

# IL METANO PER AUTOTRAZIONE CERCA NUOVE STRADE

◆ *Intervista a Licia Balboni, presidente di Fedemetano di Ivonne Carpinelli*

## **Qual è lo stato di settore per il metano autotrazione? Si può dire in concorrenza con quello della mobilità elettrica?**

Parliamo di un comparto in continua espansione sia per quanto riguarda la rete distributiva stradale, con 1.279 impianti effettivi di cui 46 autostradali (al 31/8/2018), sia per le immatricolazioni che, dopo il periodo negativo iniziato nel maggio 2015 e perdurato fino a luglio 2017, sono pienamente ripartite. In realtà, le immatricolazioni a metano potrebbero essere ancora più consistenti: c'è stato un momentaneo stop delle consegne da parte dei costruttori (Gruppo Wv in primis) rimasti senza prodotto data l'immediata ed entusiastica domanda del settore consumer. Nel I semestre 2018 la produzione era stata già "bruciata" a marzo e non ancora ripristinata dai costruttori, anche a causa dell'adeguamento al nuovo sistema di valutazione delle emissioni Wltp. Siamo fiduciosi in una rapida ripresa delle consegne dei nuovi modelli che hanno riscosso tanto successo. Da segnalare infatti il primato di Golf come auto a metano più venduta nel 2018, che strappa lo scettro al modello Panda Fca. Ma qui rientra in gioco il ruolo fondamentale delle case costruttrici

che devono rendere il prodotto appetibile e disponibile.

Per quanto concerne l'e-mobility, se parliamo di vettura elettrica pura i numeri dell'immatricolato sono ancora ben lontani da quelli del metano, con lo 0,2% del totale ad agosto 2018.

Se invece consideriamo le vetture ibride i numeri cambiano: dal 2,8% di dicembre 2016 al 4,5% di agosto 2018. Possiamo amaramente affermare che, anche grazie ad alcune politiche di gestione della mobilità nelle aree urbane/metropolitane, le quali hanno ingiustamente favorito l'accesso dell'auto ibrida ed elettrica, l'immatricolato è forzatamente transitato dal Cng all'ibrido. Politiche insensate che negli anni hanno portato a un peggioramento della qualità dell'aria e del traffico, con evidenti congestioni causate dagli accessi incontrollati delle auto ibride. Veicoli pubblicizzati come puliti ma che, note le reali emissioni, sono certamente molto meno ecologici del metano.

**È un segnale importante quello lanciato da diverse città italiane che stanno puntando**

## **sul trasporto pubblico a metano.**

Siamo lieti che le aziende di trasporto pubblico adottino misure green come l'autobus a metano o il filobus. La qualità dell'aria ne trarrà certamente vantaggio con un totale abbattimento del particolato fine e finissimo, responsabile dei tumori polmonari, così come il drastico calo degli NOx.

Da sottolineare anche il beneficio economico dati i minori costi di carburante, soprattutto per i mezzi extraurbani.

Diciamo che le politiche di trasporto pubblico dovrebbero sempre facilitare la mobilità rendendola sostenibile e democraticamente utilizzabile.

Le attuali politiche di adozione e utilizzo nelle flotte pubbliche di mezzi alimentati con prodotti ecocompatibili discendono anche dall'applicazione della Direttiva europea Dafi, recepita in Italia a fine 2016.

**Guardando al futuro dei trasporti è inevi-**



## IL GNL E IL BIOMETANO SONO ORMAI IL PRESENTE

**tabile citare Gnl e biometano. Per il primo, adottato soprattutto nel navale, si può pensare a una distribuzione più diffusa e per tutti i mezzi di trasporto? Per il secondo, invece, quali sono le opportunità di business per i player italiani?**

Il Gnl non è il futuro ma il presente, sia per la presenza della rete Ten-T europea, sia per la diffusione che sta avendo in Italia. Non solo nel settore navale ma anche su gomma nei mezzi pesanti. Qualche numero per riflettere: in Italia nell'anno 2017 sono stati immatricolati, sopra le 3.5t, 523 camion a gas naturale, di cui 304 a Gnl.

Nel periodo gennaio-aprile 2018 su 616 camion immatricolati a gas naturale 517 sono a Gnl (dati Anfia).

Il mercato delle flotte a gas naturale liquefatto sta viaggiando su numeri di crescita a due cifre. Perché? Per il risparmio economico soprattutto per la spinta che arriva dai maggiori committenti delle aziende logistiche, i quali richiedono una mobilitazione green per il trasporto dei loro prodotti al fine di certificare ed essere percepiti come coloro che sono più sostenibili.

Anche la costruzione della rete viaggia velocissima: dai dati in nostro possesso, i distributori pubblici che erogano Gnl/Gnl-Cng

sono 26 (di cui 18 al nord, 6 al centro e 2 al Sud) e potrebbero arrivare a 50 entro il 2019. Sul nostro sito (<https://www.federmetano.it/distributori-metano/distributori-metano-ling/>) è pubblicata la mappa aggiornata dei distributori in funzione e quelli a progetto.

Unico neo in questo quadro la mancanza di un hub di stoccaggio italiano. È in corso la costruzione del primo deposito a Ravenna.

Il biometano è la soluzione tecnicamente percorribile nell'immediato per avere un impatto a CO2 nulla nel mondo del trasporto cui guardiamo con grande interesse, anche dialogando con le associazioni che rappresentano i produttori di biogas. Stiamo trattando una materia fresca e passibile di revisioni: lo scorso 2 marzo è arrivato il Decreto interministeriale sull'uso del biometano nei trasporti come carburante avanzato e il 12 giugno il Gse ha pubblicato le procedure applicative.

Le aspettative per il settore del metano autotrazione sono altissime con la possibilità di utilizzare un gas di provenienza nazionale e a impatto zero.

La filiera del biometano, su stime del Cib al 2030, può produrre 10 mld di m3 (oggi per il trasporto su gomma se ne utilizza 1 mld m3), così suddivisibili:

- 4 mld di m3 uso elettrico;
- 1,5 mld m3 uso trasporti;
- 4,5 mld di m3 immissione in rete.

Con questi numeri le ricadute economiche al 2030 sono:

- 85,8 miliardi di € di ricadute economiche (di cui 57,6 mld di € di valore aggiunto diretto e 28,2 mld di € di ricadute indirette);
- 21.236 addetti (di cui 11.980 addetti diretti e 9.256 addetti indiretti);
- 16 mld di € di contributo all'erario.

Il biometano, quindi, garantisce la vera transizione verso una mobilità pulita e sostenibile, già disponibile poiché le infrastrutture (ovvero i distributori stradali) e i mezzi sono i medesimi che utilizzano oggi Cng e Gnl.

**Il comportamento di Fca potrebbe influenzare il primato italiano in UE in termini di parco circolante, distribuzione, sviluppo tecnologico?**

Bisogna distinguere i segmenti di mercato. Cnh sta sviluppando i modelli alimentati a Lng ed è leader di mercato, si veda Iveco per i truck e New Holland per le trattrici agricole. Fca sul settore automotive e veicoli leggeri non sta presentando nuovi modelli o soluzioni appetibili per il segmento consumer e sta perdendo quote di mercato, come accennato per il caso Panda.

Non penso che il costruttore nazionale non creda più al metano, poiché non può rinunciare se vuole rimanere all'interno degli standard europei sulle emissioni. Tutto ciò non indica che la filiera inerente distribuzione e sviluppo tecnologico venga meno, anzi significa che questa filiera troverà altri partner industriali con cui dialogare e continuare a svilupparsi. L'eccellenza italiana su questo segmento dell'automotive non potrà essere dispersa finché qualcuno continuerà a costruire auto a metano. E la nostra rete continua a essere la più estesa e performante d'Europa, ampiamente davanti alla Germania che ha 1/10 del nostro circolante.

**Quali sono le vostre aspettative rispetto all'azione del Governo e alle dichiarazioni dei rappresentanti parlamentari sul tema trasporti?**

Tema spinoso ma stimolante. Ci pare di comprendere che il Governo sposti una mobilità elettrica e non ci vogliamo contrapporre. Vogliamo piuttosto far comprendere come l'utilizzo oggi del metano e domani del biometano sia assolutamente paragonabile (se non migliore) all'elettrico in un approccio well to wheel.

Se leggiamo i dati sulla CO2 emessa dallo stesso modello di auto, alimentata in un caso a energia elettrica derivante da pale eoliche e nell'altro da biometano, potremmo vedere che sono assolutamente equivalenti. Questo sarà il nostro obiettivo rispetto alla comunicazione sull'eccellenza del metano presso i ministeri competenti, MISE, MIt e Minambiente soprattutto.

## ABBIAMO SCELTO DI RIPROPORRE IL METANAUTO A NOVEMBRE

**Quali saranno gli aspetti cardine dello storico evento Metanauto (Bologna, 13-14 novembre), penso a fatturazione elettronica e self service a metano?**

I temi principali sono Gnl e biometano, passando per il bio-Gnl. Abbiamo scelto Fico perché è una eccellenza italiana, perché riguarda l'economia circolare e perché è a Bologna, capoluogo della regione leader quando si parla di metano autotrazione.

Quest'anno Federmetano compie 70 anni e per celebrarne la storia e l'attività abbiamo scelto di riproporre il Metanauto che non si allestiva dal 2007. È un convegno sulle eccellenze che ha la presunzione di fare il punto sullo stato dell'arte del settore e perciò non si può esimere dal parlare di Gnl e biometano.

Sul self service non c'è da aggiungere molto, il tavolo a cui abbiamo partecipato si è chiuso con una totale apertura e semplificazione per la modalità self nella vendita dall'aprile 2018. Siamo in attesa delle firme di competenza dal MISE, della successiva pubblicazione in Europa e della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. Stimiamo l'attuatività del decreto self attorno al mese di febbraio 2019. Dopo un grande lavoro di concertazione, anche questo importante tassello per il mondo metano autotrazione pare essere raggiunto.