

GREEN ATTUALITÀ METANO

SE IL RISPARMIO SVANISCE

Alcuni automobilisti lamentano costi esorbitanti per le periodiche revisioni delle bombole di composito: non è rara una spesa di 500-600 euro e a volte si arriva verso quota 1.000. Ecco perché

di **Cosimo Murianni**

Siamo sicuri che viaggiare a metano faccia davvero risparmiare? Nelle pagine precedenti abbiamo visto come il mercato dell'usato offra delle opportunità interessanti anche per chi sceglie questo tipo di alimentazione. Nella valutazione della convenienza, però, c'è anche un altro elemento da tenere in considerazione: quello del costo della riqualificazione periodica delle bombole. Che, a giudicare da alcune segnalazioni pervenute negli ultimi tempi a Quattroruote, può riservare brutte sorprese. Oggetto del malcontento dei "metanisti" sono, in particolare, i contenitori di composito (detti CNG4) presenti su alcuni modelli di auto straniere, perlopiù tedesche. Se, infatti, c'è persino chi si è visto chiedere 1.000 euro per una revisione, ba-

sta indagare un po' per scoprire che cifre intorno ai 500-600 euro rappresentano la normalità. E non è tutto: le CNG4 di composito costringono l'utente a sottoporle al primo esame dopo quattro anni e a quelli successivi ogni due, invece che sempre ogni quattro o cinque anni come avviene nel caso delle bombole normali.

LO VUOLE L'EUROPA

Per capire il perché di questa situazione occorre fare un passo indietro. Più precisamente al 2013, quando, nel corso di un rifornimento, una delle bombole CNG4 di una Mercedes-Benz Classe B a metano cede, per fortuna senza ferire nessuno. Allarmato dall'episodio, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano scrive all'omologo di Berlino (il KBA) per chiedere chiarimenti, ri-

masti senza risposta. A replicare è invece la Vba, l'associazione dei costruttori tedeschi, con una lettera di condanna della procedura di riqualificazione italiana, assieme all'invitamento di adeguarsi alla normativa europea Ece/Onu R110.

Quest'ultima prevede revisioni periodiche delle bombole di metano mediante semplici ispezioni visive, senza che siano smontate e sottoposte a prove a pressione, come accade in Italia. Il nostro ministero, a quel punto, asseconda la richiesta, accorciando però l'intervallo dei controlli successivi al primo (non più ogni quattro anni, ma ogni due) e sottraendoli al Servizio fondo bombole metano (Sfbm), per affidarli alle reti ufficiali delle Case, chiamate a emanare le direttive tecniche. Il tutto sotto l'egida di un ispettore della Motorizzazione civile, →



RIQUALIFICAZIONI

A CIASCUNA LA SUA

I problemi delle bombole CNG4 di composito hanno determinato una differenza per quanto riguarda le scadenze delle revisioni. Le DGM di omologazione nazionale, spesso installate in aftermarket, durano 40 anni e devono essere riqualificate ogni cinque dalla data di costruzione o dell'ultima verifica. Quelle siglate Ece/Onu R110, di omologazione internazionale, montate all'origine dalla Casa oppure in aftermarket, durano 20 anni e devono essere controllate ogni quattro. La stessa periodicità vale per le varianti CNG1 (tutto acciaio), CNG2 (acciaio e resina perimetrale) e CNG3 (acciaio e rivestimento completo di resina). Per le CNG4 (tutte di composito), invece, la prima revisione è dopo quattro anni, le successive ogni due.



GERMANIA

Qui la prima revisione delle bombole R110 viene effettuata dopo tre anni, mentre le successive ogni due. A differenza di quanto avviene da noi, i tedeschi non le smontano mai e si limitano a un'ispezione visiva esterna, decidendo l'eventuale sostituzione solo in caso di evidenti segni di corrosione o perdite. Un sistema fallibile, perché su alcune vetture non è fisicamente possibile visionare l'intera superficie delle bombole senza smontarle, come dimostrato dai casi di esplosione che si sono verificati, a partire dal 2012.



ITALIA

È il Paese europeo dove si usa il metano per autotrazione da più tempo (dagli anni 30) e dove il numero di veicoli alimentati a gas naturale è più nutrito. Il nostro metodo di riqualificazione, che prevede lo smontaggio e un vero collaudo, si è dimostrato il più sicuro. Lo gestisce il Servizio fondo bombole metano, una società dell'Eni che si autofinanzia grazie al prelievo di poco più di tre centesimi su ogni metro cubo di metano venduto.

ATTUALITÀ METANO



LEGGEREZZA

L'Audi A3 g-tron usa bombole di composito che pesano il 70% in meno di quelle di acciaio, a parità di capacità. Lo strato esterno di carbonio assicura la resistenza meccanica (220 bar di pressione), quello interno di poliammide la tenuta al gas

DUE TIPOLOGIE

Ecco come appaiono le bombole di acciaio CNG1 (qui accanto) e quelle di composito CNG4 (più a destra). Mentre le prime continuano a essere collaudate dall'Sfbm, le seconde restano a bordo dei veicoli e vanno cambiate ogni vent'anni, se non si sono verificati incidenti



→ l'unico ente abilitato a rilasciare le certificazioni.

Una seccatura, per le reti dei dealer. All'improvviso, i concessionari si sono trovati a dover gestire una mansione alla quale non sono preparati e che non comporta grandi guadagni: bisogna mettere insieme più veicoli da revisionare in una giornata, tenere occupato almeno un ponte sollevatore e un meccanico e far coincidere il tutto con le disponibilità degli ispettori.

I tempi si dilatano e l'obbligo di effettuare la riqualificazione delle bombole prima della revisione periodica del veicolo causa ulteriori disagi agli utenti, molti dei quali, all'oscuro dei cambiamenti avvenuti,

finiscono per non poter circolare, in quanto non riescono a rispettare le scadenze. Non solo: alcuni dealer, approfittando della posizione di monopolio sui controlli e interpretando in maniera un po' disinvolta le prescrizioni del costruttore, impongono, come abbiamo visto, tariffe elevate per l'esame.

Per fortuna, nel novembre del 2016, il ministero ha emanato un'altra circolare nella quale, di fatto, ha aperto il mercato delle riqualificazioni delle bombole CNG4 anche alle officine private abilitate; il disagio e i costi elevati, tuttavia, sono rimasti.

«Siamo al corrente dei fastidi sopportati dagli automobilisti», commenta **Licia Balbo-**

ni, presidente della **Federmetano**, «con spese elevate e tempi di attesa per la revisione anche di un mese. E proprio per questo siamo stati tra quelli che più hanno sensibilizzato il ministero sulla necessità di aprire il mercato alle officine indipendenti qualificate. Ma i problemi rimangono, perché il collo di bottiglia è costituito dal numero esiguo degli ispettori. Per quanto riguarda i costi, l'unica speranza è che l'ingresso sul mercato di nuovi soggetti possa funzionare da calmiera. In ogni modo, in forza di un aggiornamento delle norme Iso e per favorire l'utenza, stiamo chiedendo al ministero di riportare la periodicità delle revisioni successive alla prima a quattro anni».

© Riproduzione riservata