

**MOBILITÀ SOSTENIBILE, CHE RUOLO HA IL METANO?**  
**Licia Balboni, Presidente di Federmetano, lo spiega durante l'audizione sul PNIEC**  
**in Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati.**

Martedì 23 luglio 2019 si è svolta l'audizione di Federmetano nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia Energetica Nazionale al **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e Clima per il 2030 (PNIEC)**. A rappresentare l'Associazione il Presidente Licia Balboni.

“Negli ultimi anni il settore del metano per autotrazione è cresciuto molto. Tuttavia, se consideriamo le potenzialità di questo virtuoso carburante in termini di decarbonizzazione e sostenibilità - economica, sociale ed ecologica - il gas naturale ha ancora una enorme potenzialità di sviluppo, soprattutto in chiave rinnovabile”- così Licia Balboni ha aperto il suo discorso, prima di entrare nel merito degli argomenti esposti nel Piano Nazionale Integrato per l'Energia e Clima (PNIEC).

Il primo punto su cui Federmetano si è espressa è la **decarbonizzazione**, obiettivo da raggiungere attraverso il rinnovo del parco veicolare (che nel 2018 era composto per il 36% da autovetture da Euro 0 a Euro 3), la diffusione della mobilità condivisa e l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale.

Federmetano ha sottolineato come per lo svecchiamento del parco circolante siano necessari incentivi all'acquisto di auto Euro 6 preferibilmente con alimentazioni a metano, GPL, ibrido ed elettrico in un contesto di **neutralità tecnologica**. A questo dovrebbe essere abbinata la rottamazione dei veicoli Euro 0 ed euro 3.

Analoghe misure sono da utilizzare continuativamente per i mezzi pesanti (da N1 a N3), a tal proposito la Presidente riporta in Aula il recentissimo rifinanziamento da parte del MIT (Ministro Toninelli) del fondo contributi all'acquisto dei mezzi pesanti con trazioni alternative (tra cui LNG e CNG) per un plafond di 9,5 mil di €, operativo dal giorno successivo alla pubblicazione in G.U.

Per quanto riguarda l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili nel settore trasporti, Federmetano ritiene che il **biometano sia a oggi la migliore soluzione esistente, in grado di arrivare a un azzeramento della CO<sub>2</sub>**. Con in più il vantaggio di avere già a disposizione una rete di distribuzione capillare, ovvero quella del CNG (pari oggi a 1370 PV presenti sul territorio nazionale). A distanza di poco più di un anno dall'approvazione del Decreto Interministeriale Biometano (2 marzo 2018), il biometano conta oggi un milione di m<sup>3</sup> venduti (per l'autotrazione) e ben 10 impianti stradali deputati alla sua vendita (4 in Emilia Romagna, 3 in Lombardia e 3 in Campania).

Questo carburante ha un'enorme potenzialità: ipotizzando un target di 5 mld di m<sup>3</sup> al 2030 (invece che di 1,1 miliardi m<sup>3</sup>, come proposto nel PNIEC) potrebbero circolare circa 5 mln di veicoli alimentati a metano/biometano.

È certamente indubbio che, affinché ci possa essere una “variazione ecologica” del parco circolante, è necessario che ci sia l'immatricolato, ovvero che le case costruttrici mettano a disposizione dei consumatori una vasta gamma di veicoli. Unico esempio virtuoso in tal senso è oggi il gruppo VW - con Audi, Seat, ŠKODA- che ritiene necessario, per lo sviluppo del settore, un target del circolante a metano del 5, 6% (attualmente pari al 2%). Ed è proprio per non deprimere il mercato del gas naturale per autotrazione che Federmetano non condivide l'introduzione delle quote obbligatorie di immissione in consumo di

biocarburanti anche per il metano (ipotesi prevista nel PNIEC). Il gas naturale deve continuare a essere escluso da questo meccanismo, in quanto ecologicamente più virtuoso rispetto a benzina e gasolio.

L'attenzione del Presidente Balboni si è poi focalizzata sul tema dell'efficienza energetica. Federmetano ha ribadito l'importanza di adottare un approccio technology-neutral, con misure premianti improntate alla parità di trattamento verso tutte le soluzioni a basso impatto, valutando le emissioni secondo un approccio well-to-wheel e in un'ottica di Life Cycle Assessment (LCA). Solo in questo modo si può valutare effettivamente l'ecologicità di un vettore energetico. Ad esempio, secondo uno studio DENA (Agenzia Energetica Tedesca) del 2010, la CO<sub>2</sub> emessa da un mezzo alimentato a biometano è pari a quella emessa dal medesimo veicolo elettrico alimentato da energia totalmente rinnovabile derivante da pale eoliche.

Licia Balboni ha poi parlato di sicurezza energetica, sottolineando come debba esserci una diversificazione delle fonti di approvvigionamento anche tramite lo sviluppo dell'LNG, la migliore soluzione a disposizione per un trasporto merci ecologicamente sostenibile sia per i trucks sia per il trasporto marittimo (se mettiamo a confronto un mezzo LNG con un DIESEL euro VI, notiamo un vistoso calo degli inquinanti locali e, in caso di utilizzo di bio-LNG, un abbattimento di CO<sub>2</sub> che arriva a -90%). L'LNG negli ultimi anni ha rivoluzionato il trasporto su gomma: le immatricolazioni dei mezzi pesanti (>3,5 t) nel 2017 erano 302, nel 2018 siamo passati a n. 699 e nel 2019 (genn- maggio) abbiamo ben 936 mezzi a gas naturale, di cui n.721 a LNG. I mezzi circolanti in Italia con questa alimentazione sono 2000, su un totale di 6.000 in Europa. Inoltre, la rete si è più che decuplicata in 5 anni, passando dal primo impianto di LNG del 2014 agli attuali 48 operativi e 29 in progetto. Una rete che però cresce principalmente nel nord Italia: il gas naturale liquefatto proviene dall'estero (Barcellona e Marsiglia) e il costo del suo trasporto nel Centro-Sud è piuttosto oneroso (sono presenti un distributore su autostrada in Campania e uno in Puglia, a Mesagne). Dal 2021 avremo il primo HUB Small Scale attivo sul territorio italiano, a Ravenna a opera di Depositi Italiani GNL (Edison-Pir).

Balboni ha chiuso il suo intervento ribadendo che, per continuare a viaggiare su trend positivi e garantire un ulteriore sviluppo dell'utilizzo di LNG, è necessario assicurare un quadro di riferimento stabile nel quale le accise sul gas naturale usato nei trasporti - anche nella forma LNG - rimangano sul valore attuale, favorendo così gli investimenti del comparto industriale.

