
UNA STRATEGIA PER IL RILANCIO DEL METANO NEI TRASPORTI

Intervista a Mariarosa Baroni, presidente Ngv Italy

Da molti mesi l'emergenza Covid-19 ha distolto l'attenzione da problematiche complesse e urgenti fino all'anno scorso come l'inquinamento. A novembre 2020, intanto, l'Italia ha incassato una nuova condanna dalla Corte di Giustizia Ue in tema di qualità dell'aria e abbiamo già assistito a blocchi del traffico, ad esempio a Roma, con le abituali proteste. La sensazione è che ci sia il rischio di un ritorno a vecchi mali senza aver ancora trovato nuove soluzioni, a partire dal settore della mobilità.

È il momento di cambiare direzione?

Come Ngv Italy stiamo pensando di lanciare una forte campagna di sostegno al retrofit delle auto per intervenire sull'inquinamento cittadino, anche perché spesso c'è confusione sul tema. In questa fase, in cui riteniamo che i consumatori abbiano grossi problemi a sostituire l'auto non solo con il nuovo ma anche con l'usato, vogliamo dare una mano. Vorremmo far capire ai decisionmaker che serve una campagna di retrofit sulle auto più inquinanti e che non si può sperare di sostituirle tutte con elettrico o vetture Euro 5-6. Metano e biometano sono la risposta pronta e accessibile a tutti. La campagna di retrofit deve comprendere anche i mezzi di Tpl perché la tecnologia dual fuel diesel - Cng/bio/Lng è pronta, ben collaudata e permetterà di gestire mezzi pubblici molto più ecologici con un effetto notevole per l'inquinamento. Il tutto a costi ridottissimi, quindi accessibili

anche a quei Comuni dove non si hanno possibilità economiche per investire in questa direzione.

Siamo abituati a pensare al dualismo elettrico-gas ma, dati i costi del retrofit, la vera concorrenza è tra metano e Gpl?

Io sono nata con il Gpl e ho fatto parte di Assogasliquidi per anni. Lo ritengo certamente una buona opzione, sopra il diesel. Tuttavia, bisogna tener sempre presente che la mobilità a metano abilita anche l'immissione di crescenti quote di rinnovabili nei trasporti con il biometano e in prospettiva l'idrometano. Certo oggi il problema che il metano sconta è il costo superiore del serbatoio ma stiamo lavorando ad una soluzione per portare l'impianto al livello più economico possibile. Inoltre, abbiamo chiesto incentivi differenziati proprio in virtù di questi costi, anche se bisogna tenere presente che il gap dovrebbe essere assorbito dal minor costo del metano che oggi, purtroppo, non è sufficientemente concorrenziale. E poi oggi c'è il self-service che è una novità molto importante, una possibilità che darà una svolta al nostro settore. Quando sono diventata presidente nel 2013 ho deciso di portare avanti la richiesta del self-service. Da allora abbiamo lavorato sodo e perseverato fino al risultato di oggi. Ora stiamo sensibilizzando i proprietari delle stazioni di rifornimento per ridurre il costo del metano per il self come avviene per diesel e benzina e so che anche Assogasmetano sta portando avanti questo progetto.



C'è anche una questione di "lobbying" forte dell'elettrico a livello istituzionale e verso la società?

Ogni "lobby" fa legittimamente il proprio lavoro. Riconosco il merito agli stakeholder del settore elettrico di aver lavorato con ottimi risultati, a partire da Bruxelles fino a Roma. Il punto però non riguarda le singole soluzioni ma la necessaria gradualità e promozione in parallelo di un ventaglio di opzioni, senza le quali non si riuscirà a incidere in modo significativo sulla decarbonizzazione di tutte le modalità di trasporto a partire da subito. Non è con la distruzione della filiera della meccanica, su cui peraltro l'Italia basa una parte importante del proprio Pil, che si otterrà la decarbonizzazione dei trasporti.

Quando fu elaborata la prima versione della Dafi si era partiti dal concetto di neutralità tecnologica in cui ci fosse spazio per tutti. Le aziende della filiera raccolte sotto il cappello Ngv Italia stanno lavorando con noi seguendo lo spirito della Dafi e sviluppando soluzioni a metano e bio-metano non solo sulle auto ma anche su imbarcazioni, trattori, camion, treni e magari in futuro anche aerei. In generale, ben venga ogni soluzione che porti alla decarbonizzazione ma il tutto va fatto con giudizio e in maniera accessibile non solo al mercato dei trasporti leggeri e pesanti ma anche per i normali cittadini il cui potere di acquisto si è ridotto in modo significativo e l'attuale crisi rischia di ridurre ancora.

L'idrometano è una chiave per il rilancio del metano?

L'idrometano e il biometano, anche in miscela, sono le chiavi del rilancio del settore. Stiamo lavorando per avere un decreto sull'idrometano. È importante stabilire e testare la possibilità di immissione in rete. L'idrogeno è ad altissima pressione e va verificata la compatibilità su tutta la componentistica. Fino al 10% di miscela non c'è problema ma vogliamo arrivare al 30%, sempre in assoluta sicurezza. Tra i nostri associati Snam sta sviluppando parallelamente sia progetti sul biometano sia progetti per l'idrogeno.

Infine il panorama delle associazioni di settore che voi state provando a far convergere di più. Un'operazione possibile?

Tendo la mano a tutti. Senza sinergia siamo meno di nessuno. Ngv Italia, quando ci sono richieste o comunicazioni importanti verso le istituzioni, chiede sempre la condivisione con le altre associazioni di settore. Questo, però, avviene solo per temi tecnici specifici, come nel caso della domanda al Mit di snellire le pratiche di revisione dei serbatoi. Bisogna fare molto di più, uscendo dallo schema di singola associazione, coinvolgendo non solo gli stakeholder e le istituzioni ma anche i consumatori con un messaggio comune.

