

Pec, Federmetano: potenziale biometano a 5 mld mc

Secondo **Federmetano** nel 2030 si potrebbero con- distribuzione tuttavia non è ancora omogenea “prevalente- sumare 5 miliardi di metri cubi di biometano in Italia. La mente nel Nord Italia gli impianti si sono costruiti dove già stima l’ha presentata la presidente, **Licia Balboni**, inter- c’era un mercato ma ci si sta spostando anche verso il Sud”.

venendo ieri in commissione Attività Produttive nel corso Un altro punto critico per la diffusione di questo tipo di dell’audizione sull’adattamento della Sen al Piano nazio- alimentazione è quello degli **autobus**: “sarebbe bene che il nale integrato Energia e Clima. Balboni ha sottolineato: trasporto pubblico locale sfruttasse di più questa opportu- “però ci vogliono i mezzi” e ha criticato lo scarso interesse nità”. Mentre “vera e propria rivoluzione” si è registrata nei “del produttore nazionale, Fca” sulle auto a metano. mezzi pesanti a Gnl: “nel 2017 avevamo 302 nuovi mezzi,

Il Pec punta ad arrivare a 1,1 mld di mc di biometano al nel 2018 erano 699, e quest’anno abbiamo avuto un ulte- 2030, ma per **Federmetano** il risultato si può quintuplicare: riore importante incremento ed è importante ricordarlo: in “è chiaro che per arrivare a questo obiettivo – ha detto Italia abbiamo duemila mezzi alimentati a **Gnl**, in Europa ce

Balboni – dobbiamo avere l’immatricolato, è veramente ne sono in totale seimila”. A spingere il settore è l’evoluzio- questo il punto cruciale: che i costruttori di mezzi diano ne “verde” del mercato: “i maggiori committenti richiedo- una gamma sempre più ampia di scelta altrimenti abbiamo no di certificare un trasporto green e spingono la logistica”.

da un lato la possibilità di utilizzare biometano ma non Perché la filiera del biometano prosegua nel suo corso, abbiamo i mezzi che li utilizzino”. **Federmetano** chiede di non gravare il settore del metano, soprattutto dal punto di vista fiscale, senza aumentare le

Il metano autotrazione in Italia ha una **rete distribu- accise**, e di non estendere al metano l’**obbligo di immis- tiva** composta da 1.370 impianti, di cui 47 autostradali: **sione in consumo** di biocarburanti, o almeno non da su- “voglio ricordare che nel 2006 impianti autostradali era- bito: “più tardi riterremmo necessario inserire delle quote no pochissimi”. L’immatricolato, dopo una crisi nel 2016- obbligatorie, ma se non facciamo crescere il circolante (che 2017, si sta riprendendo “grazie anche al fatto che si sono poi utilizzerà il biometano) siamo destinati a non dare con- affacciati nuovi costruttori” e attualmente “il circolante in tinuità a questo tipo di tecnologia”.

Italia è di un milione di veicoli”, pari a solo il 2% del totale: Sul fronte tecnico uno dei problemi ancora presenti è il **self service** “ma entro fine anno sicuramente diventerà realtà”, e l’altro problema è “quello della revisione dei serbatoi, sul quale noi ci stiamo battendo, sia sui tempi della revisione che sui modi sono rimasti antistorici, biso- “sarebbe opportuno che i costruttori continuassero inve- gna semplificare”.

stire in questo settore e che si arrivasse almeno a un 5-6% Il biometano, assicura **Federmetano**, è destinato a con- circolante”. Il target “è un numero che è stato identificato tinuare la sua ascesa: “è interessante notare che finalmen- da gruppi come **Volkswagen**”. Oggi, ha aggiunto, “sono te abbiamo attivi dieci punti vendita che vendono biometano di cui quattro in Emilia Romagna, tre in Lombardia e tre in Campania, abbiamo anche un impianto che a produ- solo loro a costruire mezzi nuovi poiché il costruttore na- ce biometano da scarti industriali”.

zione tuttavia non è ancora omogenea “prevalente- sumare 5 miliardi di metri cubi di biometano in Italia. La mente nel Nord Italia gli impianti si sono costruiti dove già c’era un mercato ma ci si sta spostando anche verso il Sud”.

Un altro punto critico per la diffusione di questo tipo di alimentazione è quello degli **autobus**: “sarebbe bene che il trasporto pubblico locale sfruttasse di più questa opportunità”. Mentre “vera e propria rivoluzione” si è registrata nei mezzi pesanti a Gnl: “nel 2017 avevamo 302 nuovi mezzi,

nel 2018 erano 699, e quest’anno abbiamo avuto un ulteriore importante incremento ed è importante ricordarlo: in Italia abbiamo duemila mezzi alimentati a **Gnl**, in Europa ce ne sono in totale seimila”. A spingere il settore è l’evoluzione “verde” del mercato: “i maggiori committenti richiedono di certificare un trasporto green e spingono la logistica”.

Perché la filiera del biometano prosegua nel suo corso, **Federmetano** chiede di non gravare il settore del metano, soprattutto dal punto di vista fiscale, senza aumentare le **accise**, e di non estendere al metano l’**obbligo di immisione in consumo** di biocarburanti, o almeno non da subito: “più tardi riterremmo necessario inserire delle quote obbligatorie, ma se non facciamo crescere il circolante (che poi utilizzerà il biometano) siamo destinati a non dare continuità a questo tipo di tecnologia”.

Sul fronte tecnico uno dei problemi ancora presenti è il **self service** “ma entro fine anno sicuramente diventerà realtà”, e l’altro problema è “quello della revisione dei serbatoi, sul quale noi ci stiamo battendo, sia sui tempi della revisione che sui modi sono rimasti antistorici, bisogna semplificare”.

Il biometano, assicura **Federmetano**, è destinato a continuare la sua ascesa: “è interessante notare che finalmente abbiamo attivi dieci punti vendita che vendono biometano di cui quattro in Emilia Romagna, tre in Lombardia e tre in Campania, abbiamo anche un impianto che a produce biometano da scarti industriali”.

