

Pochi costi, zero emissioni

La guerra al diesel si può vincere col metano

SAVINA CONFALONI

■ Economico, sicuro, e a portata di mano. Si rilancia il metano in un momento in cui un futuro elettrico sembra ancora troppo distante dal consumatore per motivi di costi ed infrastrutture, mentre il gas naturale appare una alternativa di immediata accessibilità ed ecologica. «L'azzeramento del particolato e la riduzione degli ossidi di azoto Nox, ne fanno l'alimentazione democratica più green», spiega **Licia Balboni**, presidente di **Federmetano**, riunita a Bologna per la due giorni di Metanauto 2018. Le emissioni di CO2 sono addirittura prossime allo zero nel caso di utilizzo del biometano: secondo uno studio dell'ADAC tedesca, la CO2 emessa da un mezzo alimentato a biometano equivale a quella emessa dalla stessa auto full electric alimentata da energia rinnovabile, con in più il vantaggio di avere già a disposizione una rete di distribuzione capillare.

Tra gennaio e ottobre in Italia le immatricolazioni di auto a metano hanno superato le 34 mila unità, il 28 per cento in più dello scorso anno, grazie ai costi ridotti - il risparmio arriva fino al 70% con kg di metano a 0,99 euro che equivale energeticamente a 2 litri di GPL, 1,5 l di benzina o 1,3 l gasolio - e alla rete, che negli anni si è allargata, e conta oggi 1.290 distributori. «E nei primi mesi del 2019 arriveranno le prime stazioni di rifornimento self service», annuncia la Balboni. «Uno degli ostacoli principali di questi combustibili alternativi era la difficoltà del rifornimento, ma siamo arrivati ad una semplificazione delle procedure per l'erogazione», spiega il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco di Bologna Michele De Vincentis, che ha coordinato il tavolo di lavoro sull'aggiornamento della normativa sul self servi-

ce metano. Dopo anni in cui l'alimentazione a gas era disponibile principalmente su vetture di piccole dimensioni, oggi l'offerta spazia dalle compatte alle premium, passando per l'unico SUV a metano in commercio, Seat Arona TGI: ai primi posti della classifica delle più vendute ci sono le Volkswagen Golf e Polo seguite dalle Fiat Panda. Ma l'altra grande rivoluzione il metano, in questo caso l'LNG (gas naturale liquefatto), la sta portando nel mondo dei mezzi pesanti, come evidenziano anche gli ultimi dati Anfia: dei 616 camion a gas naturale immatricolati da gennaio ad aprile, 517 sono a LNG. Mezzi per i quali è prevista una politica di incentivi con un piano di finanziamenti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la cui ultima tranche scade nell'aprile del 2019. «Il parco dei mezzi pesanti circolante in Italia è vecchissimo, con una media di 13 anni di anzianità rispetto ai sette di quello europeo», avverte Franco Fenoglio, presidente e amministratore delegato di Italscania. I dati sono raccapriccianti, considerato che nel nostro paese l'85% delle merci vengono ancora trasportate su gomma, e quindi ci troviamo quotidianamente a contatto con dei bestioni pericolosi ed obsoleti: «Su 650 mila unità, 428 mila sono ante Euro 4, altamente inquinanti e poco sicuri - continua Fenoglio - ma va data la possibilità agli autotrasportatori di comprare mezzi nuovi ed ecologici con incentivi o facilitazioni come l'autostrada gratuita in Germania per chi ha mezzi con LNG». «Dal 2015 abbiamo di serie dotazioni di sicurezza sia per lo scarto di corsia che per la frenata autonoma - spiega il presidente di Italscania - e se almeno uno dei camion coinvolti nell'incidente di quest'estate sulla tangenziale di Bologna fosse stato sicuro, probabilmente il disastro si sarebbe potuto evitare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

