

«Rendere ancora più appetibile la scelta di viaggiare a metano»

Come creare accettazione per le propulsioni alternative come quella a CNG? Licia Balboni, presidente della Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano Federmetano, lo spiega nella seconda parte dell'intervista. Inoltre parla del cambio di rotta di VW, del lavoro di lobbying e di strategie di successo per la promozione di CNG e biogas.



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

In fatto in CNG l'Italia è anni avanti. Più della metà dei veicoli a gas naturale compresso immatricolati in Europa nel 2019 è registrata nel nostro vicino al confine sud. Che gli italiani considerino questa propulsione

alternativa una soluzione efficiente ha a che fare con vari fattori, tra cui l'antico radicamento del CNG. Dal 1948 la Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano Federmetano si impegna nel sensibilizzare i consumatori italiani verso i vantaggi di questo carburante. Leggete anche la prima parte dell'intervista: [«Un veicolo ecologico dai costi sostenibili»](#). Nella seconda parte la presidente di Federmetano Licia Balboni spiega come valuta la reticenza di VW e FCA rispetto al CNG, quali sfide dovrà affrontare la mobilità a metano e cosa fare per promuovere l'accettazione per il gas naturale compresso in Svizzera.

Il gruppo VW ha annunciato che in futuro non vorrà più produrre veicoli a CNG. Alla Fiat Chrysler Automobiles non ci sono novità sul CNG da molto tempo. È preoccupata per questa riluttanza?

Licia Balboni, presidente di Federmetano: Quanto recentemente emerso in merito a un cambiamento di rotta da parte del gruppo VW, che negli ultimi anni si è rivelato un prezioso sostenitore del metano per autotrazione, merita una serie di considerazioni alla luce delle quali più che di preoccupazioni parlerei di riflessioni. Anche se – come pare sia emerso da alcune dichiarazioni riportate dalla stampa qualche mese fa – l'obiettivo di Volkswagen sarebbe arrivare a un 2040 che non contempli più la produzione di auto a combustione interna, è d'obbligo sottolineare che tale meta sarebbe raggiungibile solo attraverso una serie di tappe intermedie, in termini di logiche di produzione, che imporrebbe in ogni caso l'immissione sul mercato di auto a CNG ancora per qualche anno. A ciò si aggiunge la notizia che da parte del gruppo tedesco è in arrivo una nuova generazione di veicoli alimentati proprio a gas naturale. Certamente a determinare le decisioni di Volkswagen è il mercato.

A cosa si riferisce?

Saranno i volumi delle vendite a influire sui prossimi investimenti del gruppo, numeri che devono necessariamente crescere e che devono raggiungere al 2025 almeno il 5 % dell'immatricolato. Noi faremo il

possibile per rendere ancora più appetibile la scelta di viaggiare a metano, incentivando lo sviluppo del self-service sui PV e cercando di alleggerire la modalità di revisione dei serbatoi, pur mantenendo l'alto standard di sicurezza raggiunto in Italia a zero incidentalità. Non conosciamo invece la politica industriale di FCA, che pare abbandonare un segmento di motorizzazioni, quello degli OEM a metano, che ha sostanzialmente creato, ma che oggi non pare nei fatti essere in fase di ulteriore sviluppo. Certamente questo ci preoccupa e non poco, tutte le politiche di sviluppo del settore verrebbero immediatamente rese vane dall'abbandono dei costruttori di mezzi.

«Ogni territorio rappresenta delle peculiarità dove il gas naturale risulta, a volte, essere l'unica soluzione di mobilità alternativa»

Federmetano mira a sviluppare ulteriormente la mobilità a CNG nel settore delle autovetture. In che modo l'associazione influenza la politica? Com'è il suo lavoro di lobbying?

La lobby del metano non è così forte e influente quanto dovrebbe. Ritengo che ciò sia dovuto alla parcellizzazione delle competenze e all'assenza di massa critica e possibilità economica. Manca una filiera coesa che con una unica voce faccia pesare le proprie richieste, e su questo certamente dobbiamo lavorare. Pertanto più che fare lobby dialoghiamo con la politica e con gli attori tutti del settore metano per autotrazione. Ci confrontiamo costantemente con le Istituzioni, il Governo centrale e gli specifici ministeri: MIT, MiSE, Min Interno e Minambiente.

È abbastanza?

No. Recentemente stiamo collaborando con le amministrazioni regionali

che tanto possono fare in materia di mobilità. Ogni territorio rappresenta delle peculiarità dove il gas naturale risulta, a volte, essere l'unica soluzione di mobilità alternativa, considerando anche la distribuzione della popolazione e l'orografia della nostra penisola. Insomma lavoriamo a un approccio costruttivo, improntato a una visione futura che si regga sulla cooperazione e sulla condivisione di competenze e che coinvolga l'intera filiera produttiva, filiera che conta 20.000 occupati e 1,7 mld di fatturato (dati Anfia, aggiornati al 2017).

Licia Balboni

Presidente della Federazione
Italiana Federmetano



Quali sono le sfide della mobilità a CNG che Federmetano sta affrontando attualmente?

La sfida primaria di Federmetano è diffondere la cultura del metano per la trazione e, da oggi, farlo in uno scenario post crisi sanitaria e in piena crisi economica. Uno scenario in cui la popolazione ha la percezione che l'auto sia il mezzo più sicuro per spostarsi, perché consente di evitare il contatto con l'altro, ma non sempre ha la possibilità di acquistarne una ecologicamente virtuosa. E dunque può pensare a una eventuale trasformazione after market di un veicolo obsoleto, o può scegliere un'auto a metano che si presenta in modelli di costo abbordabile e di utilizzo più che vantaggioso. Chi prova un'auto a metano, con costi di esercizio così contenuti, non la abbandona più!

Lo stesso vale anche per il trasporto pubblico?

Siamo impegnati a far sì che i piani della mobilità sostenibile (PUMS), soprattutto per quanto riguarda le flotte del TPL (Trasporto pubblico locale), vengano mantenuti e si sviluppino flotte con bus alimentati a CNG e a LNG. [A tal proposito siamo stati presenti alla recente consegna di 6 mezzi LNG Scania acquistati dalla azienda di TPL Start Romagna, tra i pochissimi esemplari circolanti in Europa, dopo l'altra flotta acquistata da T-Per, municipalizzata di Bologna, lo scorso dicembre.](#)

Qual è la visione di Federmetano? Come vede la mobilità del futuro?

Se questa domanda mi fosse stata posta qualche mese fa la mia risposta sarebbe stata: una mobilità ibrida, retta dal principio della neutralità tecnologica e con un incremento dell'utilizzo dei mezzi di trasporto condivisi (autobus e treni ad esempio).



Fonte: Istock

E oggi?

Il quadro oggi è cambiato, certamente quanto descritto prima non potrà, e dovrà, venire meno. La salubrità dell'aria continua a essere un obiettivo fondamentale. È chiaro anche che, affinché tale obiettivo sia raggiunto, la cooperazione tra le forze e la coesistenza delle diverse alimentazioni, ognuna per il proprio ambito di competenza, restano condizioni imprescindibili. Bisognerà però osservare cosa accade nei prossimi mesi, dovremo inevitabilmente fare i conti con i timori e l'effettivo potere d'acquisto degli italiani per individuare e mettere in campo soluzioni in grado di coniugare la salute dell'ambiente, e delle persone, con un mercato sicuramente diverso rispetto a quello ipotizzabile mesi fa.

In Svizzera circolano circa 15.000 veicoli a basso impatto ambientale. Ha qualche consiglio su come aumentare la consapevolezza del CNG e del biometano in Svizzera?

Devo dire che la politica che già applicate e lo sviluppo del biometano, che oggi per Voi mi sembra presente in percentuale pari al 20% del gas trasportato, mi paiono già risultati importanti. Non conosco il Vs circolante e dunque l'incidenza di 15.000 mezzi, su di esso. Sicuramente una politica di sviluppo del CNG e del biometano non può fare a meno di un importante progetto di comunicazione. Di esempi virtuosi ai quali la cittadinanza si possa ispirare, comprese le generazioni future. Le politiche di sviluppo che hanno maggiore appeal sono quelle legate al prezzo del carburante, che a parità di energia o potere calorifico deve risultare economicamente vantaggioso.

***«La salubrità dell'aria
continua a essere un obiettivo
fondamentale»***

Ci sono altri punti?

Non vanno poi dimenticate le agevolazioni sulla tassa di possesso dell'auto, sui pedaggi autostradali, sugli accessi alle zone ZTL, nonché sulla possibilità di parcheggiare gratuitamente o con forti sconti. Lo sviluppo va poi legato all'utilizzo di mezzi a CNG/biometano nelle flotte aziendali. E anche il trasporto merci di grandi gruppi internazionali, come IKEA e Nestlé, e GDO sempre più si sta avvicinando all'uso del LNG, un domani bioLNG. Nessuno spot batte un camion con un messaggio green, disegnato sulla fiancata e viaggiante. Anche i mezzi della raccolta rifiuti possono essere alimentati a metano, metano che deriva dalla lavorazione del biogas prodotto da quegli stessi rifiuti. Se ci pensate è incredibile ma è possibile! Un sogno che diventa realtà. «Il metano ci guida, verso un mondo migliore.» *(17 luglio 2020, cst.)*

Leggi anche la prima parte dell'intervista: «[Un veicolo ecologico dai costi sostenibili](#)»