

Gas auto: se la regolazione cambia, i costruttori seguiranno

Intervista a Maria Rosa Baroni, presidente di Ngv Italy



Dal self service metano agli incentivi per il retrofit, dalle norme europee sulle emissioni alla revisione della Dafi, fino alle prospettive dell'idrogeno. Il punto di vista di Maria Rosa Baroni, presidente di Ngv Italy, dopo il recente accordo con Assogasliquidi per sostenere le istanze della mobilità a gas ([v. Staffetta 02/03](#)).

Quali sono le vostre proposte per incentivare la conversione a gas del parco circolante?

Sul tavolo ci sono due percorsi, entrambi di immediata applicabilità. Il primo riguarda le bombole installate sui veicoli. La norma in vigore è palesemente obsoleta, complessa e costosa. Il dover ricorrere alle limitate risorse della pubblica amministrazione per la gestione di tale processo è farraginoso e sta causando numerosi problemi ai consumatori. Nel 2020, NGV Italy insieme all'intera filiera industriale ha presentato delle proposte sul tema per alleviare la pressione che attualmente grava su molti uffici provinciali della MTCT. In particolare, le proposte agiscono su due punti fondamentali: l'estensione del periodo di riqualificazione dopo la prima verifica e un più efficace e rigoroso sistema di qualificazione dei tecnici preposti a detta riqualificazione sulla scorta di quando stabilito dalle norme tecniche nazionali (UNI 11623-1-2). È quanto mai importante che tali proposte vengano attuate al più presto.

Il secondo percorso attiene la riattivazione di un "mini-incentivo" (parliamo di 900 euro che non sono confrontabili con quelli molto più "ricchi" attualmente in vigore) per trasformazione i veicoli e con ciò dare possibilità a consumatori con veicoli esistenti di ridurre le emissioni preservando veicoli che altrimenti difficilmente verrebbero sostituiti.

State monitorando la diffusione del self service metano?

A cavallo del nuovo anno abbiamo avuto sviluppi che definirei storici sul versante del self service. I primi impianti sono oggi disponibili ed altri si aggiungeranno presto. Stiamo colloquiando con le Associazioni di categoria e gli investitori per fornire supporto decisionale quando si debba adattare al servizio un punto vendita già operativo. Ovviamente nel caso di nuove stazioni, progettate fin dall'inizio per integrare questo servizio, la cosa è più semplice. Ma credo che le soluzioni individuate per tutte le stazioni esistenti siano efficaci, immediatamente realizzabili e soprattutto lo siano con costi iniziali molto ridotti. Abbiamo constatato un grande interesse e siamo convinti che nel prossimo trimestre potremmo assistere ad un notevole incremento di punti vendita in grado di offrire questo servizio.

È possibile "riportare a bordo" i produttori italiani di auto, perché tornino a investire nella mobilità a gas?

L'infrastrutturazione già esistente per la mobilità a metano nel nostro Paese assieme al primo parco auto circolante d'Europa (circa 1,2 milioni di veicoli) sono "asset" strategici che vanno rafforzati poiché utili da subito, e senza ulteriori spese in infrastrutture a carico dei consumatori, per incrementare l'offerta (e l'uso) di carburanti alternativi con indubbi vantaggi ambientali oltre che economici.

Peraltro, mi lasci ricordare che il biometano (fonte totalmente rinnovabile) concorre in modo importante già oggi a formare una buona fetta del consumo di gas per autotrazione, fruendo di una

filiera interamente nazionale. Per quanto riguarda i produttori di veicoli, ci sono due questioni: la prima riguarda l'ambito normativo, che oggi privilegia unicamente la visione delle emissioni allo scarico. Paradossalmente, un'auto a metano – anche se interamente alimentata con biometano – non gode dello stesso trattamento di un'auto ibrida o elettrica. E questo condiziona le scelte dei produttori di automobili. La seconda considerazione è che, anche facendo leva su competenze che il mondo ci invidia, abbiamo in Italia operatori in grado di convertire il parco circolante in modo sicuro ed efficace, a costi ridotti per il consumatore. Con queste due premesse, credo che ci sia molto interesse da parte dei produttori a tornare nel segmento a metano che può fornire una quota importante di immatricolazioni a venire.

C'è la possibilità concreta che la Commissione Europea faccia rientrare nella definizione "zero emissioni" i mezzi a biometano, bioGnl e bioGpl?

A giugno 2021 la Commissione Europea presenterà la revisione della normativa attuale sulle emissioni di CO₂ per i veicoli passeggeri e commerciali leggeri, mentre entro fine 2022 sarà la volta per i veicoli pesanti. La rappresentanza del mondo dei combustibili gassosi, insieme a quella dei combustibili rinnovabili liquidi, ha evidenziato – assieme anche a diverse associazioni di matrice “verde” – alla Commissione la necessità di introdurre meccanismi per valorizzare la dimensione “bio” del combustibile, e che tale aspetto possa partecipare alla determinazione delle emissioni medie di flotta dei costruttori. Ricordo che nel settore trasporti oggi la grossa spinta alle soluzioni a “emissioni zero” vede unicamente soluzioni che azzerano le emissioni allo scarico dei veicoli, ma senza considerare altri aspetti della cosiddetta “life cycle analysis”. Mi permetto una semplificazione “estrema” per spiegare con maggiore chiarezza: seguendo l'impostazione dei regolamenti europei sulla CO₂ una ipotetica auto elettrica in circolazione in un ipotetico Paese che utilizzi solo carbone per produrre elettricità sarebbe considerata comunque ad emissioni zero, anche se le emissioni avverrebbero presso la centrale. Ipotizzando invece di utilizzare biometano vuol dire ridurre, a pari tecnologia, le emissioni di CO₂ di almeno l'80% rispetto al gas naturale; il biometano prodotto da reflui della zootecnia presenta un bilancio complessivo dal pozzo alla ruota addirittura negativo. Si realizza in questo modo un sistema veicolo + combustibile virtuoso, capace di assorbire CO₂ dall'atmosfera al pari di una foresta di alberi.

Sui punti e proposte che stiamo portando avanti, la Commissione sta mostrando apertura e comprensione del tema e, anche in ambito associativo europeo, stiamo ulteriormente lavorando per creare uno schema di “CO₂ crediting” che coinvolga positivamente i produttori di veicoli. Riteniamo che lo schema possa accelerare la transizione verso un modello di mobilità più esteso ma comunque capace di contribuire fattivamente all'abbattimento delle emissioni di CO₂. Tale meccanismo garantirebbe maggiore flessibilità di mezzi nel raggiungimento dei target CO₂, e soprattutto ne ridurrebbe i tempi di attuazione, potendosi basare sulle tecnologie a motori convenzionali e sull'infrastruttura di distribuzione già esistente, senza alcun costo aggiuntivo. Come effetto aggiuntivo, sarebbe di stimolo a maggiori investimenti nel campo dei combustibili rinnovabili in generale, con un impatto ambientale importante anche sulla flotta di veicoli già circolanti in Europa. A maggior ragione per il trasporto pesante, per il quale ad oggi e per un lasso di tempo ragionevolmente ampio, il GNL non ha alternative credibili.

Ci sono prospettive per la diffusione dei motori a combustione a idrogeno?

Lo sviluppo dei motori a idrogeno non è all'anno zero. Oggi ci sono già alcuni a listino e anche Iveco ha già un camion alimentato a idrogeno disponibile per chi volesse acquistarlo. Tuttavia, i costi della tecnologia e del fuel che utilizza, oltre all'assenza di un sistema di infrastrutture di rifornimento, determina un costo sensibilmente superiore alle alternative disponibili sul mercato (motorizzazioni che utilizzano metano e biometano CNG-GNL, adatti anche ad utilizzare blended fuels, elettrico etc.). Detto questo, ci sono spunti interessanti che fanno intravedere nei prossimi 10 anni una significativa riduzione dei costi. Al riguardo, sarà necessario accompagnare la diffusione di questa motorizzazione con un quadro normativo e regolatorio per lo sviluppo delle infrastrutture di distribuzione da un lato e della domanda di idrogeno dall'altro. Ricordiamo, inoltre, che l'idrogeno, come l'elettricità, va prodotto e quindi se vogliamo utilizzarlo per ridurre le emissioni dei trasporti vanno favorite produzioni di questo driver che siano “decarbonizzate”. Sicuramente è una filiera su cui investire se si vuole incidere nel lungo termine sulla completa decarbonizzazione dei trasporti, ma bisogna essere consapevoli che rappresenta una soluzione che potrà raggiungere la maturità nel medio-lungo termine.

Cosa chiedete in vista della revisione della direttiva Dafi?

Nella revisione della direttiva Dafi bisogna assolutamente mantenere un approccio aperto a tutte le tecnologie per poter affrontare in modo ampio la sfida della riduzione delle emissioni di settore. Allo stesso tempo, auspichiamo che il recepimento delle nuove disposizioni a livello nazionale sia anche una occasione per la tanto necessaria semplificazione delle procedure e norme per l'installazione di nuove infrastrutture per il metano, così come lo è in generale per tutte le tecnologie che dovranno consentire all'Italia di conseguire gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Nazionale Energia e Clima 2030. Solo attraverso la semplificazione ed l'armonizzazione degli iter autorizzativi di impianti, installazioni e infrastrutture sarà possibile aumentare in modo significativo la rete di distribuzione del metano (CNG e GNL). Questa azione è propedeutica anche per l'immissione in rete di biometano, di idrometano (blend di metano e idrogeno) e, in prospettiva, di idrogeno. Quindi la richiesta in vista della revisione della direttiva Dafi non deve fare riferimento al solo metano ma deve essere abilitante per la diffusione di tutta la filiera dei combustibili rinnovabili gassosi (biometano e green hydrogen in primis) determinando così una effettiva azione di lungo termine. Ci tengo a sottolineare come, a livello Europeo, non sia stato completato il progetto TEN-T e che oggi non sia ancora possibile assicurare la libera circolazione delle persone e delle merci che viaggiano su veicoli alimentati a metano nelle direttrici principali della EU. Per questo chiediamo l'impegno dei nostri Rappresentanti in sede Comunitaria per sostenere con forza questa necessità e richiedere, quindi, il soddisfacimento dei requisiti stabiliti dalla Direttiva.

© Tutti i diritti riservati

E' vietata la diffusione e o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato.