

Anfia: un piano d'azione per lo sviluppo del metano in Italia



Mobility Magazine ha intervistato Aurelio Nervo, presidente di Anfia

La Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio nota come Direttiva DAFI, emanata a ottobre 2014, riguarda l'implementazione di infrastrutture per i combustibili alternativi prevedendo un impiego programmato di risorse private e pubbliche, e dovrà essere recepita dagli Stati membri attraverso piani di sviluppo delle diverse fonti alternative per il settore dei trasporti entro fine 2016. Il provvedimento tocca un tema importante per lo sviluppo della filiera della mobilità in direzione di una sempre maggiore sostenibilità ambientale ed economica. Nella categoria dei veicoli "ad alimentazione alternativa" rientrano quelli alimentati a gas – GPL (Gas di petrolio liquefatto), metano (o GNC – Gas naturale compresso), GNL (Gas naturale liquefatto) e biometano – e i veicoli a trazione elettrica e ibrida, oltre a veicoli che utilizzano altri biocombustibili e ai veicoli ad idrogeno.

Come ANFIA, siamo sostenitori del principio di neutralità tecnologica per il raggiungimento dei prossimi obiettivi europei e nazionali di riduzione delle emissioni, ovvero dell'utilizzo di tutto il ventaglio delle tecnologie ecologiche esistenti secondo la maniera più efficace commisurata

allo scopo. Se è vero che in Italia il punto di forza nelle future sfide ambientali è aver sviluppato soluzioni innovative per la mobilità sostenibile a partire da competenze consolidate nei sistemi di alimentazione a metano e a GPL, e nei sistemi di propulsione - la filiera industriale italiana del metano per autotrazione, ad esempio, è riconosciuta come leader mondiale, rappresentando circa 20.000 occupati, 50 PMI e un fatturato di 1,7 miliardi di Euro - è innegabile, del resto, che anche i sistemi ibridi e ibridi plug-in conosceranno una considerevole crescita a livello mondiale nei prossimi anni, mentre riguardo all'elettrico, è necessario un ulteriore avanzamento tecnologico in tema di batterie. La filiera italiana sta individuando competenze e risorse per investire maggiormente in questo senso, così da poter competere sui mercati internazionali, con l'auspicio di avere l'adeguato supporto delle istituzioni.

Resta il fatto che proprio i volumi di mercato raggiunti dalle auto a gas (GPL e metano), hanno permesso all'Italia di diventare, in materia di emissioni inquinanti, uno dei Paesi più virtuosi dell'Unione europea, avendo raggiunto, già nel 2011 con 129,6 g/km, l'obiettivo fissato per il 2015 dalla Commissione Europea in termini di emissioni medie di CO₂ prodotte dalle nuove autovetture vendute (130 g/km). Sempre grazie al contributo delle vendite di veicoli a gas, il nostro Paese vanta il primato in Europa in termini di quota di mercato delle vetture a trazione alternativa, davanti all'Olanda.

Il punto è che mentre il GPL può contare su una rete di distribuzione piuttosto estesa e capillare sulla penisola, – circa 3.734 punti vendita stradali e autostradali* - la rete italiana del metano è formata da circa 1.086 stazioni di rifornimento* distribuite in maniera poco capillare, concentrate in sole 7 Regioni e di cui solo 40 in autostrada. Il rapporto veicoli in circolazione/stazioni di servizio, a fine 2014, è mediamen-

* Fonte Assogasliquidi, novembre 2015



te di 800 veicoli per ogni stazione GNC su un parco circolante complessivamente costituito da circa 918.000 unità, quindi nettamente inferiore all'analogo rapporto per i carburanti tradizionali (benzina e gasolio), che si attesta intorno a 1.700 veicoli per stazione di servizio su un parco circolante di quasi 38 milioni di veicoli e una rete di distribuzione di oltre 21.000 punti di rifornimento (precisando che le flotte di veicoli pesanti possono contare anche su impianti di rifornimento aziendali). E' da considerare, inoltre, che al contrario delle stazioni di servizio tradizionali, le stazioni metano hanno solitamente un solo erogatore, cosa che insieme al maggior tempo impiegato per il rifornimento, può comportare tempi di attesa lunghi per gli automobilisti.

Questi fattori, chiaramente, incidono in maniera negativa sullo sviluppo del mercato dei veicoli a metano che, ad oggi, rappresentano meno del 30% del mercato dei veicoli a gas venduti o trasformati, proprio a causa della carenza e della scarsa omogeneità della rete di distribuzione, che ostacola una diffusione adeguata della gamma di ultima generazione.

In risposta alla Direttiva DAFI, il GNL ha già visto l'elaborazione di un piano di sviluppo infrastrutturale da parte del Ministero dello Svilu-

po Economico, mentre per il GPL, pur avendo già una rete sufficientemente adeguata, si sta definendo la redazione di un piano relativo soprattutto alla richiesta di misure di sostegno alla domanda, e per l'elettrico il Ministero dei Trasporti ha emanato un decreto per la realizzazione delle colonnine di ricarica. Per il metano, invece, esiste un gap infrastrutturale da colmare, un'istanza a supporto della quale ANFIA sta lavorando, sempre nel contesto dell'imminente Piano Strategico Nazionale per le Infrastrutture dei Carburanti Alternativi, in attuazione della citata Direttiva, per la redazione di un documento di programmazione, congiuntamente agli altri stakeholders del settore. Nel 2014, in Italia, l'immatricolato a metano ha superato quota 72.000 unità con una crescita di oltre il 6% rispetto al 2013. Le nuove immatricolazioni di modelli a metano hanno superato il 5% del mercato globale. Il parco nazionale di GNC a fine 2014 è di oltre 917.000 di unità, di cui il 91% sono autovetture, mentre i veicoli industriali, quelli che fanno più chilometri, solo il 9%; gli autobus che viaggiano in città sono solo lo 0,4% del parco GNC e il 4% del parco autobus complessivo. Nel 2015, i volumi di vendita delle auto a metano hanno registrato un calo del 13%, con un trend discendente che risulta confermato anche a gennaio 2016. Può aver inciso su questa dinamica la diminuzione dei prezzi dei carburanti tradizionali: il prezzo alla pompa è sceso, in Italia, del 10% per la benzina e del 13% per il gasolio nell'anno da poco concluso, e i ribassi sarebbero stati ancora più forti se non avesse continuato a salire il peso della componente fiscale dei prezzi (65% sul prezzo della benzina e 62% sul prezzo del gasolio), tra i più elevati in Europa. Considerando tutte le tipologie di veicoli, le Case Costruttrici offrono a listino una ventina di modelli a metano. Nuovi modelli a GNC potrebbero sicuramente offrire maggiori sbocchi, ma la loro progettazione, e la realizzazione di nuove linee di montaggio, comporta investimenti importanti, non facili da realizzare in un clima economicamente ancora incerto come quello attuale.





Le autovetture alimentate a GNC circolanti in 7 regioni Italiane – Emilia Romagna, Marche, Veneto, Toscana, Lombardia, Puglia e Campania, che sono, non a caso, anche le regioni con il maggior numero di stazioni di servizio GNC e fanno tutte parte delle direttrici di traffico citate dalla linea guida TEN-T – rappresentano l'80,1% dell'intero parco auto nazionale a GNC. L'obiettivo del piano d'azione da implementare è quindi, sostanzialmente, far incontrare la domanda di veicoli GNC con l'offerta delle rispettive infrastrutture di erogazione, promuovendo linee di attuazione per l'adeguamento delle infrastrutture che incidano in misura minima sulla spesa pubblica e creino le opportune condizioni per un'efficace diffusione delle tecnologie già oggi disponibili.

I punti chiave da inserire della strategia per il superamento delle attuali criticità, consistono, in primis, nel dare priorità agli interventi infrastrutturali nelle aree urbane e nelle Regioni dove la rete risulta più carente e nel mantenere la convenienza economica del gas naturale rispetto agli altri carburanti, riconoscendone i benefici ambientali, per tutte le tipologie di veicoli. In Europa, oggi, il prezzo alla pompa del gas naturale risulta vantaggioso per effetto di un regime di accisa favorevole. Questo differenziale di prezzo fa sì, ad esempio, che l'extra-costi iniziale legato all'acquisto di un veicolo a metano si possa ripagare in pochissimi anni, anche grazie a motori ormai in grado di garantire un'efficienza analoga a quelli tradizionali a gasolio. Questo vantaggio è particolarmente sentito nel comparto dell'autotrasporto, dove i motori a gasolio sono ancora i più utilizzati. E' fondamentale insomma – sia a livello europeo che nazionale - un trattamento fiscale che mantenga nel tempo la sostenibilità economica del gas naturale come carburante alternativo, in grado di liberare il potenziale addizionale di questo business.

Altri punti importanti riguardano le modifiche del quadro regolatorio e tariffario in materia di trasporto e distribuzione del gas naturale per autotrazione, che tengano conto delle particolarità di utilizzo di questo carburante e intervengano anche ad alleggerire una serie di

procedure burocratiche e autorizzative, nonché l'introduzione di incentivi finanziari e non – anche transitori – per promuovere la realizzazione di nuove infrastrutture. Il rischio imprenditoriale legato alla realizzazione di un nuovo impianto di distribuzione GNC, in particolare se avviene in zone in cui il parco veicolare a metano non è così numeroso, è piuttosto elevato. Potrebbe quindi essere utile, per raggiungere l'obiettivo europeo di dotarsi di un'infrastruttura che soddisfi requisiti minimi di diffusione e capillarità, introdurre forme di incentivazione per il recupero, almeno parziale, dell'investimento fatto in queste aree, nel rispetto di determinate condizioni.

Anche il sostegno alla domanda pubblica – tramite gli appalti pubblici – e privata di veicoli alimentati a metano è un elemento cardine, per raggiungere una massa critica d'utenza tale da garantire la sostenibilità dell'investimento sugli impianti realizzati. Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sugli investimenti delle imprese di autotrasporto, emanato a novembre 2015, ha destinato 15 milioni di Euro agli investimenti delle imprese di autotrasporto in rinnovo del parco veicoli commerciali e industriali, con veicoli alimentati a metano e metano liquido e semirimorchi per l'intermodalità marittima e ferroviaria. E' una misura tornata in vigore per il terzo anno consecutivo, e valida fino al 31 marzo 2016, sulla scia degli impatti positivi già riscontrati negli scorsi anni in termini di rinnovo del parco e innalzamento dei livelli di sicurezza e compatibilità ambientale dei mezzi circolanti. Sempre nel comparto dell'autotrasporto, per chiudere, incentivi non finanziari in questo senso – modularità dei pedaggi e dei rimborsi, dell'accesso alla circolazione e alla sosta operativa nelle aree di pregio ambientale, assegnerebbero ai mezzi GNC un concreto vantaggio operativo ed economico, dando una spinta in direzione di una maggior sostenibilità del sistema dei trasporti industriali.

Aurelio Nervo
Presidente Anfia