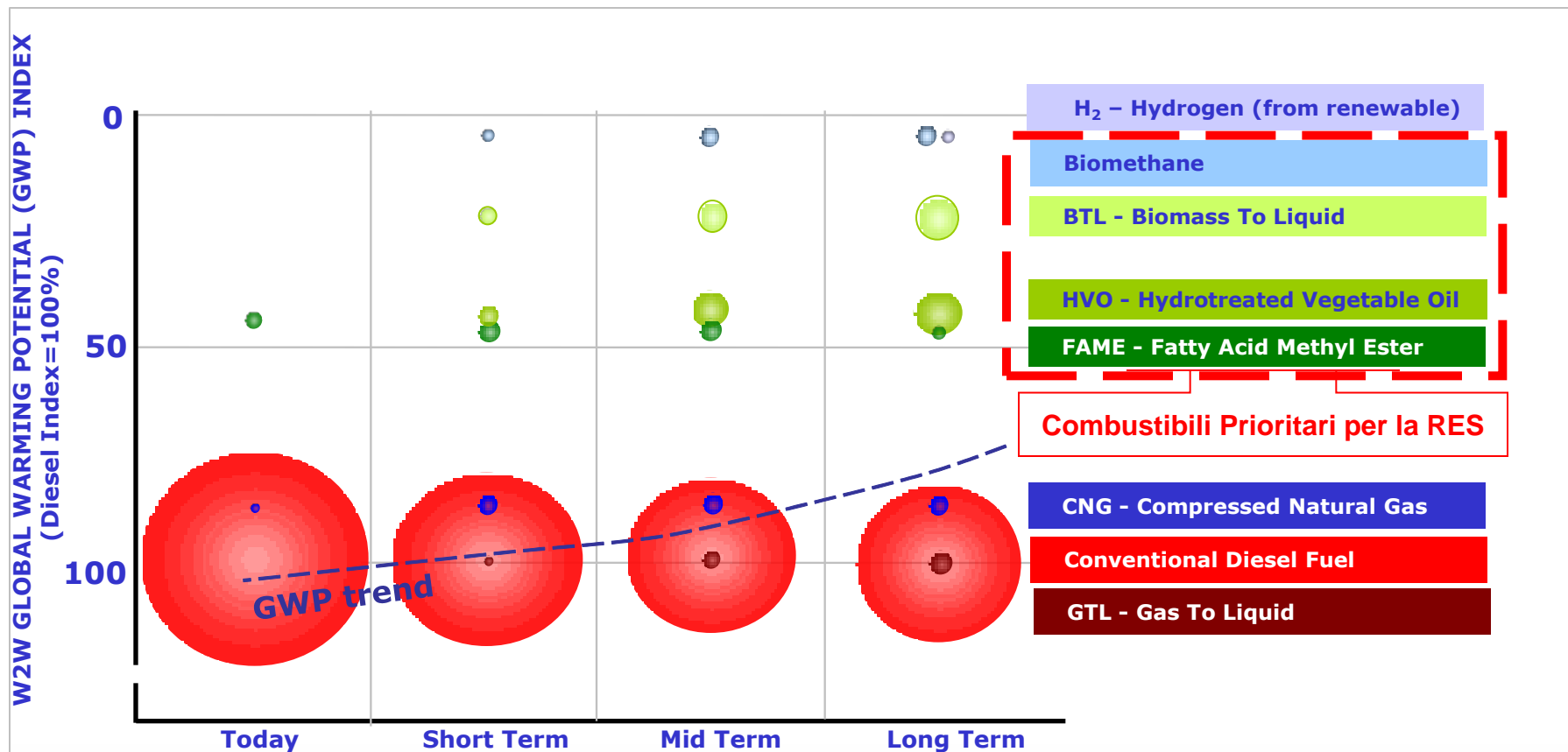
Iveco Vice President - External Relations and Communication

Prodotti Iveco

IVECO



Roadmap Iveco dei combustibili



Al 2020, per il settore dei trasporti, la direttiva RES – Renewable Energy Sources (Direttiva 2009/28/CE) fissa un obiettivo minimo di utilizzo da fonti rinnovabili pari al 10%

Potenziale di penetrazione dei bio-combustibili



	Situazione attuale	Possibili sviluppi al 2020	Necessità Interventi sui veicoli
Bio-diesel di prima generazione (FAME)	~ 1%	In teoria fino al 7%	Tutto il parco Diesel è già compatibile con il B7
Bio-metano	Studi di fattibilità e esempi di applicazione all'estero ⁽¹⁾	Alimentazione a biometano della flotta di veicoli CNG pari a ~ 2-3% del parco (ca. 8-900.000 veicoli al 2020). Possibili sviluppi nel trasporto merci con LNG (metano liquido)	L'industria nazionale offre una gamma completa di veicoli a gas naturale compatibile con biometano
Bio-diesel di seconda generazione (BTL e HVO)	Studi di fattibilità e esempi di applicazione all'estero	Possono affiancarsi al FAME per coprire la quota mancante raggiungimento dell'obiettivo del 10% al 2020 (~ 2-4%). L'elevato potenziale di lungo periodo e le previsioni di costi sostenibili ⁽²⁾ fanno prevedere la graduale sostituzione del FAME	Equiparabile al gasolio è utilizzabile in qualsiasi proporzione dal parco circolante

(1) Progetto di ricerca igeam della Regione Lazio; Proyecto de Biometanización del Ayuntamiento de Madrid (Parque Tecnológico de Valdemingómez)

(2) Commissione Europea, Future Transport Fuels – Report of European Experts Group January 2011)

- Il raggiungimento degli obiettivi della Dir. 2009/28/CE in termini di utilizzo di carburanti rinnovabili richiede l'adozione di misure volte a promuovere gli impianti per la produzione dei bio-combustibili da bio-massa non alimentare.
- La specifica situazione dell'Italia relativamente all'utilizzo del metano suggerisce di dare priorità alla produzione del bio-metano (in particolare per flotte in pubblico servizio) potenziando in tal modo la diffusione di un combustibile altamente ecologico e valorizzando ulteriormente le scelte fatte dal nostro paese in questa direzione ⁽¹⁾
- Parallelamente dovrebbe essere promossa la produzione del bio-diesel di seconda generazione (BTL e HVO) con l'obiettivo di aumentare ulteriormente l'utilizzo dei combustibili rinnovabili e a tendere di sostituire il bio-diesel di prima generazione
- Nel medio periodo il bio-diesel di prima generazione (FAME) rimane un combustibile di nicchia utile al raggiungimento dell'obiettivo

(1) Testo unificato C. 2172 Saglia, C. 1016 Bordo, C. 2843 Froner e C. 3117 Vignali.