

“Metano? Il competitor è l'ibrido elettrico”

“Ma dal Cng circolo virtuoso”.
Intervista alla presidente di
Federmetano, Licia Balboni:
“Assogametano torni con noi”

a pag. 8

“Auto a metano? Il competitor è l'ibrido elettrico ma dal Cng circolo virtuoso”

Intervista alla presidente di Federmetano, Balboni: “Surrevisione Dafi serve neutralità tecnologica, e non perdere opportunità biometano. Per il self-service, manca solo l'ok del Mit. Assogasmetano torni con noi”. Venerdì associazioni al Mise sul fondo bombole all'AU

di Antonio Junior Ruggiero

“La neutralità tecnologica come idea guida nello sviluppo delle politiche per la mobilità”. Questo il messaggio centrale lanciato da **Federmetano** nel corso di un'audizione tenuta nei giorni scorsi in X commissione del Senato sull'automotive. “Oggi, grazie a tecnologie e rete di trasporto, possiamo parlare di miscele di metano e idrogeno – spiega a QE la presidente **Licia Balboni** – che non vanno considerate solo come un ponte verso l'elettrico ma come soluzioni definitive e disponibili. Certamente l'opportunità da cogliere immediatamente, al fine di indirizzare la politica sul settore, è quella del biometano, valorizzando un prodotto made in Italy, a filiera corta, che può rilanciare il settore agricolo e creare occupazione specializzata, risolvendo il problema Forsu. Si attiverebbe così un circolo virtuoso nella sua interezza, con drastica riduzione delle emissioni di CO2”.

Come giudica l'azione di Governo e Parlamento sulla mobilità?

L'automotive in generale è stato un po' bistrattato, raccogliendo attenzioni solo in ultima battuta nonostante la sua primaria importanza. Per quanto riguarda i veicoli a gas naturale ci auguriamo che gli incentivi all'acquisto possano proseguire e mantenere la soglia di 110 g/km di CO2 in scadenza il 31 dicembre 2020. Va detto, però, che il meccanismo europeo di valutazione delle emissioni di CO2 non dovrebbe basarsi solo su quelle allo scarico, bensì su un'ottica “well-to-wheel” o, meglio, sull'intero ciclo di vita (Lca). Con queste metodologie, è chiaro, il biometano sarebbe assolutamente paragonabile a un'auto full electric alimentata esclusivamente da energia generata con Fer. Se si perseguisse il principio di neutralità tecnologica, dunque, il biometano potrebbe alimentare fino al 15% delle auto circolanti, riuscendo a evitare che le case automobilistiche pensino di ritirarsi dal comparto.

Un altro fronte su cui siamo impegnati è la modalità di revisione dei serbatoi. Nella Legge di conversione del DL Semplificazioni c'è il passaggio dal Servizio fondo bombole metano all'Acquirente Unico, una vera rivoluzione. Noi e altre associazioni siamo stati convocati il 18 settembre a Roma dal Mise per parlarne. Ciò che auspichiamo sono metodologie di revisione più semplici e più spazio alle officine specializzate, dato che oggi il vero tallone d'Achille dell'uso delle auto alimentate a gas naturale sono i tempi di revisione dei serbatoi e i fermi auto che ne derivano.



Che prospettive vede nella revisione della direttiva Dafi?

È un momento particolarmente delicato, con forti pressioni per escludere il gas naturale dalla Direttiva. In coordinamento con l'associazione Ngva Europe, che ci rappresenta presso le istituzioni Ue, abbiamo inviato un nostro contributo in cui chiediamo, principalmente, di mantenere un approccio improntato alla neutralità tecnologica, soprattutto in attesa e con l'auspicio che venga considerato il ciclo “wheel to wheel”. Mantenere questo principio è fondamentale, soprattutto ora che stiamo assistendo a un progressivo incremento della produzione, distribuzione e utilizzo del biometano; un gas naturale 100% rinnovabile, a CO2 nulla se non negativa e immediatamente utilizzabile con l'infrastruttura del gas già esistente e con i motori già oggi in circolazione. Poche alternative di mobilità sono implementabili in modo altrettanto immediato ed efficace in termini di decarbonizzazione.

A che punto siamo lungo il percorso verso il self-service per il metano?

L'ultimo decreto di riferimento è stato licenziato a marzo 2019 con tutti i crismi per poter procedere. Il tassello mancante è il via libera della ministra Paola De Micheli a un “tutorial” sviluppato da Snam, che sarà presto messo on line, sul quale è arrivato l'ok di Mise e Vigili del Fuoco. Se avessimo avuto questa possibilità già durante il lockdown avremmo evitato che le spese di gestione, legate al presidio degli impianti da parte degli operatori di piazzale, fossero un ulteriore aggravio per i proprietari delle stazioni di rifornimento, già pesantemente colpiti dal crollo delle vendite Cng che ha toccato punte del 90%, dovute al blocco della circolazione privata.

Nello scacchiere delle diverse alimentazioni per auto, elettrico e gas naturale possono trovare forme di complementarità o sono destinate a erodersi quote di mercato?

Più che il full electric il vero competitor oggi è l'ibrido elettrico. Queste auto hanno avuto agevolazioni in alcune città, come nel centro di Bologna. A mio parere, invece, i centri cittadini possono essere opportunamente decongestionati dal traffico veicolare, mentre l'extraurbano e il movimento merci possono trovare nel gas naturale un vettore energetico di eccellenza, considerato il calo drastico degli NOx e del particolato (PM10, PM2,5), ovvero degli inquinanti locali che nella Pianura Padana sono causa di morti premature dovute a forme cancerogene che colpiscono le vie respiratorie.

Quali sono, invece, le potenzialità per in altri settori come i trasporti pubblici, macchinari agricoli o mezzi pesanti?

Quello delle autovetture è il comparto che ci preoccupa di più rispetto alla competizione delle altre alimentazioni. Sui trasporti pesanti, invece, vediamo un grande vantaggio del Gnl, anche perché i mezzi costano meno rispetto ad altre alimentazioni quali l'elettrico, come nel caso degli autobus. Le stesse municipalizzate stanno vivendo un cambio di mentalità e spesso includono il Gnl tra le opzioni da scegliere per la sostituzione del parco Tpl a diesel; si veda il recente esempio di T-Per, municipalizzata di Bologna, che a fine agosto ha bandito una gara per la fornitura di 568 autobus, di cui 207 Cng e 117 Gnl. Non dimentichiamo poi i numeri della rete Gnl: da 5 distributori nel 2014 a 79 nell'ultimo mese, per circa 3.000 mezzi circolanti, cioè la metà di tutti quelli attivi in Europa.

Guardando alla rappresentanza associativa, infine, come si svilupperanno i vostri rapporti con le altre realtà parallele?

Noi rappresentiamo i proprietari privati di distributori stradali che hanno realizzato la rete in questi anni e abbiamo allargato la nostra rete di affiliazione a officine e associazione ad aziende agricole, società di trasporto e costruttori di componentistica per impianti stradali. Nel 2008 c'è stata una scissione con la nascita di Assogasmetano ma ora ci auguriamo che l'attuale presidente possa traghettare quella realtà verso la nostra; potremmo essere così più rappresentativi e parlare con una voce unica. Sarebbe opportuno che Assogasmetano potesse rientrare in **Federmetano** e non posso che augurarmi che questo obiettivo venga raggiunto nel più breve tempo possibile, per il bene di tutto il settore dell'autotrazione a gas naturale, a biometano e a Gnl.