

Personae People

Evoluzione del gas naturale autotrazione



di Monica Dall'Olio

Federmetano, la Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano, lo scorso 17 dicembre ha organizzato un seminario da remoto volto a fornire a operatori del settore e utenti un quadro della situazione attuale del comparto e delle sfide che sta affrontando. Comparto di grande interesse per il futuro della mobilità, ma minacciato dal rincaro dei prezzi e dalle dichiarazioni di eliminazione graduale (phase out) dal motore a combustione interna. Ne abbiamo parlato con il presidente Dante Natali.

PERCHÉ QUESTO INCONTRO?

Il sovrapporsi di provvedimenti e situazioni stanno avendo un pesante impatto sul nostro settore, a cominciare dal Fit for 55 Package. Se le finalità del pacchetto legislativo sono condivisibili in vista del benessere dell'ambiente in cui viviamo, non condividiamo però il percorso individuato per arrivare ai risultati indicati. Sancire la fine del motore endotermico, al 2035, è un errore che bloccherà gli investimenti e gli sviluppi che in questi anni si sono succeduti e che sono in programma in merito ai biocarburanti.

Dante Natali



Porsi obiettivi così ambiziosi come quelli del Pacchetto Fit for 55, in termini di riduzione CO₂, e pensare di riuscire a realizzarli attraverso un'unica tecnologia è un obiettivo non perseguibile realisticamente. È necessario dare modo ai biocarburanti, in particolare al biometano, di fare la propria parte nella partita per la decarbonizzazione, secondo il principio di neutralità tecnologica. A questa situazione si è aggiunto, dal 1 di ottobre, lo tsunami prezzi.

CARO PREZZI. QUALI LE CAUSE?

Le cause dell'attuale tensione del mercato del gas sono molteplici. Certamente sul nostro settore stanno confluendo una serie di tensioni geopolitiche il cui andamento influisce pesantemente sul prezzo del gas, tanto da portarlo fino a 126 cents/smc. Cifre mai viste in 70 anni di storia e che nessuno avrebbe mai immaginato, se consideriamo che dal 2005 a oggi il prezzo medio annuale del gas si è sempre attestato intorno ai 24,50 cents/smc.

La situazione è fonte di forte preoccupazione, poiché le conseguenze si abbattano su operatori del settore, imprenditori e lavoratori che rappresentano una eccellenza nazionale, e su una utenza che dimostra grande fiducia nel gas naturale per auto e che ha compiuto una scelta dettata da motivazioni sia ecologiche sia economiche. Parimenti penso agli autotrasportatori che hanno scelto mezzi a LNG, contribuendo così a un trasporto sostenibile, e si trovano oggi ad affrontare tale criticità.

COSA CHIEDETE ALLA POLITICA?

Dai frequenti incontri con esponenti politici abbiamo riscontrato appoggio e impegno nel portare avanti le istanze del nostro settore. Tra le misure chieste da Federmetano, nell'ambito del confronto con i deci-

sori politici che dura da mesi, puntiamo all'applicazione dell'iva agevolata al 5% anche all'uso autotrazione con la possibilità di traslare questo beneficio all'utenza finale, essendo la fiscalità l'unico aspetto su cui è possibile intervenire. Diversi coloro che ci hanno assicurato il loro appoggio in tal senso, come il Sottosegretario al ministero della Transizione ecologica On. Vannia Gava e il senatore Paolo Arrigoni, 13a Commissione Territorio, ambiente, beni ambientali, che hanno preso parte al seminario da remoto.

Chiediamo inoltre attenzione per il biometano come chiave per un trasporto immediatamente sostenibile: combustibile 100% rinnovabile, made in Italy, utilizzabile esattamente come CNG e LNG di origine fossile, ma con emissioni di CO₂ pari a zero, su ogni veicolo attualmente alimentato a gas naturale senza necessità di modifiche motoristiche. Soluzione in grado di soddisfare molteplici esigenze di trasporto, da quello leggero a quello pesante su distanze di migliaia di km.

IL BIOMETANO È GIÀ UNA REALTÀ?

Certamente, il nostro settore è fortemente all'avanguardia per quanto riguarda la decarbonizzazione. Nel 2020 il 20% di metano usato in autotrazione era di origine bio – circa 2,04 mld di km sono stati percorsi dagli 1,088 milioni di veicoli a gas naturale attualmente circolanti in Italia a impatto zero – percentuale che è stata stimata del 30% per il 2021. Risultati importanti che certamente devono essere incrementati – a fronte del biometano che si andrà a produrre al 2026, pari a circa 3,5 mld Smc (Standard metro cubo) per tutti gli usi (fonte PNIEC e PNRR) – nel trasporto pubblico locale (TPL), nel trasporto leggero e in quello pesante. ■

The evolution of natural gas for auto traction

Federmetano, the National Federation of Methane Distributors and Transporters, last December 17th, organized a seminar aimed at providing field operators and users with a picture of the current situation of the sector and the challenges it is facing. It is a sector of great interest for the future of mobility, but threatened by rising prices and declarations of phasing out from the internal combustion engine. We talked about it with the President Mr. Dante Natali: The overlapping of measures and situations are having a heavy impact on our sector, starting with the Fit for 55 Package. If the purposes of the legislative package can be shared in view of the environment well-being, we do not, however, share the path identified to achieve the indicated results. Deciding to end the use of the internal combustion engine by 2035 is an error that will block the investments and developments that have taken place in recent years and that are planned in relation to bio fuels. ■