

# PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

---

*Documento di seduta*

2 ottobre 2002

FINALE  
**A5-0319/2002**

## **RELAZIONE**

sulla comunicazione della Commissione sui carburanti alternativi per il trasporto stradale e una serie di misure per la promozione dell'uso dei biocarburanti  
(COM(2001) 547 – C5-0160/2002 - 2002/2068(COS))

Commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia

Relatore: Francesco Fiori



## INDICE

	<b>Pagina</b>
PAGINA REGOLAMENTARE.....	4
PROPOSTA DI RISOLUZIONE .....	6
MOTIVAZIONE.....	12

## PAGINA REGOLAMENTARE

Con lettera del 17 dicembre 2001 la Commissione ha trasmesso al Parlamento una comunicazione della Commissione sui carburanti alternativi per il trasporto stradale e una serie di misure per la promozione dell'uso dei biocarburanti (COM(2001) 547 – 2002/2068(COS)).

Nella seduta dell'11 aprile 2002 il Presidente del Parlamento ha comunicato di aver deferito la comunicazione alla commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia quale commissione competente per il merito e per parere alle commissioni economica e monetaria, alla commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori, alla commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale, alla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo (C5-0160/2002).

Nella sua riunione del 24 gennaio 2002 la commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia ha nominato relatore Francesco Fiori.

Nelle riunioni del 16 aprile 2002, 11 settembre 2002 e 1° ottobre 2002 ha esaminato la comunicazione della Commissione.

In quest'ultima riunione ha approvato la proposta di risoluzione con 43 voti favorevoli, 1 contrario e 1 astensione.

Erano presenti al momento della votazione: Carlos Westendorp y Cabeza, presidente; Peter Michael Mombaur e Jaime Valdivielso de Cué vicepresidenti; Francesco Fiori, relatore; Konstantinos Alyssandrakis, Sir Robert Atkins, Danielle Auroi (in sostituzione di Yves Piétrasanta), María del Pilar Ayuso González (in sostituzione di Guido Bodrato), Luis Berenguer Fuster, Ward Beysen (in sostituzione di Colette Flesch), Felipe Camisón Asensio (in sostituzione di Bashir Khanbhai), Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Willy C.E.H. De Clercq, Marie-Hélène Descamp (in sostituzione di Werner Langen), Harlem Désir, Concepció Ferrer, Norbert Glante, Michel Hansenne, Roger Helmer (in sostituzione di Christian Foldberg Røvsing), Hans Karlsson, Dimitrios Koulourianos (in sostituzione di Fausto Bertinotti), Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Erika Mann, Marjo Matikainen-Kallström, Elizabeth Montfort, Giuseppe Nisticò (in sostituzione di Paul Rübig), Reino Paasilinna, Paolo Pastorelli, Elly Plooij-van Gorsel, John Purvis, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Bernhard Rapkay (in sostituzione di Massimo Carraro), Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, Claude Turmes, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Dominique Vlasto, Anders Wijkman (in sostituzione di Angelika Niebler), Myrsini Zorba e Olga Zrihen Zaari.

Il 13 maggio 2002, il 27 marzo 2002, il 17 aprile 2002 e il 22 gennaio 2002 rispettivamente la commissione per i problemi economici e monetari, la commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori, la commissione per l'agricoltura e lo sviluppo rurale e la commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo hanno deciso di non redigere un parere.

La relazione è stata presentata il 2 ottobre 2002.

## PROPOSTA DI RISOLUZIONE

### **Risoluzione del Parlamento europeo sulla comunicazione della Commissione sui carburanti alternativi per il trasporto stradale e una serie di misure per la promozione dell'uso dei biocarburanti (COM(2001) 547 – C5-0160/2002 - 2002/2068(COS))**

*Il Parlamento europeo,*

- vista la comunicazione della Commissione (COM(2001) 547 – C5-0160/2002<sup>1</sup>),
  - vista la sua risoluzione del 15 novembre 2001 concernente il Libro verde sulla sicurezza delle forniture energetiche dell'Unione europea (COM(2000)769<sup>2</sup>),
  - vista la sua risoluzione del 14 giugno 2001 concernente la comunicazione della Commissione sull'approvvigionamento petrolifero dell'Unione europea (COM(2000) 631<sup>3</sup>),
  - vista la sua risoluzione del 18 giugno 1998 sul Libro bianco per una strategia e un piano d'azione comunitari "Energia per il futuro: fonti rinnovabili di energia" (COM(1997)599<sup>4</sup>),
  - vista la relazione della commissione per l'industria, il commercio estero, la ricerca e l'energia (A5-0319/2002),
- A. considerando che la UE globalmente dipende dalle importazioni di energia per il 50%, una percentuale che si prevede salirà al 71% entro il 2030 qualora non si prendano provvedimenti; che un aumento sostanziale della produzione di energia rinnovabile è uno dei mezzi per ridurre tale dipendenza in linea con gli impegni assunti dall'UE a Johannesburg,
- B. considerando che il 76% della domanda UE di petrolio è coperta dalle importazioni, in prevalenza dai paesi del Medio oriente,
- C. considerando il programma multiennale "Intelligent energy for Europe" 2003-2006 ed in particolare ALTENER e STEER,
- D. considerando che al vertice di Johannesburg è stato proposto dall'UE di elevare la soglia della produzione in energie alternative al 15% entro il 2010,
- E. considerando che una strategia UE volta a sostituire diesel e gasolio convenzionali si rende pertanto necessaria per una maggiore sicurezza delle fonti energetiche, ed anche per un minore impatto ambientale dei trasporti, soprattutto le emissioni di gas con effetto serra,
- F. considerando che questa strategia deve essere accompagnata da misure volte a migliorare l'uso efficiente dei carburanti da parte dei veicoli,

---

<sup>1</sup> GU C non ancora pubblicata

<sup>2</sup> GU C 140 E, del 13.6.2002, pag. 543

<sup>3</sup> GU C 53 E, del 28.2.2002, pag. 397

<sup>4</sup> GU C 210 E, del 6.7.1998, pag. 215

- G. considerando che il successo di qualsiasi nuova tecnologia per i carburanti da trasporto dipende fondamentalmente da una loro diffusa disponibilità, da strutture dei prezzi competitive e dal gradimento dell'utenza e che la Commissione deve adottare tutti i provvedimenti necessari per favorire e promuovere queste nuove tecnologie, soprattutto dal momento che le innovazioni e le nuove iniziative provengono in ampia misura da piccole e nuove imprese,
- H. considerando che la doppia origine del GPL carburante (da raffineria ed estrazione da pozzo) costituisce una positiva caratteristica dal punto di vista delle problematiche di approvvigionamento,
- I. considerando che si prevede che la massima crescita sarà quella relativa all'etanolo e al biodiesel (previsioni dell'IEA che prevedono un tasso di crescita annuo del 10,9%),
1. si compiace della comunicazione della Commissione sui carburanti alternativi per il trasporto stradale che considera un primo passo, ma sottolinea che l'obiettivo dell'intera strategia dovrebbe essere sin dall'inizio il conseguimento di un livello basso - o prossimo allo zero - delle emissioni nel settore dei trasporti;
  2. sostiene una strategia dell'EU volta ad aumentare la quota di mercato dei carburanti alternativi;
  3. invita il Consiglio dell'Unione europea ad adottare senza indugio la proposta di direttiva sulla promozione dell'uso dei biocarburanti per i trasporti e la direttiva relativa alla possibilità di applicare un tasso ridotto di accise sui biocarburanti;
  4. condivide la posizione della Commissione secondo la quale i biocarburanti sono un'opzione di breve, medio e lungo termine per lo sviluppo di alternative ai prodotti petroliferi nel settore dei trasporti;
  5. ritiene che i biocarburanti rappresentino un carburante indigeno (neutro dal punto di vista CO<sub>2</sub>) la cui promozione avrà un impatto positivo sulla creazione di posti di lavoro e sul settore agricolo, considerando inoltre che talune colture (quali la colza o il frumento) utilizzati per la produzione di biocarburanti forniscono come prodotto secondario un mangime ricco in proteine;
  6. ritiene che il maggiore impiego di carburanti biologici ed alternativi debba essere accompagnato da un'accurata analisi dell'impatto ambientale della produzione, della trasformazione e del consumo di materie prime; un maggiore impiego sembra consigliabile soprattutto laddove l'impatto ambientale risulta chiaramente più favorevole rispetto all'uso dei carburanti convenzionali; vanno analizzati soprattutto l'uso dei suoli, l'intensivazione nell'agricoltura, il rapporto con un uso sostenibile alternativo delle superfici, la tutela delle acque, l'efficienza energetica, il potenziale in termini di gas ad effetto serra, le modalità di combustione e la formazione di particolato, ma occorre tener conto anche del contributo fornito alla sicurezza degli approvvigionamenti;
  7. ritiene che la conversione di tutta la biomassa, compresa la biomassa da materiale di scarto organico in carburante per la locomozione - l'idrogeno costituisce una delle varie alternative realistiche - rappresenti una tecnologia promettente, che in ampia misura esiste già nell'UE

o si trova nella fase finale di sviluppo tecnologico in quanto le materie prime sono disponibili a basso costo, è possibile evitare problemi di gestione dei residui (tra cui i costi) e le materie prime sono facilmente reperibili anche in centri scarsamente popolati; rileva che la parte biodegradabile dei rifiuti costituisce un valido materiale di partenza per i biocarburanti ma che occorre tener conto, in relazione alle norme di qualità, dell'eventuale grado di contaminazione dei rifiuti, per evitare che componenti specifiche danneggino i veicoli e/o producano emissioni più elevate;

8. fa presente che attualmente non tutti i biocarburanti offerti sul mercato rispondono a criteri rigorosi di ecoefficienza e che talvolta la loro produzione è collegata ad un forte dispendio di energia e ad emissioni di gas ad effetto serra; ritiene tuttavia che in tale contesto lo sviluppo tecnologico possa apportare miglioramenti e che occorra pertanto sostenere la ricerca e lo sviluppo tecnologico nel settore dei biocarburanti sostenibili;
9. ritiene che lo sviluppo parallelo di diverse opzioni di carburanti alternativi per i trasporti contribuirà alla sicurezza della fornitura energetica;
10. ritiene che l'uso di carburanti alternativi per i servizi pubblici offra un utile contributo alla promozione di una nuova tecnologia in quanto consente di acquisire un'esperienza pratica e ne migliora l'accettazione da parte del pubblico;
11. invita la Commissione ad intensificare il dialogo con l'industria automobilistica per migliorare l'efficienza dell'uso di carburante da parte dei veicoli, tra cui l'uso di materiali più leggeri e più solidi e, se necessario, a proporre misure adeguate;
12. ritiene che lo sviluppo dell'uso del gas naturale e del GPL costituiscano un contributo alla diversificazione nell'approvvigionamento energetico. Il gas è ripartito più uniformemente nel mondo e proviene in parte da Paesi in cui la situazione geopolitica è più stabile,
13. ritiene che la promozione del maggior utilizzo di altri carburanti, quali il GPL, il metano ed i biocarburanti in aree con particolari problemi ambientali possa costituire una soluzione di breve-medio termine che può portare vantaggi sia dal punto di vista energetico che ambientale.
14. chiede alla Commissione ed agli Stati Membri di stimolare la ricerca sul gas naturale, anche attraverso il 6° Programma Quadro, per ridurre le perdite nelle fasi di distribuzione, stoccaggio e rifornimento delle autovetture,
15. chiede alla Commissione di riconoscere anche al GPL il ruolo di carburante alternativo tenuto conto delle sue caratteristiche ambientali ed energetiche e del suo elevato potenziale di penetrazione del mercato, quale risorsa già pronta per la soluzione dei problemi connessi all'inquinamento atmosferico ed alla sicurezza di approvvigionamento;
16. chiede alla Commissione ed agli Stati Membri di incentivare la ricerca sul GPL, anche attraverso il 6° programma quadro, al fine di disporre di tecnologie sempre più efficienti;
17. chiede alla Commissione di mettere a punto e presentare rapidamente una strategia fiscale di lungo periodo per i biocarburanti e i carburanti alternativi che tenga conto dell'approccio basato sul ciclo di vita, in modo da inviare un chiaro segnale agli investimenti in questo

settore; a tale proposito raccomanda di prendere in considerazione un nuovo sistema di politica fiscale per i combustibili che colleghi la base di tale politica al livello delle emissioni e al contenuto di energia, evitando così i problemi posti dalle forti differenze nel contenuto energetico per litro o metro cubo fra i combustibili tradizionali e quelli nuovi, alternativi;

18. raccomanda alla Commissione - nell'ambito di una politica fiscale di incentivo e di stimolo all'impiego di soluzioni energetiche ecocompatibili - di tenere in considerazione le caratteristiche ecologiche del GPL carburante, quale risorsa energetica alternativa dalle basse emissioni di CO<sub>2</sub> e già disponibile per la soluzione dei problemi connessi all'inquinamento atmosferico soprattutto delle grandi aree urbane
19. non concorda con la Commissione sul fatto che l'idrogeno costituisca solo un'opzione a medio e lungo termine, dal momento che questa tecnologia è già sviluppata o nelle fasi finali di sviluppo, ed esorta pertanto la Commissione e gli Stati Membri ad intensificare i loro sforzi volti a potenziare l'uso dell'idrogeno così da stimolare l'introduzione nel mercato di veicoli ad emissione zero,
20. ritiene che lo sviluppo e la ricerca sulle celle a combustibile costituisca un'ottima opportunità considerato il loro impatto ambientale quasi nullo e chiede agli Stati Membri di analizzare la possibilità della defiscalizzazione in questo settore,
21. ritiene importante incentivare, nel breve e medio termine, l'uso dell'idrogeno come carburante per autotrazione, in particolare per il trasporto pubblico, fino a quando non giungano sul mercato, prevedibilmente nel 2004, autovetture alimentate con celle a combustibile, ma insiste sul fatto che, laddove il metanolo venga utilizzato come vettore per l'idrogeno, esso andrebbe ricavato principalmente dalla biomassa o da altre fonti rinnovabili e non dal gas naturale o altri combustibili convenzionali;
22. chiede alla Commissione e agli Stati Membri di intraprendere gli sforzi necessari alla creazione di infrastrutture adeguate per la distribuzione dell'idrogeno e per il perfezionamento dello stoccaggio (che necessita per il momento di serbatoi grandi e pesanti);
23. incentiva l'esecuzione di progetti pilota e di dimostrazione per il gas naturale, celle a combustibile e idrogeno come il progetto cofinanziato dalla Commissione per l'impiego di 30 autobus a idrogeno in 10 città europee,
24. ritiene debba essere perfezionata e continuata la ricerca sulla tecnologia per le autovetture ibride. Esse hanno in effetti la possibilità di sfruttare gli aspetti migliori del motore a benzina o diesel e delle auto elettriche,
25. invita la Commissione ad essere aperta a nuove soluzioni per quanto concerne i carburanti e la produzione di carburanti con minore impatto ambientale, ad esempio assicurando che i programmi di ricerca non discriminino i progetti contenenti nuove idee, individuando ed affrontando gli ostacoli in termini di introduzione e garantendo che le nuove tecnologie e le nuove imprese non vengano discriminate all'interno dei relativi gruppi ed organizzazioni;
26. ricorda l'importante opportunità che è data all'industria europea di essere leader mondiale

nel settore di produzione di veicoli che utilizzano carburanti o sistemi alternativi,

27. sostiene la creazione di un gruppo di contatto formale per promuovere ulteriormente i carburanti alternativi e nuovi sviluppi in questo settore e chiede alla Commissione che in tale gruppo di esperti vi sia una rappresentanza equilibrata dei vari operatori, dei settori industriali, dei consumatori ed esperti indipendenti;
28. sollecita la Commissione a definire, anche attraverso il lavoro del gruppo di contatto ufficiale, un piano di azione che sia di stimolo ad un maggior utilizzo dei combustibili gassosi (metano e GPL), sia nel trasporto privato che in quello pubblico, e chiede agli stati Membri di valutare l'introduzione di incentivi fiscali per l'utilizzo di questi combustibili;
29. sottolinea l'esigenza di una politica di informazione a livello UE sui vantaggi dei carburanti alternativi per i trasporti, quali la riduzione delle emissioni di gas con effetto serra ed una maggiore sicurezza delle forniture energetiche;
30. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

## MOTIVAZIONE

Questa Comunicazione si pone nel quadro delle diverse opportunità per migliorare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e ridurre le emissioni di gas ad effetto serra.

Come affermato dalla Commissione nella sua comunicazione qualsiasi mutamento radicale dell'offerta di carburanti o della tecnologia dei motori nel settore dei trasporti stradali pone vari problemi. L'auto serve per le famiglie a molteplici scopi ed è diventata negli anni più sicura ed economica, come del resto i carburanti, ma ben pochi sarebbero disposti a rinunciare a questi vantaggi.

Il trasporto di merci obbedisce a criteri diversi. Essendo un settore economico caratterizzato da una forte concorrenza interna, i costi e l'affidabilità sono fattori chiave: qualsiasi carburante o tipo di motore alternativo dovrà quindi essere competitivo per affermarsi sul mercato. Inoltre la distribuzione è un fattore chiave perché si è ormai abituati ad un servizio rapido e capillare.

Opzioni diverse per l'utilizzo di qualsiasi carburante alternativo richiederanno tipi e livelli diversi di investimenti per la realizzazione di infrastrutture e impianti. Di queste opzioni, la sostituzione di una piccola percentuale di gasolio o benzina con biodiesel o etanolo è la più semplice, poiché richiede come unico investimento "a lungo termine" la creazione degli impianti per la produzione di questi nuovi carburanti; lo stesso vale per gli investimenti per l'utilizzo di gas naturale e GPL considerando l'esistenza di tecnologia già esistente e di una rete di distribuzione che dovrebbe solamente essere sviluppata. Viceversa, l'introduzione di celle a combustibile alimentate a idrogeno può essere considerata la più problematica, poiché richiede l'uso di motori basati su una tecnologia alternativa, massicci investimenti per la costruzione degli impianti di produzione dell'idrogeno e la creazione di una rete di distribuzione per il momento inesistente. Proprio in questo settore però vi sono le maggiori possibilità secondo il vostro relatore per sviluppare una tecnologia di punta competitiva ed ecologicamente sostenibile che potrebbe vedere l'Europa leader mondiale del settore.

Le opzioni quindi analizzate dalla comunicazione sono: biocarburanti, gas naturale e idrogeno; si ritiene comunque vadano sviluppati altri combustibili come il biogas, bioetanolo, il GPL ed altre tecnologie di punta, come in particolare quella delle vetture ibride (con propulsione elettrica e a scoppio), che offre una riduzione dei consumi di prodotti petroliferi analoga a quella ottenibile con i carburanti alternativi.

Le vetture ibride sono infatti progettate per sfruttare gli aspetti migliori del motore a benzina (o diesel) e delle vetture elettriche, eliminandone allo stesso tempo gli svantaggi. Esse hanno due motori, uno a combustione interna e uno elettrico. A seconda delle condizioni di marcia (fattore di carico, accelerazione), la vettura seleziona automaticamente il motore più efficiente.

Le batterie delle vetture ibride possono essere caricate in modo semicontinuo durante la marcia, perciò possono essere molto più piccole (e meno costose) di quelle usate nelle vetture elettriche. Tuttavia, la presenza di due motori e altre soluzioni tecniche sofisticate aumentano il costo di questi veicoli. Le vetture ibride immesse sul mercato fino ad oggi sono relativamente poche e hanno beneficiato di notevoli sovvenzioni. Si crede che con la produzione in serie il prezzo potrà scendere. Questo tipo di automobile è inoltre particolarmente adatto ad essere utilizzato elettricamente per esempio nei centri città congestionati e con forti concentrazioni di inquinamento e a carburante convenzionale nei lunghi percorsi senza per questo avere gli

inconvenienti di autonomia e velocità dell'automobile elettrica.

## **Biodiesel**

Sin dalla prima crisi petrolifera del 1973 la biomassa è stata considerata come una fonte di energia alternativa ai combustibili fossili.

Come esemplificato dalla Commissione i materiali biologici possono essere usati in vari modi come carburanti per autotrazione:

- gli oli vegetali (colza, soia, girasole, ecc.) possono essere convertiti in sostituti del gasolio utilizzabili sia in forma pura che in miscela con il gasolio stesso;
- la barbabietola da zucchero, i cereali e altre colture possono essere sottoposti a fermentazione per produrre alcool (bioetanolo), utilizzabile come componente della benzina, come carburante in forma pura oppure come additivo per la benzina dopo conversione in ETBE per reazione con isobutene (un sottoprodotto della raffinazione). In futuro, gli sviluppi della tecnologia permetteranno probabilmente di produrre bioetanolo a costi competitivi anche a partire dal legno o dalla paglia;
- i materiali organici di rifiuto possono essere convertiti in energia utilizzabile come carburante per autotrazione: gli oli di cucina usati in biodiesel, il letame e la frazione organica dei rifiuti domestici in biogas e i cascami vegetali in bioetanolo. Le quantità sono in genere limitate, ma non comportano costi d'acquisto ed il loro uso consente di ridurre i problemi (e i costi) associati allo smaltimento dei rifiuti;
- con il progresso della tecnologia, a medio termine potrebbero diventare competitivi anche altri biocarburanti liquidi o gassosi ottenuti dalla trasformazione termochimica di biomassa quali il biodimetilere, il biometanolo, i biooli (oli di pirolisi) e l'idrogeno.

I biocarburanti rappresentano sicuramente uno dei carburanti alternativi più promettenti e presentano diversi vantaggi e possibilità. Secondo la comunicazione della Commissione "i biocarburanti sono l'unica opzione praticabile a breve e medio termine; pertanto, la predisposizione degli strumenti politici [incluse detrazioni fiscali] più adatti a promuovere l'introduzione dei biocarburanti darà un chiaro segnale dell'effettiva volontà della Comunità di sviluppare alternative ai prodotti petroliferi nel settore dei trasporti ... non vi sono ragioni obiettive per ritardarne ulteriormente l'introduzione". Si spera in proposito che il Consiglio e la presidenza danese facciano il possibile per fare avanzare il dossier sulle direttive per i biocarburanti.

## **Idrogeno**

Le ricerche degli ultimi anni hanno dimostrato le grandi potenzialità dell'idrogeno come carburante per autotrazione. In particolare grazie all'idrogeno potrebbe essere vinta la sfida per la produzione dell'auto ad emissioni zero.

Tuttavia come nel caso dell'elettricità, il vantaggio di usare idrogeno come carburante, in termini di sicurezza dell'approvvigionamento o emissione di gas serra, dipende da come l'idrogeno viene prodotto. Pare quindi evidente che se viene ricavato da combustibili non fossili

come l'energia nucleare o fonti rinnovabili, vi saranno ricadute positive sia sulla sicurezza dell'approvvigionamento che sulle emissioni di CO<sub>2</sub>.

La produzione dell'idrogeno avviene, come affermato dalla comunicazione della Commissione con processi industriali già maturi, resta però il problema dello stoccaggio, che richiede per il momento serbatoi grandi e pesanti, e della distribuzione, che richiede investimenti in infrastrutture economicamente rilevanti.

L'idrogeno e le celle a combustibile sono infatti una soluzione a lungo termine, ma richiedono ulteriori progressi nella tecnologia che potranno essere fatti solo grazie a cospicui investimenti in ricerca dell'UE e degli Stati Membri, investimenti in infrastrutture ed incentivi fiscali.

## **Gas**

I combustibili gassosi si caratterizzano per le basse emissioni di anidride carbonica connesse al loro impiego (GN 15-20%, GPL 15% rispetto alla benzina). Inoltre, i gas prodotti dalla loro combustione hanno un basso contenuto di sostanze inquinanti (monossido di carbonio, idrocarburi incombusti, biossido di zolfo, ossidi di azoto, particolato, composti organici volatili). Inoltre il benzene e gli IPA (idrocarburi policiclici aromatici) sono completamente assenti nei combustibili gassosi.

Per quanto concerne i profili connessi alla sicurezza di approvvigionamento si evidenzia che l'uso del gas naturale, sebbene importato in larga misura, può ridurre la dipendenza dal petrolio ed aumentare la diversificazione dei paesi di origine in quanto le risorse di gas sono ripartite in modo più uniforme nel mondo rispetto alle risorse di petrolio.

Lo sviluppo dell'uso del GPL costituisce un'ottima opportunità secondo il vostro relatore e anche se si può ottenere sia dalla raffinazione che dall'estrazione, un incremento della domanda di GPL potrà essere coperto solo con l'importazione di GPL estratto dal gas naturale. Rilevante può essere quindi il contributo del GPL disponibile "naturalmente" in Europa che andrebbe utilizzato come carburante per autotrazione e non come combustibile da raffineria o come altra fonte di energia di basso valore.

Inoltre, va evidenziato che le modalità di importazione del GPL attraverso treni e navi, rendono possibile una notevole diversificazione delle basi di origine, garantendo anche per tale profilo la sicurezza di approvvigionamento.

Le moderne tecnologie di alimentazione a gas garantiscono allo stesso tempo prestazioni, livelli di affidabilità e sicurezza – regolamentati da norme tecniche e direttive consolidate - paragonabili alle autovetture alimentate con altri combustibili fossili. Per aumentare in maniera significativa l'uso dei carburanti gassosi in sostituzione dei carburanti convenzionali è necessario mettere in atto una politica di incentivi in favore di un maggiore utilizzo di metano e GPL, al fine di generare un vantaggio economico per i consumatori, con evidenti benefici rispetto agli obiettivi di riduzione di gas ad effetto serra.

In conclusione il vostro relatore condivide gli obiettivi della comunicazione della Commissione e valuta con favore la creazione di un gruppo di contatto ufficiale che dovrà però avere una rappresentanza bilanciata di tutti gli interessati del settore industriale e politico e dei consumatori. Si crede inoltre che il gruppo di contatto debba servire da stimolo per lo sviluppo

dei diversi settori nonché per gli Stati membri affinché svolgano una politica energetica diversificata ed attenta alla riduzione delle emissioni dannose, che utilizzi al meglio la ricerca e la leva fiscale.