

INTERVISTA | LICIA BALBONI, PRESIDENTE FEDERMETANO

METANO A UNA SVOLTA: AL VIA INCENTIVI AL BIO E SELF-SERVICE



Il prezzo dei carburanti tradizionali aumenta e quelli alternativi prendono quota. Tra questi il metano è in prima fila, anche nel trasporto pesante, grazie alla diffusione del LNG. Ma è un innamoramento stagionale o duraturo? Lo abbiamo chiesto a Licia Balboni, presidente di Federmetano, Federazione dei distributori e trasportatori di metano che nel 2018 festeggia i 70 anni di attività

Il prezzo del petrolio aumenta: come reagisce a questa notizia un operatore del mondo del metano?

Se ha esperienza sa bene che il metano, non essendo un derivato del petrolio, subirà in modo bilanciato gli aumenti di prezzo del barile, anche se attualmente un certo nervosismo del mercato non è da sottovalutare. Il metano comunque è sempre stato un carburante di salvaguardia, con una curva del prezzo dall'andamento praticamente piatto. Per questo, quando i carburanti tradizionali aumentano, tanti prendono in considerazione il metano per la sua economicità.

Salvo poi scoprire che ha anche un animo ecologico...

Questo è un argomento in più, fondamentale per cambiare l'immagine del metano. Fino a qualche anno fa, era visto come un carburante utilizzato dai poveri. Oggi chi viaggia a metano fornisce un contributo alla sostenibilità ambientale. E così diventa trendy.

Il metano ti darà pure una mano ma, per autonomia ridotta e scarsità della rete, rischia di non portare lontano...

Non è vero. Nel trasporto pesante i camion a LNG coprono percorrenze anche superiori ai 1.500 km. Per i veicoli più piccoli i numeri sono inferiori, ma sono comunque bifuel (benzina-metano o gasolio-metano). Rispetto alla rete, negli ultimi 15 anni è triplicata arrivando a contare 1250 distributori, sparsi in modo capillare lungo l'intera penisola, autostrada compresa, con qualche eccezione al Sud. E anche la Sardegna, che non è metanizzata, con il progetto LNG a Oristano, sarà in condizione di utilizzare questo carburante.

I benefici ecologici del metano potrebbero moltiplicarsi con l'introduzione del biometano. Quando accadrà?

Presto. Lo scorso 19 marzo è entrato in vigore un decreto interministeriale che incentiva la produzione del biometano anche tramite la bancabilità dei certificati di immissione al consumo. Non entro nel dettaglio, sottolineo un dato eloquente: sui 70 miliardi di m³ di metano oggi circolanti in Italia, un miliardo è destinato ai trasporti. Negli obiettivi del decreto c'è quello di portare la produzione di biometano per autotrazione a quasi 1,1 miliardi di m³ annui, con prospettive di 8 miliardi nel 2030. Tutti da poter vendere e consumare tramite la stessa infrastruttura di distribuzione e gli stessi veicoli utilizzati oggi per il normale metano.

La rete del CNG si è triplicata. Quella del LNG, partendo da zero, è arrivata a 21 distributori in poche stagioni. Come si giustifica tale accelerazione?

Parlando con gli operatori del settore, mi sono convinta che parte di questo successo dipende dalla richiesta dei clienti dei trasportatori, interessati a rendere più green la catena del loro prodotto sotto tutti gli aspetti, trasporto compreso. Inoltre dall'Europa arrivano richieste di modernizzare il parco circolante e quindi, in molti, di fronte alla prospettiva di un investimento, considerano l'alternativa del LNG, aiutati dagli incentivi all'acquisto concessi dal governo e che, con buona probabilità, saranno confermati il prossimo anno. In più altre motivazioni arriveranno quando sorgeranno i primi depositi costieri di LNG, che ridurranno i costi di trasporto, contenendo il prezzo finale del carburante.

È vero che i tempi di rifornimento con il metano sono più lunghi?

Una vettura per un pieno impiega dai 3 ai 5 minuti. Un camion arriva a 15: in linea ai tempi richiesti per un pieno di gasolio.

Però, se l'impianto è chiuso con non è possibile ricorrere al self?

Beh, non è possibile rispetto al LNG, anche perché è un momento delicato ed è bene sviluppare prima buone prassi. Poi si vedrà. Ma rispetto al CNG le cose stanno per cambiare. Con l'approvazione del DAFI, la direttiva europea per lo sviluppo dell'infrastruttura dei carburanti alternativi, è stata revisionata la normativa italiana sull'erogazione del metano self-service. Una revisione avvenuta tramite un tavolo, istituito presso il ministero dell'Interno, in cui come Federmetano ci siamo confrontati con altre associazioni per definire un testo licenziato lo scorso 24 aprile. Adesso il decreto seguirà la procedura di informazione europea che dura tre mesi e poi sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Se tutto fila liscio dopo l'estate anche in Italia ci si potrà rifornire di metano in modalità self.

Come funzionerà?

È semplice. Nel momento in cui si provvede al pagamento elettronico, l'utente si abilita all'utilizzo in self-service specificando di essere formato allo scopo. Formazione che potrà avvenire su un piazzale o tramite tutorial on line. In più se prima bisognava tenere schiacciato per tre minuti un particolare pulsante, adesso funziona a ritenuta ed è sufficiente pigiarlo una sola volta. ■