

# «Un veicolo ecologico dai costi sostenibili»

**In fatto di vetture a CNG l'Italia è il numero 1 in Europa. Licia Balboni, presidente della Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano Federmetano, parla del segreto di questo successo, del potenziamento della rete di distributori e del potenziale del biogas.**



*38'615 veicoli a CNG sono stati messi in circolazione in Italia l'anno scorso. Fonte: Istock*

Quasi 70.000 veicoli a CNG sono stati messi in circolazione in Europa l'anno scorso, [di cui 38.615 solo in Italia](#). Il paese al nostro confine meridionale è e rimane il numero 1 in termini di «Metano». Non c'è da meravigliarsi: la rete di stazioni di servizio a metano è ottimamente

sviluppata con 1375 stazioni di servizio, quindi in media un distributore stradale nel raggio di otto chilometri!

L'Italia ha una lunga tradizione nel settore CNG. Già negli anni '30 e '40, si utilizzavano per auto, camion, autobus e treni, motori con «Metano», che rispetto ad altri motori a combustione emettono fino al 25 per cento in meno di CO<sub>2</sub>, fino al 50% in meno di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e il quasi azzeramento delle polveri sottili-PM 2,5/10 particolato. Oggi circa il 2% di tutti i veicoli immatricolati in Italia è alimentato a CNG. E questa percentuale deve aumentare: recentemente è stato emanato un decreto del governo, secondo il quale un totale di [3,7 miliardi di euro dovrebbe confluire nella modernizzazione degli autobus di trasporto pubblico locale entro il 2033](#). Licia Balboni, presidente dell'associazione nazionale degli operatori delle stazioni di servizio CNG e dei trasportatori con carro bombolaio di CNG, Federmetano, spiega perché il CNG è molto importante in Italia.

**Signora Balboni, l'Italia è e rimane la numero 1 in termini di numero di autovetture immatricolate con propulsione a CNG in Europa. Come mai così tante persone fanno affidamento su questa trazione ecologica?**

**Licia Balboni, presidente di Federmetano:** Come da Lei ricordato l'Italia ha una lunga tradizione nell'utilizzo del CNG per autotrazione, una storia consolidata che rende il nostro Paese un'eccellenza e, di conseguenza, un punto di riferimento da cui gli altri Stati possono trarre spunto per una mobilità sostenibile. Oltre alla storicità nell'utilizzo di questo carburante, e dunque alla percezione da parte della popolazione del suo essere una soluzione indubbiamente efficace perché poggia su basi più che solide, ciò che di fatto lo rende una scelta affidabile sono le caratteristiche insite nel CNG e nelle sue declinazioni (biometano, LNG e bioLNG) che si possono riassumere in quattro concetti chiave: ecologicità, economicità, fruibilità e sicurezza.

# «*Il gas naturale è un vettore energetico sicuro*»

## **Cosa vuol dire per lei?**

In termini di ecologicità il gas naturale per autotrazione rappresenta senza dubbio la strada da percorrere per raggiungere, nel minor tempo possibile una mobilità sostenibile. Ciò non solo per il calo degli inquinanti locali – PM10, PM2,5, NO<sub>x</sub> e SO<sub>x</sub> – che tale carburante comporta rispetto agli altri, ma soprattutto per l'abbattimento delle emissioni climalteranti CO<sub>2</sub> che con l'utilizzo di biometano sono nulle e in alcuni casi negative. Un altro aspetto che rende il gas naturale appetibile per i consumatori è la sua economicità. Sono a disposizione oggi auto performanti che permettono di percorrere 100 km con 3,50 €. Non dimentichiamo che la resa calorica di 1 Kg di metano equivale a 1,5 lt di benzina, 1,3 di gasolio e ben 2lt di GPL. Bisogna poi considerare il minor costo di acquisto dei veicoli a metano rispetto ad altre trazioni a basso impatto ambientale, oltre alla possibilità di convertire, attraverso kit aftermarket, auto con altre alimentazioni in vetture a CNG. Pertanto un cittadino ha la possibilità di usufruire di un mezzo certamente più ecologico ma con una spesa sostenibile. Fattori da non sottovalutare se consideriamo che la mobilità green per essere realizzabile su larga scala, e dunque efficace per il benessere ambientale, deve avere una sostenibilità non solo ecologica ma anche economica e sociale.

## **Sicuramente la capillarità della rete di distributori faciliterà la cosa ...**

La capillarità della rete distributiva CNG – e dunque biometano – è ciò che rende tale virtuoso carburante immediatamente fruibile. L'Italia vanta 1.375 PV che erogano gas naturale, di cui 51 sulla rete autostradale (ultimo aggiornamento maggio 2020), pari a 1 distributore di metano nel raggio di ca. 8 Km (media nazionale, Sardegna esclusa). Un trend di crescita inarrestabile, che negli ultimi 10 anni ha segnato un +5% di anno in anno e

che attualmente permette di rifornire il 2% circa del parco circolante italiano (pari a oltre 1 milione di veicoli a gas naturale H dati ACI, anno 2018). Ricordo, inoltre, che a breve sarà possibile anche fare rifornimento in modalità self-service, novità che semplifica ancora di più l'utilizzo del CNG per la clientela. Sicuro: il gas naturale è un vettore energetico sicuro poiché la molecola è più leggera dell'aria e in caso di perdite esso si disperde velocemente in atmosfera evitando concentrazioni che causino scoppi o esplosioni. I serbatoi con cui sono equipaggiate le auto superano elevatissimi criteri di sicurezza e crash test da parte dei costruttori. I serbatoi sono verificati direttamente da ispettori della Motorizzazione civile per quanto riguarda le bombole CNG-4 in composito e sottoposte a prova idraulica, in caso di serbatoi in acciaio, il tutto seguendo la normativa europea di riferimento R110.

## *«Una soluzione indubbiamente efficace»*

### **Dove pensa che ci sia ancora del potenziale per sviluppare ulteriormente la mobilità a CNG in Italia?**

Il CNG, come ribadito sopra, è un vettore energetico formidabile. Come Federmetano lavoriamo affinché i consumatori abbiano piena coscienza dei vantaggi derivanti dall'utilizzo di gas naturale e affinché questo continui a essere per loro la soluzione migliore. È indubbio che la potenzialità del CNG coincida oggi con una sempre maggiore diffusione del biometano, ovvero di un carburante 100% rinnovabile e a filiera corta.

### **Esistono anche delle sfide?**

Ovviamente ci sono aspetti perfettibili che richiedono ulteriori sforzi, per non vanificare quanto finora ottenuto. Penso ad esempio alla revisione periodica dei serbatoi CNG-4, che deve rispettare oggi in Italia una periodicità molto più stringente rispetto al resto d'Europa. Federmetano

lavora costantemente per coniugare la sicurezza dell'utente alla semplificazione nella verifica dell'integrità delle bombole, che oggi per costo e fermo auto rappresentano un ostacolo alla ulteriore diffusione dell'uso dei veicoli a metano. Se parliamo di mobilità sostenibile non possiamo non pensare anche al trasporto sui mezzi pesanti (> 3,5t), soprattutto alla luce dell'importanza che tale settore ha avuto durante l'emergenza sanitaria da Covid-19 e dei nuovi scenari che si stanno prefigurando, improntati a una esponenziale crescita dell'e-commerce.

**Licia Balboni**

Presidente della Federazione  
Italiana Federmetano

---



### **Come è messo il traffico merci in fatto di LNG?**

L'utilizzo del LNG, ha rivoluzionato il trasporto merci rendendolo più green, per le aziende di logistica e i committenti. Se la rete CNG è un fiore all'occhiello per il nostro Paese, altrettanto vale per la rete LNG, ove l'apertura di nuovi impianti procede ormai a ritmi rapidissimi, considerando che il primo è stato inaugurato nel 2014 e che oggi contiamo 71 Pv attivi (che riforniscono gli oltre 2.250 mezzi di trasporto pesante circolanti in Italia, pari a più di 1/3 dei veicoli totali circolanti in Europa) e 39 in progetto (ultimo aggiornamento maggio 2020). Le sfide a cui il trasporto pesante dovrà far fronte sono complesse, perché dovrà tenere conto di 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 per un trasporto più pulito e l'unica alternativa ai combustibili fossili in versione bio-LNG.

### **La rete di stazioni di servizio è più capillare che in qualsiasi altra parte d'Europa. Nonostante ciò ci sono ulteriori progetti per espanderla?**

Come detto, la rete CNG negli ultimi 10 anni è cresciuta in modo importante. Lo scopo di Federmetano, tuttavia, non è semplicemente espandere la rete, ma fare in modo che essa cresca in maniera omogenea su tutto il territorio nazionale e che anche il circolante possa aumentare di conseguenza, garantendo l'efficienza dei PV così realizzati e il ritorno economico dell'investimento affrontato da privati imprenditori. La mission della nostra associazione consiste poi nel diffondere la cultura del gas naturale per autotrazione. Se il cittadino è informato su quali sono i vantaggi ambientali ed economici del CNG e biometano, se ha piena coscienza di quanto il suo operato sia decisivo per migliorare la qualità della vita e se, non ultimo, ha a disposizione strumenti semplici ed efficaci, è motivato e incentivato a fare una determinata scelta, senza preconcetti di sorta.

### **Come riuscirci?**

Informare e formare è lo scopo di Federmetano, non a caso stiamo promuovendo 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.



*L'obiettivo del progetto culturale «Biometano, dalla terra per la terra» è promuovere l'uso di biometano. Fonte: Federmetano*

**Il CNG è una e il biometano è l'altra opzione per alimentare un veicolo a gas naturale. Con il biometano ci si può muovere a CO<sub>2</sub> pressoché neutra. Qual è la percentuale di biometano nelle stazioni di rifornimento in Italia? E: ci sono piani per aumentare questa percentuale?**

CNG e biometano non sono due opzioni diverse, il biometano (prodotto che deriva dalla purificazione del biogas) è l'evoluzione bio del CNG (di origine fossile). Il biometano, combustibile 100% rinnovabile e totalmente Made in Italy, è oggi l'unico mezzo di propulsione con bilancio di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> che può andare dall'80% fino al 180% (rispetto ai

carburanti tradizionali), quando si utilizza rispettivamente gas rinnovabile generato da FORSU o da reflui zootecnici, poiché in questo processo il metano che sarebbe altrimenti rilasciato in atmosfera viene recuperato e utilizzato. Oggi i numeri legati all'utilizzo di Biometano stanno confermando le aspettative di chi, come Federmetano, ha lavorato per renderlo fruibile.

## **«L'LNG fino a oggi si è rivelato una più che valida risposta per un trasporto più pulito»**

### **Può spiegarsi meglio?**

A distanza di poco più di due anni dall'approvazione del Decreto Interministeriale Biometano (2 marzo 2018), il biometano incentivato dal GSE (società che ricopre un ruolo centrale nell'incentivazione e nello sviluppo delle fonti rinnovabili in Italia) e destinato ai trasporti è stato pari nel 2019 a 44,7 milioni di Sm<sup>3</sup> e a circa 15,1 milioni di Sm<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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.

### **Le prospettive sono rosee.**

Si! 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. Una vera rivoluzione che ci permetterebbe indipendenza energetica a km zero, in un circolo virtuoso che permette allo scarto di trasformarsi in nuova energia. *(2 luglio 2020, cst./Fonte foto Licia Balboni: Federmetano)*