

## Il "Progetto Metano" vorrebbe veramente fare il pieno

**P**ochi mezzi a metano perché ci sono pochi distributori di metano o pochi distributori perché ci sono pochi mezzi? Sarà vero? Secondo Federmetano, la principale associazione di riferimento per i proprietari di impianti per la distribuzione del metano ad uso autotrazione, l'attuale rete esistente sarebbe in grado di soddisfare le esigenze di un parco vetture superiore di tre volte l'esistente. In ogni caso, il Progetto Metano vorrebbe risolvere il duplice quesito, incrementando il numero sia dei mezzi a metano sia dei distributori... Ma gli obiettivi individuati nel 2002, quando è stata avviata l'iniziativa, sono ancora lontani.

Nel dicembre 2001 è stato siglato un *Accordo di Programma* tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, FIAT Spa e Unione Petrolifera promosso da una rete di Comuni italiani (inizialmente 21), al fine di dare un forte impulso ad un maggiore impiego del metano per

autotrazione nelle grandi aree urbane e metropolitane, per migliorarne le condizioni ambientali, attraverso significativi incentivi economici. E da qui ha preso il via il Progetto Metano.

Per coniugare crescita economica e protezio-



Paolo Vettori, presidente Federmetano

ne dell'ambiente, incrementare l'uso del metano per autotrazione sembra essere in tempi brevi una delle possibili strade percorribili. In attesa che studi e sperimentazione sui mezzi alimentati ad idrogeno rendano disponibile una valida alternativa ai carburanti tradizionali (benzina e diesel), il metano risulta ad oggi essere una concreta risposta ai problemi dell'inquinamento ambientale. È infatti un carburante "pulito", che abbatta rumore ed emissioni inquinanti, tra le quali il benzene, l'anidride carbonica e le polveri sottili, i maggiori responsabili della cattiva qualità dell'aria delle nostre metropoli. Ed in particolare abbatte i valori del PM<sub>10</sub>, di cui ultimamente si sente tanto parlare perché in Italia risultano attestarsi a livelli particolarmente elevati.

Il PM<sub>10</sub> è la frazione sottile delle polveri sospese ovvero quelle con diametro inferiore ai 10 millesimi di millimetro che in virtù delle loro dimensioni possono raggiungere più facilmente l'albero respiratorio e depositarsi nei polmoni aggravando gli effetti di asma e malattie cardiovascolari. A fronte delle problematiche ambientali, il metano si presenta come una "soluzione pronta all'uso", rappresentando pertanto il futuro prossimo venturo (obiettivo U.E. nel 2020 il 10% di veicoli a basso impatto), ma anche il nostro passato: si ricordi il boom del metano negli Anni '75-'80 quando non c'era la concorrenza dal diesel. Ed è proprio il diesel che "mette in sofferenza" - come dice Paolo Vettori, presiden-

te di Federmetano - il metano: la fiscalità ad oggi applicata al diesel consente agli automobilisti che utilizzano questo carburante un risparmio del 40% rispetto alla benzina. E negli ultimi anni si registra un significativo aumento dei consumi del diesel, carburante tradizionale a elevato impatto ambientale soprattutto in termini di produzione delle polveri sottili. E allo sviluppo del diesel va ricollegato il calo complessivo delle vendite di metano per auto di oltre il 4,3 % negli ultimi 2 anni nonostante l'apertura di nuovi punti vendita (nel biennio 2002-2003 le vendite medie per impianto sono diminuite, secondo i dati resi disponibili da Federmetano, del 19%).

Dal 2002, quando è stata stilata la Convenzione Progetto Metano, è iniziata l'operatività concreta dell'Accordo di Programma individuando nel Comune di Torino la città capofila, unico referente nei confronti del Ministero dell'Ambiente per la gestione del progetto e l'erogazione dei contributi previsti. Contestualmente è stato creato un Comitato di Progetto, presieduto dal Comune di Palermo, cui spetta il compito di coordinare, in ambito nazionale, lo sviluppo della rete distributiva del metano per autotrazione.

L'Accordo di Programma del 2001 prevede impegni per tutti i sottoscrittori: da parte del Ministero dell'Ambiente un finanziamento di 244 milioni di Euro per il periodo 2002-2005 con uno stanziamento di 13,5 milioni di Euro per realizzare circa 150 impianti e il rimanente per l'acquisto di 100.000 veicoli a metano; Fiat si vede intenta a proseguire nella ricerca sul metano per autotrazione, ampliando inoltre la gamma dei modelli disponibili (a metano e bifuel, ossia a benzina e metano); all'Unione Petrolifera il compito di promuovere presso le aziende associate lo sviluppo di una rete ottimizzata di distribuzione.

Le azioni intraprese per la realizzazione dell'obiettivo hanno visto innanzitutto l'incentivazione, mediante l'erogazione di contributi, all'acquisto o all'acquisizione in leasing di veicoli di nuova immatricolazione con alimentazione a metano dedicata o bi-combustibile ad alcune categorie di veicoli (veicoli M1 - veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone; veicoli N1 - veicoli progettati e costruiti per il trasporto di merci con massa non superiore a 3,5 tonnellate; veicoli N2 - veicoli progettati e costruiti per il trasporto di merci con massa compresa tra 3,5 e 6,5 tonnellate) per specifici beneficiari (aziende che gestiscono servizi integrativi o complementari al Trasporto Pubblico Locale, aziende o singoli imprenditori che gestiscono servizi di taxi e/o noleggio, aziende ed imprenditori privati del trasporto professionale e della distribuzione urbana di merci, cioè operatori dei settori del commercio, dell'artigianato e dell'industria, nonché le aziende di logistica).

Ma per aver diritto a questo incentivo è necessaria l'appartenenza ad uno specifico Comune, o aderente al Progetto Metano, (e a marzo 2004 i Comuni aderenti sono 65) o comunque zonizzato o contermini. Il totale dei Comuni interessati (aderenti, zonizzati e contermini) si attesta a 780. Per avere un'idea dell'estensione del progetto si consideri che fanno parte della convenzione le aree metropolitane di Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino e Venezia e tra le grandi città aderenti si trovano Brescia, Parma, Catania, Livorno,

Messina, Padova, Palermo, Parma, Reggio Calabria e Verona.

Per quanto riguarda la sostanza degli incentivi, quello previsto per le vetture è pari a 2.500 Euro, mentre per i veicoli commerciali destinati al trasporto merci varia a seconda della classe e della dimensione da 1.500 a 6.500 Euro.

Nonostante l'esistenza degli incentivi, nonostante i costi del carburante a metano siano nettamente inferiori a quelli degli altri carburanti, nonostante le auto alimentate a metano non siano sottoposte ad alcun blocco del traffico (come le "targhe alterne"), nonostante il parco macchine dei soggetti beneficiari sia stimato come molto vecchio, ad oggi (marzo 2004) le richieste di rimborso per gli incentivi sono ben al di sotto delle previsioni iniziali. Complessivamente, sebbene la disponibilità economica fosse ben superiore, sono stati erogati solo 2.116.250 Euro per 833 veicoli.

Diverso è l'andamento delle istanze per gli incentivi correlati alla costruzione o all'ampliamento della rete di distribuzione, tanto più numerose del previsto che la Conferenza degli Assessori dei Comuni aderenti ha approvato il trasferimento di fondi dagli "incentivi veicoli" agli "incentivi impianti" incrementando questi ultimi di 2.000.000 di Euro. Sono infatti stati approvate 34 richieste relative agli impianti (l'importo dell'incentivo varia da 100.000 a 150.000 Euro a seconda delle caratteristiche del metano nel luogo in cui è previsto il distributore). Tuttavia l'erogazione degli incentivi non è ancora avvenuta: c'è un problema aperto con la Commissione Europea per chiarire formalmente la legittimità di questi contributi, che vengono considerati come aiuti di Stato, aiuti alle imprese.

Ciononostante, la rete di distribuzione italiana ha visto un notevole incremento della sua dimensione: dai 406 impianti a fine 2002 si è passati agli attuali 455, con ulteriori 37 impianti in costruzione, un numero ancora molto piccolo se confrontato con i 23.000 punti vendita degli altri carburanti. Analizzando i dati di crescita si evidenzia però soprattutto il diverso andamento regionale che vede uno sviluppo della rete di vendita in particolare in Piemonte, nel Lazio ed in Campania. Tuttavia, la crescita della rete non ha impedito il calo delle vendite, che paradossalmente è stato maggiore nelle aree dove la rete di distribuzione è più presente. Al riguardo, si deve inoltre considerare che la liberalizzazione del mercato del gas avviata con il D.lgs. 164/00 e la normativa successiva non sono di certo favorevoli alle imprese che distribuiscono metano per autotrazione. Se dal lato della vendita il metano viene considerato alla stregua di un carburante, e come tale si confronta con i prezzi della benzina e del diesel, dal lato dell'acquisto viene trattato come il metano per usi produttivi o termici, nonostante le caratteristiche d'utilizzo siano profondamente differenti.

Ciò nonostante i punti vendita sono aumentati e gli esistenti sono stati potenziati. "Come settore distributivo la nostra parte la stiamo facendo - commenta Paolo Vettori -. Stiamo investendo sul futuro, con la speranza di avere le condizioni per un futuro".

Tuttavia le auto a metano non si sono vendute come il Progetto Metano si proponeva. "Come Unione Petrolifera - sostiene il direttore Pietro De

## IMPATTO INQUINANTE DEI CARBURANTI (benzina = base 100)

Composto	Benzina	Diesel	Metano
Anidride carbonica	100	102	75
Promotori Ozono	100	80	4
Benzene	100	6	0
Idrocarburi	100	100	100
Idrocarburi non metanici	100	300	8
Ossidi di azoto	100	150	42
Monossido di carbonio	100	80	60
Particolato sospeso	100	400	40

Fonte: Torino Metano srl, 2003

Simone - abbiamo aderito con assoluta convinzione a questo protocollo quando è stato definito. Guardando ai risultati, si può sottolineare criticamente che la rete distributiva è andata avanti, mentre l'iniziativa da parte dei produttori di veicoli è andata molto a rilento. Vetture con queste caratteristiche ne sono state distribuite sicuramente poche; c'è stato un ritardo produttivo e uno distributivo dei mezzi".

Ed è per questo che il Progetto Metano si sta attivando presso i concessionari d'auto presenti nei Comuni interessati dall'iniziativa per promuovere e fare conoscere il progetto stesso.

Negli ultimi anni la gamma di veicoli alimentati a metano si è significativamente ampliata: oltre a Fiat che propone diversi modelli (Doblò, Multipla, Punto,...), anche Citroen, Opel e Volvo sono presenti sul mercato con più proposte. Nei primi mesi del 2004 è anche stata presentata la nuova Classe E 200 NGT (Natural Gas Technology) prodotta dalla Mercedes-Benz che presto sarà disponibile anche in Italia. Molti di questi modelli hanno superato un precedente limite che vedeva sacrificato lo spazio di carico, disponendo sotto la scocca o nel vano della ruota di scorta i serbatoi del metano. L'alimentazione bifuel consente poi di superare i problemi di autonomia, garantendo prestazioni quasi identiche con entrambi i combustibili.

Secondo l'Assessore dell'Ambiente e Verde Pubblico di Torino, Presidente della Conferenza degli Assessori dei Comuni aderenti, Dario Ortolano, per raggiungere gli obiettivi "è necessario rifinanziare adeguatamente il Progetto, prevedendo fondi per un campagna informativa a livello nazionale, indispensabile per favorire la diffusione dei veicoli a metano in un clima di pubblicità aggressiva nei confronti del diesel da parte dei costruttori".

Da parte loro i costruttori sono preoccupati dall'incertezza dei finanziamenti futuri: terminati i fondi relativi agli anni precedenti ancora disponibili, i nuovi finanziamenti rientrerebbero, se non venisse accolta la richiesta recentemente presentata al ministero competente, nella legge delega in materie ambientali per cui si prevede un iter ancora complesso ed esito incerto.

In questa situazione, previa verifica della effettiva disponibilità delle risorse finanziarie, risulta difficile attuare la proposta di estendere il Progetto Metano anche ai privati che già possono beneficiare degli incentivi previsti da parte del Ministero delle Attività Produttive (decreto n. 183 del 02/07/2003) del valore di 1.500 Euro per l'acquisto di nuovi veicoli e di 650 Euro per la trasformazione a gas di veicoli entro un anno dalla prima immatricolazione.

Se si vuole, come si continua a dichiarare, ridurre l'inquinamento nelle nostre città e affrontare lo sviluppo della mobilità bisognerà trovare risposte adeguate ai problemi ancora aperti, e soprattutto cogliere le opportunità che le fonti di energia alternativa presentano.