

L'intervista con il presidente di **Federmetano** Dante Natali

«È alla portata di tutti, può essere usato senza alcuna modifica»

di **Giorgio Costa**

«Con il biometano la trasformazione sarà più rapida e meno costosa»

«**EQUIPARAZIONE** dei veicoli a biometano a quelli elettrici (Bev), libero accesso alle Ztl, agevolazioni sui canoni di sosta, esenzione tassa automobilistica per almeno 5 anni, prosecuzione degli incentivi retrofit per i veicoli trasformati a biometano». Sono queste, come spiega il presidente di **Federmetano** Dante Natali (**nella foto in alto**), alcune delle richieste del settore per sviluppare la filiera del biometano come carburante green.

Qual è oggi la produzione di biometano in Italia, che andamento ha negli ultimi anni e cosa si prevede per il futuro?

«Dal 2019 al 2023 la produzione di biometano realizzata dagli impianti in esercizio e incentivati è più che sestuplicata, passando da 51,7 a 332,5 milioni di m3 (dati Gse). Il settore «metano per auto» può contare ora su una percentuale di sostituzione di metano fossile con biometano pari al 60% e, se consideriamo che la capacità produttiva annua dei 106 impianti in funzione a oggi (744 milioni m3) copre interamente l'erogato di metano compresso dell'anno 2023 (718 milioni m3), entro fine anno prevediamo la totale sostituzione di tutto il metano fossile. Il settore pertanto vanta risultati eccezionali per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di CO2. Il milione di auto a metano che ogni giorno percorrono le strade italiane risultano pertanto carbon neutral. La rete distributiva di 1.600 punti sparsi sul territorio nazionale ha la potenzialità per servire un numero di mezzi 6 volte superiore. Questo dimostra come il settore possa contribuire alla decarbonizzazione anche del 15-20% del parco circolante complessivo italiano».

Quali sono le caratteristiche del biometano e come impatta sul mondo energetico italiano?

«Il biometano è chimicamente uguale al metano fossile, può quindi essere usato senza alcuna modifica ai veicoli e trasportato ed erogato dalle medesime infrastrutture usate oggi. Le difficoltà che stanno riscontrando le auto elettriche nel conqui-

stare quote di mercato ed i ritardi nella realizzazione di una efficiente rete di ricariche rapide, rischiano di compromettere il conseguimento della riduzione di emissioni di CO2 richieste dall'Europa. Il biometano contribuisce alternativamente alla tecnologia elettrica a raggiungere in modo più efficiente gli stessi risultati di riduzione di emissioni di CO2».

Cosa può fare il biometano per la mobilità sostenibile?

«Può dare un contributo alla decarbonizzazione dei trasporti rapido e molto meno costoso di altre soluzioni, caratterizzato da investimenti-sviluppo-posti di lavoro direttamente sul territorio di intervento. Un contributo, inoltre, alla portata di tutti, non solo di chi può permettersi di acquistare un'auto elettrica».

Quante sono le auto alimentate a metano oggi e quale può essere la loro dinamica?

«Le auto a biometano oggi circolanti in Italia sono circa un milione. Per una dinamica in aumento, occorrono diversi fattori: significativi vantaggi riconosciuti all'utente per aver scelto un'auto a biometano; il consolidamento di un mercato stabile del prezzo del gas a livello internazionale; la modifica del Fit for 55 con riconoscimento dei biocarburanti come strumento paritetico alle tecnologie elettrico/idrogeno per la riduzione delle emissioni di CO2. Proprio per promuovere l'utilizzo del biometano in autotrazione **Federmetano** intende portare all'attenzione del Governo alcuni punti, a partire dall'equiparazione dei veicoli a biometano a quelli elettrici (Bev). Tra le misure che proponiamo per favorire la diffusione dei mezzi a biometano, il libero accesso alle Ztl, agevolazioni sui canoni di sosta, esenzione tassa automobilistica per almeno 5 anni, prosecuzione degli incentivi retrofit per i veicoli trasformati a biometano».

Ci sono altri interventi che ritenete necessari?

«Oltre a quelli già citati, riteniamo che occorra monitorare e intervenire su tutti i meccanismi eu-

ropei e non, la cui applicazione potrebbe portare a un'alterazione dei rapporti di concorrenzialità tra i diversi carburanti penalizzando il biometano. È poi urgente sostenere una filiera, quella del metano auto, che conta circa 20.000 addetti potenzialmente a rischio in caso di ulteriore aggravamento dell'attuale crisi del settore. Chiediamo inoltre che venga garantito l'azzeramento dell'accisa per bioGnc e bioGnl e di prevedere nella prossima legge di bilancio un credito di imposta strutturale per le spese di acquisto di bioGnc e Gnl/bioGnl da parte delle imprese di autotrasporto. Infine, semplificare le procedure per l'accesso agli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti alimentati a bioGnc e Gnl/bioGnl e ridurre il pedaggio autostradale per i veicoli a bioGnc e Gnl/bioGnl».

Le auto alimentate a metano possono viaggiare anche a biometano?

«Sì, certamente, in quanto i due carburanti, quello di origine fossile e quello di origine bio, non presentano differenze. Prevediamo che entro fine anno, in Italia, i veicoli a metano circoleranno solo a biometano, visto l'imminente completamento della sostituzione di carburante fossile con carburante bio».

Come sta andando il mercato della trasformazione delle auto a metano?

«Stiamo riscontrando difficoltà nel riattivare un mercato che era stato sostituito dalle auto Oem. Servirà tempo per riattivarlo, Federmetano è impegnata direttamente ed ha realizzato in collaborazione con Ecomotive solutions la trasformazione a metano di una flotta di Panda Hybrid, di cui 2 presentate il 18 settembre scorso a Roma in occasione del convegno 'Biometano per la mobilità sostenibile: l'evoluzione green del motore a combustione interna' da noi promosso».

LA SCHEDA

Accompagna lo sviluppo del settore dal 1948

Federmetano, Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano, è

l'associazione di categoria dei distributori di gas metano per auto in Italia. La sua attività inizia nel 1948 e da allora accompagna lo sviluppo del settore. I soci sono aziende proprietarie di impianti per la distribuzione del metano

uso autotrazione e imprese che svolgono attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai per usi autotrazione, civile, industriale e per le emergenze sui metanodotti.

IL CONVEGNO DI ROMA: PROTAGONISTI

Nella foto sotto i partecipanti al convegno 'Biometano per la mobilità sostenibile: l'evoluzione green del motore a combustione interna': Gian Paolo Repetto (Rie), Angelo Sticchi Damiani (presidente Aci), Marco Mele (Sfbm Spa), Massimo Bitonci (sottosegretario), Dante Natali (presidente **Federmetano**), Paolo Arrigoni (presidente Cse), Giovanni Perrella (presidente comitato tecnico-scientifico Biocarburanti) e Andrea Ricci (Greenture)

I NUMERI

La rete distributiva di 1.600 punti sparsi sul territorio nazionale ha la potenzialità per servire un numero di mezzi sei volte superiore

