

LO SVILUPPO DELLE AUTO A GPL E A METANO

di Carlo Giavarini

Lo scorso dicembre, presso la sala della Protomoteca del Campidoglio di Roma, è stata presentata da Edo Ronchi, già Ministro dell'Ambiente, la ricerca "Green economy e veicoli stradali: una via italiana". Ronchi è Presidente della Fondazione per lo Sviluppo sostenibile (da lui creata nel 2008) promotrice dell'evento insieme a Federchimica, Assogasliquidi ed Ecogas. Presenti al tavolo dei relatori il Sottosegretario Barbara Degani e gli onorevoli Capezzone, Puppato, Firpo

Nel mondo circolano circa un miliardo di auto che consumano poco meno di un terzo dell'energia del pianeta e che emettono circa un quarto della CO₂. Il passaggio a sistemi di mobilità a impatto vicino allo zero passa, secondo il rapporto, attraverso carburanti meno inquinanti, come appunto i gas liquidi e, soprattutto, il metano.

Il diesel ha migliorato notevolmente l'efficienza negli ultimi anni; occorre però fare attenzione alla realtà: Interessante infatti è la verifica delle emissioni dichiarate rispetto a quelle effettive (sempre superiori) degli autoveicoli a benzina e a gasolio; così l'Euro 5 diesel, che dovrebbe emettere, secondo i limiti europei, 0,18 g/km di ossidi di azoto, ne emette in realtà 0,8 come l'Euro-4.

La tecnologia dell'auto a gas è *made in Italy*, sviluppata inizialmente nel periodo dell'autarchia; l'attuale parco di auto a gas circolante in Italia è in termini assoluti il più rilevante d'Europa, rappresentando il 76,8% del parco europeo per le auto a metano e il 26% per quelle a GPL. Sul nostro territorio sono presenti più di 3.000 distributori di GPL e circa 1.000 di metano. Esiste inoltre una diffusa piccola industria per la produzione di impianti e per la trasformazione (circa 6.000 officine), senza contare la produzione di auto a gas (Fiat). Oltre che vantaggi ambientali, l'auto a gas può anche avere un discreto impatto sull'economia, mediante lo sviluppo di questo settore. Secondo il relatore si tratta di una vera e propria eccellenza italiana, anche se si deve ammettere che, rispetto al diesel, l'evoluzione è stata molto minore.

Quando si parla di auto a gas si pensa ad una nicchia, a qualcosa di trascurabile; non è così. In un momento di perdurante crisi, mentre si è registrato un sensibile calo delle vendite di auto, quelle a gas hanno continuato la loro crescita: tra il 2011 e il 2012, le auto a gas sono quasi triplicate, per raggiungere nel 2014 il 14,1% delle immatricolazioni (8,9% GPL e 5,2% metano). Secondo il Presidente del consorzio Ecogas, le autovetture a gas sono il 7% del parco circolante e cioè più di 2.700.000.

Le possibilità di sviluppo sono messe in relazione alla diffusione del bio-metano e del bio-propano, ma anche delle auto ibride e del car-sharing. Per il momento l'auto elettrica rappresenta una nicchia molto piccola e non competitiva col gas. Anche una rimodulazione del bollo sulla base delle emissioni inquinanti aiuterebbe certamente, oltre alla esenzione (ad esempio per 5 anni) dal pagamento del bollo per le auto a gas.

In sintesi, i punti di forza delle auto a gas derivano, secondo il rapporto della Fondazione, da un minore impatto ambientale, da un sostegno all'occupazione e alla produzione industriale nazionale, da un risparmio nei costi di gestione dell'autoveicolo; inoltre, la tecnologia è matura e disponibile sul mercato senza limitazioni.



FONDAZIONE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE
Sustainable Development Foundation

GREEN ECONOMY E VEICOLI STRADALI: UNA VIA ITALIANA
Impatti socio-economici dello sviluppo di auto a GPL e a metano

16 DICEMBRE 2014 | ore 09.30 - 12.45 | Sala della Protomoteca | Campidoglio | Roma

L'Italia, puntando da anni sulla tecnologia motoristica del GPL e del metano, si trova in una posizione di vantaggio competitivo per quote di mercato, rete di rifornimento e competitività della filiera industriale. Lo studio definisce le prospettive delle auto a gas nel nostro paese al 2030 non solo dal punto di vista delle importanti performance ambientali, ma anche dal punto di vista sociale ed economico, come vanto di nuova occupazione per la green economy italiana. All'incontro verranno discusse le politiche e le innovazioni normative strategiche per il settore.

Moderata Raimondo Orsini - Coordinatore Gruppo Mobilità degli Stati Generali della Green Economy

APERTURA LAVORI
Barbara Degani - Sottosegretario Ministero dell'Ambiente, della tutela del Territorio e del Mare
Edo Ronchi - Presidente Fondazione per lo sviluppo sostenibile
Presentazione della ricerca:
"Green Economy e veicoli stradali: una via italiana"

INTERVENTI
Stefano Firpo - Capo Segreteria Tecnica Ministero dello Sviluppo Economico
Laura Puppato - Commissione Territorio, Ambiente e Beni Ambientali Senato
Danielle Capezzone - Presidente Commissione Finanze Camera dei Deputati
Carlo Maria Medaglia - Roma Servizi per Mobilità
Andrea Bianchi - Direttore Politiche Industriali Confindustria
Simona Fabiani - Responsabile Ambiente e Territorio CGIL Nazionale

INTERVENTI DELLE AZIENDE

DOMANDE DAL PUBBLICO E CONCLUSIONI

In collaborazione con
FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI
con il patrocinio di
ROMA CAPITALE

I punti di debolezza sono: la rete distributiva del metano, lungi dall'essere omogenea in tutto il territorio (è carente al sud) e capillare come la rete degli altri carburanti; la dipendenza dagli incentivi per l'acquisto; la percezione che il gas carburante abbia minori prestazioni e che sia dedicato a utenze aventi basso reddito.

Le infrastrutture di distribuzione stanno aumentando rapidamente in alcuni paesi europei come Germania, Austria e Svizzera. Anche in Italia la rete del metano dovrebbe espandersi nel prossimo futuro.



In mancanza di incentivi per l'acquisto, la differenza di prezzo con i modelli a benzina e diesel viene riequilibrata solo con percorrenze annuali di molti chilometri. Ciò vale anche per la trasformazione da benzina a metano. Attualmente la diffusione dei veicoli a gas è limitata alle auto, ai veicoli commerciali leggeri e ai trasporti pubblici. Le prospettive di un uso in espansione di utilizzo del gas metano liquido (GNL), ovvero di un combustibile molto compatto (un m³ di GNL corrisponde a 3 m³ di gas compresso a 200 bar), può creare le condizioni per la diffusione anche in alcuni settori del trasporto pesante. Questa prospettiva, appena accennata nella presentazione presso la Protomoteca, era stata esaminata più a fondo nell'ultima

assemblea dell'associazione dei produttori di gas liquefatti (vedi *La Chimica e l'Industria WEB*, luglio/agosto http://www.soc.chim.it/sites/default/files/chimind/pdf/2014_5_3647_on.pdf).

In conclusione, l'auto a gas costituisce, secondo il report della Fondazione, uno dei possibili volani della *green economy* in Italia. Il gas è considerata la tecnologia-ponte verso l'auto a zero emissioni. Uno scenario di elevata penetrazione del trasporto a gas porterebbe a notevoli riduzioni della CO₂ emessa dai veicoli nei prossimi decenni.