

Auto a metano:

definizione più rapida di un quadro legislativo “certo”

Le osservazioni di NGV System Italia in audizione presso la X Commissione Attività Produttive della Camera

La proposta di legge dell'onorevole Saglia “Disposizioni in materia di utilizzo del metano come carburante per autotrazione”, attualmente in discussione presso la X Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati, nasce per incentivare l'uso del metano per auto che ha una specificità ambientale estremamente favorevole sia per quanto riguarda le emissioni

inquinanti complessive, che per quanto riguarda le emissioni di CO₂, che in confronto ai combustibili tradizionali, nonché a quelli cosiddetti alternativi.

Lo sviluppo del mercato dei veicoli a metano e delle relative infrastrutture, oggi, permetterà in futuro, come anche ricordato nella proposta di legge, l'utilizzo delle medesime per la distribuzione del gas naturale di origine



Figura 1. Effetti ambientali ed economici nel caso di raddoppio della rete distributiva di metano per autotrazione



Figura 2. Moderna stazione di rifornimento multi-combustibile (benzina, diesel, metano, biometano, miscele metano-idrogeno) dotata di dispositivi self-service e multi dispenser

non fossile, ma derivato da fonti rinnovabili (biometano), una delle soluzioni verso cui sembrano indirizzate le istituzioni europee chiamate a declinare il futuro delle politiche dei trasporti. Il metano per autotrazione sta conoscendo una stagione di significativo sviluppo grazie al crescente numero di modelli immessi sul mercato da parte dei costruttori automobilistici e ad un conseguente aumento, seppur molto graduale, della rete distributiva. Condizioni che, NGV System ritiene siano frutto di una situazione contingente che potrebbe però mutare, riportando il settore nel suo complesso ad una situazione di precarietà, come è stato fino a poco tempo fa e come, tutto sommato, lo è tuttora.

Per questo motivo il settore del metano per auto vede la proposta di legge Saglia con estremo favore, in quanto ha il pregio di approssicare il metano per autotrazione con una sorta di legge quadro mirata, la quale potrebbe risolvere i problemi strutturali che fino ad ora hanno

frenato lo sviluppo del metano per autotrazione, quali:

- disposizioni normative, regolamentari e amministrative ad esso dedicate non al passo con le innovazioni tecniche del settore;
- la frammentarietà ed episodicità dell'incentivazione all'acquisto di veicoli a metano e l'incertezza del supporto fiscale nel lungo termine (accisa);
- la mancanza di principi generali cui devono attenersi le Regioni nella redazione dei piani di sviluppo della rete distributiva del metano prevedendo criteri di indirizzo per uno sviluppo equilibrato sul territorio a vantaggio delle zone carenti di impianti o assenti del servizio di distribuzione;
- la pesante burocrazia per l'apertura di nuovi impianti;
- l'assenza di norme tariffarie dedicate al metano per autotrazione acquistato ed erogato come carburante.

La ratio della proposta di legge è evidentemente quella di supportare, a fronte di valutazioni di impatto ambientale ben esposte nelle premesse della proposta di legge, un combustibile alternativo con potenzialità ancora non del tutto espresse.

La proposta di legge dell'onorevole Froner, abbinata a quella di Saglia e in discussione alla X Commissione, ricorda nell'introduzione i risultati di uno studio di Nomisma Energia che mette in evidenza, dal punto di vista ambientale, economico e sociale, cosa avverrebbe se la rete di distribuzione raddoppiasse (ovvero cosa succederebbe se esistessero le condizioni perché lo sviluppo della rete potesse avvenire senza i vincoli oggi esistenti, ancorché nel perimetro della massima sicurezza per l'utente). In figura 1, la sintesi grafica dei risultati dello studio.

Con il giusto impulso e con condizioni Favorevoli il valore aggiunto della filiera industriale del metano per auto potrebbe crescere, entro il 2014, fino a raggiungere



I prodotti della filiera: innovazione nei componenti

Immatricolazioni 2009 OEM	Trasformazioni after-market
Immatricolazioni Gpl: 332.933 autoveicoli	Trasformazioni Gpl: 167.067 autoveicoli
Immatricolazioni metano: 139.976 autoveicoli	Trasformazioni metano: 17.774 autoveicoli
Totale veicoli Gpl: 2008 vs 2009: +400%	
Totale veicoli Metano: 2008 vs 2009: +62,7%	

Tabella 1. Confronto immatricolazioni veicoli a metano e Gpl nel 2008 e 2009

Rete distributiva in Italia	
22.000 distributori di benzina/gasolio	
2.350 distributori di Gpl (quasi tutti integrati nei 22.000 precedenti)	715 distributori di metano

Tabella 2. Rete distributiva metano e Gpl



I prodotti della filiera: innovazione nei veicoli e nei motori

i 4 miliardi di euro e l'occupazione arrivare a circa 25.000 addetti. L'Italia è oggi *leader mondiale per innovazione della componentistica, i veicoli e le stazioni di rifornimento a metano e le sue derivazioni da rinnovabili*. La stazione riportata in figura 2 è definita un caso europeo di best practice e rappresenta ciò cui deve tendere il futuro della distribuzione dei combustibili: il metano/biometano disponibili, anche nelle modalità self-service senza vincoli, insieme ai combustibili tradizionali.

Secondo NGV System Italia, il risultato finale del dibattito in Commissione Industria dovrebbe portare ad uno strumento specifico per il metano per auto che abbia l'obiettivo di creare le condizioni di una *mobilità sostenibile diffusa*. Per questo motivo, pur sostenendo il principio di neutralità tecnologica e di complementarità tra i combustibili nell'ambito delle politiche dell'Unione Europea

e a livello nazionale, il Consorzio ritiene che la proposta di legge in oggetto (e le relative abbinate) debba rimanere esclusivo strumento, viste le specificità di cui sopra, del metano per autotrazione e non di altri combustibili cosiddetti alternativi, quali il Gpl, per il quali si potranno eventualmente identificare altri strumenti di incentivazione, intesi in senso ampio (economici, fiscali, riduzione burocrazia, modernizzazione della legislazione...) differenziati rispetto al metano, la cui situazione in termini di diffusione del parco e rete distributiva rispetto al Gpl è evidenziata nelle *tabelle 1 e 2*.

In un'ottica di 'separazione' NGV ritiene che andrebbe pertanto trattato il provvedimento dell'onorevole Vignali ("Disposizioni in materia di utilizzo del metano e del gas di petrolio liquefatto come carburanti per autotrazione") anch'esso all'esame della X Commissione.

Infine occorre sottolineare che il provvedimento avrà senso per un reale sviluppo del settore metano per i trasporti ed per ottenere conseguenti vantaggi ambientali se, e solo se, il "portofoglio" incentivi sia di una misura tale da garantire il supporto all'acquisto di un elevato numero di veicoli.

• Conclusioni

Il metano ha dimostrato di poter dare vantaggi oggi per la qualità dell'aria nelle nostre città e per la riduzione delle emissioni di CO₂ attraverso un aumento del parco circolante a metano. Per questo motivo, più sarà rapido il processo di definizione legislativa del settore ad esso esclusivamente dedicato, più rapidi ed evidenti saranno i risultati ambientali ed economici della filiera industriale e distributiva del metano per auto. ■