IL METANO CI PORTA VERSO IL FUTURO

04/07/2019 CARBURANTI, INTERVISTA, TECNOLOGIA

Licia Balboni, presidente Federmetano, traccia un quadro dettagliato e ricco di dati dello stato del metano per autotrazione nelle sue diverse forme. L'Italia deve conservare ed accrescere il suo ruolo guida in Europa sia per il GNL che per il biometano. I carburanti puliti devono essere parte di una visione complessiva di compatibiltà ambientale e accompagnare la trasformazione della mobilità

Alla presidenza Federmetano da tre anni, Licia Balboni caratterizza la sua azione con forte dinamismo e grande attenzione alle novità che stanno mutando il quadro complessivo di un settore che rappresenta "il carburante" disponibile indicato come il vero protagonista della transizione energetica.

In un periodo abbastanza lungo di calo delle vendite delle auto a metano, quali provvedimenti potrebbero invertire la tendenza (incentivazione delle Regioni, parco auto a metano dei car sharing, maggiore offerta di auto a metano per il noleggio)?

Dopo il calo delle vendita che ha colpito il settore del metano per autotrazione – passando dal 5,3% (anno 2014) al 1,6% (anno 2017) sul totale delle autovetture immatricolate – l'Italia sta assistendo di fatto a una inversione di tendenza in senso positivo. I veicoli a gas naturale (CNG + LNG) circolanti in Italia sono oltre 1 milione, ossia il 2% circa del parco circolante (dati ACI – anno 2018) e l'immatricolato sugli autoveicoli a metano ha trovato nuovamente un andamento positivo con 37mila autovetture a CNG immatricolate nel 2018, + 14% rispetto al 2017 (fonte UNRAE).

Il primo quadrimestre del 2019 ha nuovamente registrato una flessione dell'immatricolato a CNG, come mai questi andamenti altalenanti?

La causa principale è da ricercarsi per il 2016 e 2017 nelle quote acquisite dalle auto ibride a dispetto delle motorizzazioni a metano per le politiche di accesso e parcheggio già da allora attivate in alcune città metropolitane della pianura padana. Reazioni anche al dieselgate che in realtà hanno portato i cittadini ad acquistare auto a benzina, ottenendo un effetto di peggioramento sulle emissioni degli inquinanti locali. Per il 2018 e 2019 invece la causa è dovuta alla nuova metodologia WLTP di misurazione delle emissioni allo scarico, che di fatto ha rivoluzionato gli standard produttivi, le motorizzazioni, gli allestimenti delle auto così da ritardare la consegna di modelli annunciati e pubblicizzati "deprimendo" le vendite a fronte di tempi di consegna mai certi e comunque biblici. I nuovi listini promessi da alcuni gruppi di costruttori per Novembre 2018 sono in realtà stati disponibili da Febbraio/Marzo 2019 con consegne da Aprile/Maggio 2019.

Dunque cosa fare per continuare a viaggiare su trend positivi?

Sicuramente la possibilità per i consumatori di scegliere tra diversi veicoli alimentati a CNG è un punto cruciale. Le case automobilistiche hanno ripreso a muoversi nella direzione da noi auspicata: gruppo VW, con Audi, Seat, Skoda – solo per citare un esempio – sta immettendo sul mercato automobili in grado di rispondere perfettamente alle esigenze di consumatori, non solo attenti al risparmio economico e alle caratteristiche ecologiche ma anche alle prestazioni di tutto rispetto. Il tema delle flotte è certamente cruciale per lo sviluppo di questa motorizzazione ma ancora oggi, a parte virtuose realtà come quella della flotta aziendale OCME, al 100% a metano, i fleet manager scelgono ancora pragmaticamente le auto a gasolio, in attesa degli sviluppi normativi futuri e delle offerte del mercato automotive. In secondo luogo, le norme relative al trasporto (pubblico e privato) dovrebbero sempre spingere sull'utilizzo di carburanti virtuosi come il gas naturale, rendendolo democraticamente utilizzabile, ovvero facendo un uso sapiente delle politiche di accesso alle città (vedi area B di Milano), di parcheggio e delle politiche fiscali a livello regionale (es. riduzione bollo o esenzione per 3/5 anni dall'acquisto del mezzo).

Come può l'alleanza tra produttori, distributori e utilizzatori di gas contribuire ad accrescere l'attenzione dei consumatori?

Produttori, distributori e consumatori sono soggetti di una medesima realtà che si influenzano vicendevolmente. Aspetto evidente soprattutto se parliamo di LNG: oggi i committenti delle aziende di trasporto richiedono una logistica certificata, per rispondere alle richieste di consumatori sempre più attenti al benessere ambientale. Nestlé, Ikea, Lidl sono solo alcuni esempi di tale tendenza che, unita agli investimenti delle case costruttrici dei veicoli, ha contribuito a fare del metano liquefatto il driver di un'autentica rivoluzione nel settore dei trasporti.

Quali sono, secondo lei, le dimensioni ottimali della rete per le auto e per la distribuzione del GNL? La crescita è continua, ma vale sempre la pena investire?

La rete italiana di punti vendita di CNG non ha eguali in Europa, su un totale di 3.630 PV , 1.365 si trovano in Italia, e di questi 47 sulla rete autostradale. Un trend di crescita inarrestabile, che negli ultimi 10 anni ha segnato un +5% di anno in anno, che non sempre purtroppo ha seguito criteri di omogeneità quanto di opportunità. Molti nuovi PV sono nati dove era già presente un mercato florido, sottraendo percentuali di venduto ed è per questo che l'erogato medio nazionale è passato da 1 milione di mc medi a circa 760.000 negli ultimi 2 anni (dati SFBM). La rete deve essere capillare ma deve raggiungere le zone ancora scoperte del nostro territorio come il Centro Sud Italia dove le potenzialità sono ancora ampie...

E' il solito dilemma...

Lo sviluppo del mercato in zone scoperte avverrà solo a opera dell'imprenditore che sa guardare oltre il "qui ed ora", che ha una visione strategica del mercato che può abbracciare più soluzioni. Non a caso alcuni nostri associati hanno scelto di sviluppare nei loro PV il metano liquefatto, LNG. In questo settore stiamo assistendo a una vera e propria rivoluzione: dal 2015 a oggi la rete è più che decuplicata. Ricordiamo che il primo impianto a LNG-marchio Eni a Piacenza è stato aperto nel 2014, oggi gli impianti attivi sono 47 (su un totale di 200 stazioni di servizio LNG in Europa), cui se ne sommano 28 in fase di progettazione/costruzione. La maggior parte dei punti vendita è localizzata nella parte settentrionale del Paese: Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e al centro nelle Marche, zona di forte tradizione "metanista". Per quanto al momento il Nord Italia sia più virtuoso, lo sviluppo della rete LNG riguarda anche il Centro Italia e sta coinvolgendo progressivamente l'Italia meridionale (il distributore più a Sud si trova in Puglia, a Mesagne). Ed è proprio nel Sud dello Stivale, in Campania, che è in funzione il primo distributore LNG su autostrada, a Baronissi (SA). La crescita della rete trova un brillante riscontro nelle immatricolazioni dei mezzi pesanti (>3,5t): solo nel 2019 (gennaio – aprile) sono stati immatricolati 893 mezzi a gas naturale – di cui ben 698 a LNG; i mezzi alimentati a LNG circolanti in Italia sono 2000 (su un totale di 6.000 in Europa). È, dunque, evidente che in questo caso conviene investire ma assicurandosi prioritariamente l'interesse delle grandi aziende di trasporto e logistica per i rifornimenti presso il punti vendita. Non è infatti inusuale che, compreso il beneficio economico e l'opportunità di un parco a LNG (che potrà poi essere anche bio-LNG), diverse aziende di trasporto (si veda l'esempio di Pe.Tra o LC3) decidano di costruire in proprio il distributore di LNG. Non ultimo per chi affronta questo tipo di investimenti è il tema dell'approvvigionamento ancora oggi dipendente dall'estero: Barcellona e Marsiglia. Fortunatamente dal 2021 avremo il primo Small Scale attivo a Ravenna ad opera di Depositi Italiani GNL (società costituita da Edison e PIR). Ulteriori interessi sono identificati nelle aree portuali di Napoli e Brindisi, solo allora il prezzo della molecola troverà un maggiore equilibrio a livello nazionale e una più conveniente diffusione dei PV di LNG nel centro-sud. Perché si abbia uno sviluppo coerente di un settore ancora agli albori è certamente opportuno che non vi siano già oggi speculazioni al ribasso sul prezzo, che non gioverebbero certamente al neonato comparto e renderebbero pericolosamente lunghi i piani di ammortamento di investimenti importanti. Il settore deve porsi come una eccellenza, non solo per la sostenibilità economica, ma soprattutto per quella ambientale considerando i diktat dei committenti alle flotte e la declinazione futuribile del BIO-LNG. Una mentalità di difficile comprensione per chi deriva il suo dna da altri carburanti, ma non certo per chi ha sempre lavorato nel settore del metano per autotrazione, CNG, conoscendone i sacrifici e le difficoltà di gestione, dall'allacciamento,alle variazioni di pressione, dalla gestione dei macchinari di compressione ai bilanci energetici.

Tornando alla domanda iniziale, vale la pena investire?

Sì, se il trend di sviluppo e di penetrazione del gas naturale è quello prospettato in sede europea, ovvero il 12% circa per il parco autovetture , il 25% circa per i mezzi pesanti e il 33% circa per il TPL al 2030 (dati NGV A).

Come è il dialogo con la politica a ogni livello amministrativo?

Federmetano si fa portavoce delle istanze di chi opera nel settore del metano per autotrazione, al fine di rendere maggiormente fruibile e accessibile questo carburante, con benefici per l'intera comunità. Tale impegno ci porta a dialogare quotidianamente a livello ministeriale, soprattutto con MIT e MiSE. Il dialogo è aperto ma le resistenze a certi cambiamenti operativi, oggi più che mai necessari per la sopravvivenza del settore, sono fortissime. Il tema su cui oggi stiamo focalizzando la nostra attenzione riguarda la verifica dei serbatoi delle auto, nei modi e nei tempi. E' necessaria una uniformità di verifica per i serbatoi in acciaio e composito con il medesimo time lag ovvero ogni 48 mesi, come indicato dalla normativa europea R110. Oggi in Italia i serbatoi CNG4 dopo la prima verifica si collaudano ogni 24 mesi, causando costi e tempi di fermo inaccettabili per la nostra clientela. Questo rappresenta il più grande autogol per lo sviluppo del settore autotrazione sulle auto. È necessario snellire e semplificare le modalità di collaudo mantenendo lo standard di sicurezza raggiunto. Ciò è possibile, e un primo semplice passo lo si deve fare adeguando i tempi di revisione tra i serbatoi CNG1(acciaio) e CNG4 (composito), ricordando che molte auto OEM immatricolate dal 2019 presentano entrambe le tipologie di bombola sullo stesso mezzo, es. modelli Skoda e Seat. Siamo comunque fiduciosi nell'ottenimento a breve di buoni risultati poiché la filiera, dai costruttori ai distributori, alle principali associazioni di categoria si mostra compatta e decisa sul tema. Il confronto con le Regioni e i livelli amministrativi locali si dimostra più semplice e un dialogo molto fruttuoso è aperto con diverse amministrazioni regionali, sia per lo sviluppo di progetti sul biometano (es. Regione Emilia Romagna e Sicilia) che su bandi ad hoc per lo sviluppo di PV e l'incentivazione all'uso del metano per autotrazione (leggi Lombardia e Friuli Venezia Giulia).

Il metano è considerato nelle sue diverse declinazioni (compresso, liquido, bio) il carburante della transizione, come immagina il futuro e in quale arco di tempo ritiene ci saranno mutamenti significativi?

Il metano – CNG, LNG, biometano e bioLNG – in realtà non è solo il protagonista della transizione energetica, ma è una vera e propria soluzione per la mobilità del futuro al pari dell'elettrico. Sono ben noti ormai i benefici ambientali che il suo utilizzo comporta, in termini di calo di emissioni inquinanti, soprattutto se parliamo di biometano. In questo caso dallo scarto otteniamo l'energia per muovere i motori delle auto e dei mezzi pesanti, arrivando a un azzeramento della CO2 emessa con carburante totalmente Made in Italy. Oggi i numeri legati al suo utilizzo stanno confermando le aspettative di chi, come Federmetano, ha lavorato per renderlo fruibile: a distanza di poco più di un anno dall'approvazione del Decreto Interministeriale Biometano (2 marzo 2018), grazie alla sinergia tra le maggiori aziende del settore, associate a Federmetano, oggi il biometano conta un milione di m3 venduti che corrispondono a ca. 50.000 vetture rifornite. Numeri di tutto rispetto considerando che i primi rifornimenti di biometano sono iniziati cinque mesi dopo l'entrata in vigore del decreto (per visualizzare i distributori in Italia che erogano biometano è consultabile la mappa costantemente aggiornata). Se poi parliamo di lunghe percorrenze o alti chilometraggi nel ciclo di vita del mezzo, il metano liquefatto (LNG) è la migliore soluzione a disposizione oggi ma anche nel prossimo futuro. Un futuro che sarà realmente sostenibile solo grazie alla coesistenza di diverse soluzioni energetiche, ognuna adatta a rispondere a precise esigenze. I cambiamenti sono già in atto, i numeri illustrati prima (sia per il biometano sia per l'LNG) ci mostrano una realtà che sta rapidamente evolvendo e che si sta adeguando alla rivoluzione di cui il settore dell'autotrazione è protagonista.

I cambiamenti della mobilità potrebbero essere così marcati da influire sul mercato dei carburanti?

Decisamente si. I cambiamenti della mobilità inevitabilmente influenzano non solo il mercato dei carburanti, ma l'intero settore dell'automotive e dei trasporti. Influenzano la nostra vita. Come comunità siamo chiamati a prenderci cura dell'aria che respiriamo, dobbiamo farlo nel modo migliore e valorizzando la nostra economia. Una via è il biometano. Se ai vantaggi ambientali aggiungiamo il rilancio e lo sviluppo per il settore agricolo coinvolto, la valorizzazione energetica dei rifiuti organici, la riduzione della dipendenza energetica dall'estero e lo sviluppo della filiera corta, appare evidente come il biometano sia la soluzione pronta e da percorre subito per far fronte alla decarbonizzazione dell'aria e per dare un importante contributo all'economia del nostro Paese, essendo il biometano un'eccellenza italiana. Non a caso su questo tema abbiamo lanciato un nuovo progetto culturale: "Biometano, dalla terra per la terra". Al di là del biometano, per il futuro si dovrà certamente tenere conto della mobilità elettrica e di un'auto che secondo le previsioni del settore automotive dovrà essere: condivisa, connessa, a guida autonoma. Non so se per il 2030, in Italia, questo target sarà traguardabile, immagino che al 2050 lo sarà.Ma l'auto elettrica sarà una delle tante mobilità, assieme al biometano, alle miscele di metano e idrogeno e all'idrogeno stesso. Non solo, la mobilità vedrà sempre più l'uso dei mezzi di trasporto di massa: treni e bus, e la popolazione sarà sempre più concentrata in grandi agglomerati con minime necessità di spostamento, già oggi la percorrenza media in auto è di 11 km. L'auto non sarà più un bene ma un servizio, da fruire probabilmente a rate. Tutto arriverà a casa per l'utilizzo dell'e-commerce, e l'e-delivery. Variando così l'assetto dell'automotive e necessariamente dei "carburanti" che li dovranno alimentare.

Quali sono i temi centrali del confronto tra GNL e bio metano con l'elettrico?

Il biometano è assolutamente paragonabile all'elettrico, addirittura migliore in un approccio "from well to wheel". Con il biometano la CO2 diventa nulla o negativa: rifiuti e fanghi si trasformano in biometano e bioLNG per alimentare i motori con un carburante dalle più basse emissioni. Secondo uno studio DENA (Agenzia Energetica Tedesca) la CO2 emessa da un mezzo alimentato a biometano è pari a quella emessa dalla medesima auto elettrica alimentata da energia derivante da pale eoliche (rinnovabile), con in più il vantaggio di avere già a disposizione una rete di distribuzione capillare. Dunque nessun investimento con soldi pubblici. Ricordiamo che il biometano usa l'infrastruttura del metano, stessi PV e stesse auto, la molecola è la stessa, è la matrice d'origine che è certificata bio in tutta la sua filiera. Per il LNG il discorso riguarda le percorrenze e i pesi da trasportare, a oggi è l'unica soluzione per un trasporto merci ecologicamente sostenibile sia per i truck che per il trasporto marittimo.

Vi sono alcune opzioni per l'utilizzo di vie elettrificate per i mezzi pesanti, come la Bre.Be.Mi ma sono progetti unici e in fase sperimentale in Italia.

Siamo solo all'inizio, ma si percepisce qualche effetto del self? Cosa si poteva fare meglio in quel provvedimento? Perché per gli automobilisti italiani sono richieste attenzioni che all'estero non sono necessarie?

Il provvedimento in merito al self-service è stato il frutto di un lungo lavoro che come Associazione ci ha visto tra i protagonisti. Un iter iniziato nel giugno 2017 e conclusosi con la pubblicazione in G.U. nel Marzo 2019. Un impegno costante che ha messo in primo piano non solo la volontà di rendere maggiormente fruibile il gas naturale per autotrazione, ma anche l'obbligo di provvedere alla sicurezza dei consumatori. L'Italia è leader nella diffusione di questo virtuoso carburante e, in quanto tale, non poteva esimersi dal tutelare chi con esso si rifornisce. Non a caso prima di poter effettuare il rifornimento in autonomia è necessario seguire un apposito corso abilitante. È notizia recente che Snam ha presentato al Ministero dell'Interno la procedura e le modalità di registrazione nella banca dati alla quale l'utente, istruito, deve registrarsi per effettuare rifornimento self (prevista dal decreto). Attualmente siamo in attesa che tale procedura sia approvata da parte del MIT. Una volta che l'iter sarà ultimato e, dunque, il rifornimento in self-service sarà concretamente praticabile, sarà possibile valutarne gli effetti. Ricordo comunque che tale novità rappresenta una possibilità e non un obbligo di Legge per chi esercisce le stazioni di servizio carburanti, saranno i consumatori a determinare lo sviluppo di questa nuova opportunità. Il "nuovo" decreto self service è figlio del precedente decreto del 2014, in cui si parlava di self "presidiato" che invero non ha prodotto gli effetti sperati di maggior servizio e a loro volta entrambi i decreti derivano dal DM del 24/05/2002, la norma di riferimento per tutti gli impianti di distribuzione stradale di CNG. Considerando la struttura normativa di partenza, la lunga storia di utilizzo di questo carburante in Italia (dal secondo dopoguerra in poi) e la sua massima diffusione in Europa a livello di circolante con più di 1 milione di veicoli, veicoli non tutti OEM, diciamo che il lavoro svolto è un primo passaggio obbligato per tastare il polso del mercato e la reazione degli utenti a fronte di questa nuova modalità di rifornimento, possibile per i soli mezzi dotati di attacco NGV1.