

ROMA, 21 settembre 2021  Società - associazioni

## “Dare piena giustizia a un carburante come il biometano”

“È l'unica soluzione a emissioni negative di CO2, un risultato che l'elettrico non può ottenere. Le case automobilistiche continuano a investire”. Fit for 55, D.Lgs veicoli puliti e sindrome Nimby: intervista al presidente Federmetano, Dante Natali

 di Antonio Junior Ruggiero



“Nonostante gli appelli e le sollecitazioni” il pacchetto Fit for 55 non tiene sufficientemente conto “della neutralità tecnologica”. A sostenerlo è il presidente Federmetano, Dante Natali, in un'ampia intervista a QE.

### **Che contributo possono dare i trasporti a gas nel raggiungimento degli obiettivi europei di sostenibilità?**

Il gas naturale è una soluzione immediata per raggiungere una sostenibilità che sia tanto ambientale quanto economica e sociale, aspetto di cui non possiamo non tenere conto in un momento storico come quello attuale. È necessario supportare il cittadino affinché possa fare la sua parte nel perseguimento di una mobilità green. Come?

Mettendo a sua disposizione strumenti utilizzabili sin da ora e il cui costo sia accessibile. La valenza già insita nel gas naturale ai fini dell'abbattimento della CO2 trova maggiore espressione nell'utilizzo del biometano, combustibile 100% rinnovabile, totalmente made in Italy. Un vettore energetico virtuoso, utilizzabile su ogni veicolo attualmente alimentato a gas naturale senza necessità di modifiche motoristiche e dotato di un'infrastruttura esistente e capillare - composta di circa 1.500 punti vendita - che non richiede ulteriori investimenti ed è pronta anche per le future miscele metano/idrogeno, consentendoci perciò di guardare molto avanti nella transizione energetica.

Purtroppo il pacchetto Fit for 55, nonostante gli appelli e le sollecitazioni alla neutralità tecnologica rivolti dalle associazioni nazionali e internazionali alle istituzioni Ue, non tiene adeguatamente conto del grande contributo alla decarbonizzazione che può derivare dall'utilizzo immediato e su più vasta scala dei combustibili rinnovabili, dal biometano in primis. Considerare esclusivamente le emissioni allo scarico dei veicoli non è sufficiente per affrontare il problema delle emissioni climalteranti. Serve un'ottica globale, che valuti le emissioni dovute anche alla produzione del combustibile e al ciclo di vita del veicolo.

### **Che valutazione date dello schema di D.Lgs sulla “promozione dei veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada” approvato dal Governo a fine luglio e inviato al Parlamento?**

Anche in questo caso vale quanto dichiarato prima. Il provvedimento, fatta eccezione per i mezzi pesanti a gas naturale e alcune tipologie di autobus - per i quali la definizione di veicolo pulito è

legata all'uso di combustibili alternativi, tra cui il gas naturale e il biometano - penalizza gli altri veicoli alimentati a metano, dal momento che per definire "puliti" i veicoli commerciali leggeri (N1), le autovetture (M1) e gli autobus più piccoli si tiene conto della valutazione delle emissioni allo scarico. Un simile approccio non rende pienamente giustizia a un carburante come il biometano.

### **Cosa fa Federmetano per invertire la rotta?**

Parte del lavoro di Federmetano consiste nel dialogare con istituzioni e decisori politici per fare il modo che al biometano sia riconosciuta la giusta attenzione. Già oggi il 20% del metano usato in autotrazione è bio; circa 2,04 mld di km ogni anno sono percorsi dagli 1,088 milioni di veicoli a gas naturale attualmente circolanti in Italia a impatto zero. Risultati importanti che certamente devono essere incrementati nel trasporto pubblico locale, nel trasporto leggero e in quello pesante.

Parlando di trasporto pesante aggiungo che nel periodo gennaio-giugno 2021 sono stati immatricolati 911 veicoli pesanti alimentati a metano, di cui 635 a Gnl. Ben 3.524 sono i mezzi che si muovono a Gnl immatricolati in Italia dal 2014 a giugno 2021, tutti mezzi che potrebbero essere alimentati a bio-Gnl. Auspichiamo, quindi, che tutto il biometano che si andrà a produrre al 2030, pari a 8 mld Smc/anno secondo quanto riportato nella Sen 2017, possa essere utilizzato per l'autotrazione e che quindi il 15% dei mezzi circolanti possa muoversi a biometano, ovvero con energia 100% rinnovabile.

### **Più in generale, che ruolo ha assunto il metano nella mobilità italiana dati gli effetti che la pandemia ha imposto dal 2020 e cosa potrà succedere nei prossimi mesi?**

Analizzando l'andamento del mercato di riferimento degli ultimi mesi ci è stato restituito un quadro che ritrae un settore resiliente, con tutte le carte in regola per far correre il nostro Paese lungo la strada della sostenibilità. D'altra parte, proprio nel 2020 abbiamo assistito a una crescita del circolante a metano che oggi rappresenta il 2,1% del parco veicolare totale italiano, passato da 1,071 milioni di veicoli nel 2019 a 1,088 milioni nel 2020. Un segno positivo è arrivato anche dal fronte delle immatricolazioni delle auto a metano, che contano circa 24.300 autovetture a gas naturale immatricolate da gennaio/agosto 2021, contro le 23.041 autovetture immatricolate nello stesso periodo del 2019 (+5,4%). A marzo 2021 abbiamo registrato un picco del +59,2% rispetto allo stesso mese del 2019 (dati Unrae).

Decisive novità stanno animando il nostro comparto, tra queste la possibilità di fare rifornimento in modalità self-service. Alcune aziende associate Federmetano sono state tra le prime ad aver implementato i loro punti vendita con tale tecnologia; è anche di questo che parleremo domani, 22 settembre, durante "Mutamenti in corso". Un'occasione di confronto per raccontarci, finalmente di persona, i risultati degli incredibili sforzi profusi durante i mesi segnati dalla crisi sanitaria, economica e sociale.

### **Il numero ridotto di modelli a metano in commercio frena significativamente lo sviluppo del settore?**

La recente crescita del circolante e la tenuta delle immatricolazioni descrivono un settore che non ha alcuna intenzione di rallentare o frenare. Oggi gli utenti hanno a disposizione mezzi performanti, in grado di soddisfare diverse esigenze di trasporto. Parliamo degli stessi utenti che stanno facendo i conti con le ripercussioni economiche della crisi pandemica in atto in un Paese che, come gli altri, è chiamato ad adoperarsi in vista dei target imposti dall'Europa in termini di riduzione dell'impatto ambientale. Ebbene, in tale contesto il gas naturale, soprattutto se di origine bio, permette di colmare il gap tra la necessaria corsa alla sostenibilità e l'inevitabile rallentamento dell'economia. Inoltre, la possibilità di fare rifornimento in modalità self-service consentirà a chi viaggia a metano di avere ulteriori vantaggi in termini di disponibilità del prodotto. Quelli elencati

sono elementi di cui ci auguriamo le case automobilistiche tengano conto per continuare a investire in una tecnologia che tanto ha da offrire ai cittadini.

**Il settore del biometano non è escluso dal fenomeno della sindrome Nimby. Per quale motivo e come si può affrontare il problema?**

Un simile problema si può affrontare tramite una corretta informazione. È importante che i cittadini comprendano che il biometano pone fine a problemi di interesse collettivo, per i quali non esistono soluzioni altrettanto valide. Pensiamo alla questione delle emissioni di metano in atmosfera: queste sono inevitabili perché conseguenza di processi fisiologici legati alla vita sul pianeta, oltre che di attività antropiche come quelle agricole e di produzione alimentare. Ebbene utilizzare il biometano nei trasporti, in sostituzione dell'equivalente "fossile", vorrebbe dire recuperare un inquinante e trasformarlo in energia. Il biometano è oggi l'unica soluzione a emissioni negative di CO<sub>2</sub>, un risultato che l'elettrico non può ottenere. Se nel prossimo futuro dovessimo avere solo auto elettriche, il metano (inevitabilmente prodotto) anziché essere usato in sostituzione di un carburante fossile andrebbe a incrementare l'effetto serra in atmosfera.

---

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. È VIETATA LA DIFFUSIONE E RIPRODUZIONE TOTALE O PARZIALE IN QUALUNQUE FORMATO.

Privacy policy (GDPR)  
[www.quotidianoenergia.it](http://www.quotidianoenergia.it)