

In arrivo anche in Italia il self-service metano

Licia Balboni: “Gas naturale soluzione oggettivamente ecologica, al di là di mode o percezioni. Quello che forse manca ancora è una piena conoscenza e consapevolezza di tale realtà”



Licia Balboni è la presidente di [Federmetano](#), l'associazione di categoria dei distributori di gas metano per auto in Italia. Come conferma a *TeverePost* la stessa presidente, “da oltre 70 anni è un punto di riferimento per tutti gli operatori della filiera del gas naturale per autotrazione”, un settore in cui il nostro Paese è storicamente all'avanguardia. “Oggi Federmetano rappresenta un quarto della rete italiana degli impianti per la distribuzione del metano uso autotrazione e annualmente effettua rifornimenti a più di 15 milioni di veicoli”, spiega Balboni.

La rete di Federmetano comprende infatti circa 160 aziende proprietarie di

impianti per la distribuzione del metano, a cui si aggiungono imprese che svolgono attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai (per usi autotrazione, civile, industriale e per le emergenze sui metanodotti), oltre 170 officine specializzate nella trasformazione e manutenzione delle autovetture alimentate a gas naturale e aziende partner operanti in diversi ambiti della filiera della mobilità a metano.

Quali sono gli obiettivi di Federmetano?

“Federmetano non solo si fa portavoce delle istanze di chi opera nel settore di riferimento, al fine di rendere maggiormente fruibile e accessibile questo virtuoso carburante, ma lavora per far comprendere che il CNG e le sue declinazioni (biometano, LNG e bioLNG) sono la risposta pronta e utilizzabile per una mobilità sostenibile. Il fine di Federmetano è proprio la diffusione della cultura del gas naturale per autotrazione, un’attività volta a sensibilizzare cittadini, imprese e decisori politici sui vantaggi ambientali ed economici del gas naturale. La mission dell’Associazione non è solo informare ma anche formare, non a caso stiamo promuovendo la comunicazione riguardante la produzione e l’uso di biometano attraverso il progetto culturale [*Biometano, dalla terra per la terra*](#), rivolto primariamente alle scuole e alle aziende del settore, che si rivelerà strategico per traguardare gli obiettivi sulla mobilità indicati dalla UE per il 2030 e il 2050”.

Tema del momento: a che punto siamo con il self-service e quanti punti di distribuzione saranno in grado di adeguarsi alle normative in tempi brevi?

“Quello del self-service è sempre stato un tema particolarmente sentito dai metanautisti. Fin dal 2014 si poteva tentare di selfizzare l’erogazione, ma era possibile con una procedura farragिनosa e molto costosa per i proprietari delle stazioni di servizio. Dopo un lungo tavolo di lavoro condiviso con i Vigili del Fuoco, partito ad aprile 2017, siamo arrivati nel marzo del 2019 ad avere il Decreto self-service metano. Un grande

successo che influirà positivamente sullo sviluppo del metano per autotrazione, perché consentirà ai proprietari dei punti vendita di mettere in atto tutte quelle azioni che permetteranno di selfizzare la stazione di servizio, a vantaggio sia degli automobilisti sia dei flottisti, ovvero di coloro che per lavoro hanno la necessità di fare rifornimento anche nelle ore notturne e nei giorni festivi e che tra poche settimane potranno fare il pieno in autonomia, come succede già in Europa.

Il Decreto self-service metano non è ancora stato attuato perché mancano le firme 'politiche' del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Interno, a cui fa capo il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, relative al tutorial di formazione dell'utente. Tutorial che è stato elaborato da Snam, condiviso con noi e altre associazioni di categoria e che consentirà all'utente di avere la formazione necessaria, e dunque l'abilitazione, per procedere al rifornimento in piena autonomia”.

Non è forse un eccesso di prudenza quello che riguarda le operazioni per effettuare il rifornimento al self-service?

“Non parlerei di eccesso di prudenza, ma di formazione dell'utente che per la prima volta si troverà a eseguire un'operazione, finora deputata all'operatore di piazzale, e che dovrà avere le giuste indicazioni per compiere in sicurezza i passaggi richiesti. Chi sceglie il gas naturale fa una scelta ecologica, economica, e sicura. Sicurezza che è data non solo dalle caratteristiche intrinseche del carburante, dei serbatoi che lo contengono e dei mezzi su cui questi sono installati, ma anche dall'aver fornito a chi lo utilizza le linee guida e le informazioni necessarie per sfruttare appieno e senza il minimo rischio la nuova modalità di rifornimento in self-service”.

Perché nonostante metano, biometano e LNG siano le soluzioni più semplici per una mobilità ecologica è più di moda parlare di mobilità elettrica?

“La mobilità ecologica, e dunque il benessere della collettività, dovrebbe

non tenere conto di mode, ma avvalersi unicamente di dati oggettivi. In termini di ecologicità con il gas naturale per autotrazione riusciamo a trapiandare non solo il calo degli inquinanti locali – PM10, PM2,5, NOx e SOx –, ma soprattutto l'abbattimento delle emissioni climalteranti CO₂ che con l'utilizzo di biometano sono nulle e in alcuni casi negative. Il biometano, combustibile 100% rinnovabile e totalmente Made in Italy, è oggi l'unico mezzo di propulsione con bilancio di CO₂ negativo se analizzato nel completo ciclo di vita ('life cycle assessment'). Considerando il modello 'From Well-to-Wheel', il biometano – sia compresso sia liquefatto – consente una riduzione complessiva delle emissioni di CO₂ che può andare dall'80% fino al 180% (rispetto ai carburanti tradizionali), quando si utilizza rispettivamente gas rinnovabile generato da FORSU o da reflui zootechnici, poiché in questo processo il metano che sarebbe altrimenti rilasciato in atmosfera viene recuperato e utilizzato. Parliamo di una soluzione oggettivamente ecologica, al di là di mode o soggettive percezioni. Quello che forse manca ancora è una piena conoscenza e consapevolezza di tale realtà, cosa su cui Federmetano lavora costantemente a ogni livello. Come sottolineato in precedenza, uno dei compiti fondamentali dell'Associazione è proprio quello di informare, e formare, l'utente e i decisori politici in merito alle innegabili potenzialità del gas naturale al fine di promuoverne e incentivarne l'utilizzo".

Che tipo di contributi o incentivi dedicati alle auto a metano ci sono in questo momento?

“Gli incentivi saranno delineati nei prossimi appuntamenti politici previsti dal Governo per far fronte all'emergenza economica post Covid-19. Federmetano si sta impegnando per portare sul tavolo delle trattative i vantaggi che derivano dall'utilizzo del CNG, con l'obiettivo di fornire al cittadino uno strumento che gli permetta di fare una scelta ecologica ed economicamente sostenibile”.

In Italia abbiamo circa 1400 stazioni di rifornimento, siamo i

primi in Europa. Perché la possibilità di rifornirsi in autostrada è un servizio ancora poco diffuso nel territorio italiano?

“Più che di servizio poco diffuso, parlerei di servizio in sviluppo. Oggi la rete autostradale conta ben 51 Pv (dato aggiornato a maggio 2020). Un trend di crescita iniziato nei primi anni 2000, quando il Ministero dell'Ambiente ha stanziato risorse a fondo perduto per l'incremento del prodotto metano nelle aree di servizio autostradali a livello nazionale, tra cui l'ICIBI (Iniziativa Carburanti a Basso Impatto ambientale) e il 'Tavolo Autostrade'. A favorire lo sviluppo della rete sta contribuendo poi il recepimento della Direttiva Dafi (DL 257 del 2016), oggi nuovamente in consultazione a livello europeo, per cui i concessionari autostradali sono stati chiamati a presentare un piano di diffusione di servizi di ricarica elettrica e di gas naturale (CNG e LNG), garantendo un numero adeguato di punti vendita lungo la rete autostradale”.

A che punto siamo con lo sviluppo del biometano e quale percentuale (di biometano sul metano che serve al parco circolante) potrà essere raggiunta in futuro con le potenzialità italiane?

“Oggi i numeri legati all'utilizzo di biometano stanno confermando le aspettative di chi, come Federmetano, ha lavorato per renderlo fruibile: a distanza di poco più di due anni dall'approvazione del Decreto Interministeriale Biometano (2 marzo 2018), il biometano incentivato dal GSE e destinato ai trasporti è stato pari nel 2019 a 44,7 milioni di Sm³ e a circa 15,1 milioni di Sm³ nei primi tre mesi del 2020. Considerati i volumi di biometano avanzato incentivati dal GSE nei primi tre mesi del 2020, è ipotizzabile che quest'anno l'incentivazione raggiunga e superi 50 milioni di m³ di biometano, che rappresentano circa il 5% dei consumi di metano per autotrazione attuali.

Per quanto riguarda la produzione, secondo dati Snam sono 23 gli impianti allacciati alla rete di trasporto/distribuzione e altri 63 sono i

contratti di allacciamento sottoscritti, con i quali si arriverebbe a 503 mln smc/anno di capacità di trasporto. La stima di Snam è che al 2022 si potrebbe raggiungere la capacità contrattualizzata di circa 650-750 mln di smc/anno. È da sottolineare, inoltre, che la produzione nazionale potenziale di biometano è stata stimata a circa 8 miliardi di metri cubi annui al 2030 (fonte PNIEC). Questi volumi, indirizzati al trasporto su strada, sarebbero sufficienti a fornire energia 100% rinnovabile al 15% dell'intero parco circolante italiano al 2030".

Che impatto sta avendo il gas naturale sul settore trasporto pesante?

“Parlare oggi di trasporto sostenibile vuol dire parlare di LNG. L'LNG (gas naturale liquefatto) ha radicalmente rivoluzionato il trasporto pesante. Ricordiamo che la rete LNG italiana negli ultimi 6 anni è cresciuta a ritmi rapidissimi, considerando che il primo Pv è stato aperto nel 2014 e che oggi contiamo 71 Pv attivi (che riforniscono oltre 2.000 mezzi di trasporto pesante circolanti in Italia, pari a 1/3 dei veicoli totali circolanti in Europa) e 39 Pv in progetto (ultimo aggiornamento maggio 2020).

Risultati sorprendenti e di cui di certo si deve tenere conto per rispondere alle sfide a cui il trasporto pesante deve far fronte. Sfide complesse perché impongono riflessioni su fattori non solo ambientali ma anche economici e sociali. Sicuramente per il benessere della collettività l'attenzione alla sostenibilità non potrà venire meno. L'LNG fino a oggi si è rivelato una più che valida risposta, il prossimo traguardo sarà il bio-LNG”.