

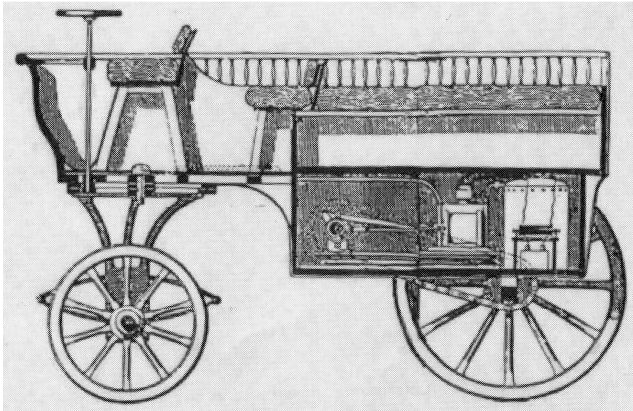
Il metano per auto ha 150 anni ma deve ancora crescere

Alfredo Zaino

Direttore responsabile Metano & Motori

Nessuno se ne è accorto ma tre anni fa l'auto a gas ha festeggiato il 150° anniversario della sua nascita.

Etienne Lenoir fu il primo a costruire nel 1858 un motore ad "esplosione di gas illuminante" e a installarlo su un veicolo.



Ma c'è un altro anniversario che tra pochi anni potremo celebrare: il centenario dell'impiego del metano nei trasporti. Negli anni 30 del secolo scorso, in Italia sono state fatte le prime trasformazioni per alimentare auto, camion e perfino treni con il metano della pianura padana.

All'inizio sembrava una bizzarria dell'arte italiana di arrangiarsi per rimediare all'embargo a cui era sottoposto il nostro paese negli anni del fascismo.

Probabilmente la conclusione della guerra avrebbe posto fine all'impiego del metano nei trasporti se non fosse stato per un uomo eccezionale: Enrico Mattei che intuì le potenzialità di questa fonte di energia e potenziò la rete delle stazioni di rifornimento. Evidentemente già allora Mattei si era posto l'obiettivo di dare indipendenza energetica al nostro paese anche nel settore strategico dei trasporti.



Con la scomparsa di Mattei la spinta allo sviluppo del metano per auto si è spenta progressivamente con la conseguenza che il settore non è diventato una componente strutturale del sistema della mobilità italiana.

La spinta ecologista ha dato nuovo fiato al metano per auto negli ultimi decenni grazie ad incentivi e tassazione agevolata ma non in misura sufficiente a farlo uscire da una situazione di sostanziale marginalità.

La situazione attuale dei trasporti italiani è questa: in termini di energia il 90% dei trasporti è stradale. Di questi, il 95% è alimentato da prodotti petroliferi fossili (benzina, gasolio e GPL) mentre il metano ne ha soddisfatto solo l'1,6%

Bilancio energetico italiano 2009

valori in 10E9 kcal	EE	metano	gpl	benzina	carboturbo	gasolio	biodiesel	totale
I - Trasp.ferroviari	4.733					612		5.345
II - Trasp. via acqua	34					2.234		2.268
III - Trasp. stradali	4.124	6.011	12.056	110.628		236.477	10.591	379.887
IV - Trasp. aerei	168			179	37.149			37.496

Eppure, al di là dei benefici ambientali, il metano potrebbe da subito essere anche la soluzione della diversificazione strategica delle fonti energetiche per la mobilità. Le condizioni ci sono già: tecnologia, rete di trasporto e distribuzione, veicoli dedicati oltre a riserve abbondanti e diversificate geograficamente e disponibilità crescente di biometano.

Quello che manca, a mio modo di vedere, è la combinazione di due fattori; uno politico e uno tecnico organizzativo.

Però, prima di parlare di questi due fattori è necessario fare una premessa. La mobilità di persone e cose in una nazione avanzata come l'Italia, è un sistema complesso, una matrice a più entrate il cui governo è indispensabile per ottimizzare le risorse impiegate e i risultati conseguiti.

Se il sistema non viene governato, il punto di equilibrio sarà quello che determinano le variabili più forti ed ecco ad esempio, che le esigenze di mercato dell'industria petrolifera possono prevalere su quelle di mobilità dei pendolari o su quelle degli automobilisti.

Se il sistema dei trasporti non viene governato succede che un paese come l'Italia bagnato su tre lati dal mare chiuda i cantieri navali oppure che il bisogno di rinnovo e potenziamento dei trasporti pubblici locali ormai non più differibile avverrà dopo aver chiuso l'Irisbus.

Per quanto ci riguarda, lo sviluppo del metano nei trasporti, adeguato alle necessità della società attuale è quindi possibile solo in presenza di un effettivo ed efficace governo del sistema che sappia armonizzarne tutte le variabili nell'ambito di un progetto di ottimizzazione rivolto al futuro.

In questo quadro, i due fattori che mancano per avere, grazie al metano, una mobilità più equilibrata dal punto di vista energetico e ambientale sono:

- il fattore politico: qui, chiedo scusa, ma devo introdurre una provocazione perché altrimenti non si capisce di cosa stiamo parlando. La diversificazione energetica nel settore trasporti per ridurre sia la monodipendenza dai prodotti petroliferi sia l'inquinamento atmosferico urbano, avrebbe già dovuto imporre da molto tempo una profonda variazione del sistema della mobilità. Oggi, chi governa la nostra società dovrebbe dire chiaramente se ci sono alternative al metano che possono mettere in sicurezza i nostri trasporti più efficacemente. Che non siano ovviamente delle bufale come l'idrogeno o l'aria compressa. Altrimenti, se queste alternative non ci sono, occorrono scelte che apparentemente sono coraggiose ma in realtà sono solo di buon senso. Scelte che rendano

obbligatoria la diversificazione energetica mediante la circolazione nelle aree urbane consentita solo a veicoli elettrici o a metano.

Tale scelta può sembrare una imposizione vessatoria perché introduce un cambiamento sostanziale in un assetto consolidato. Ma non era tale anche l'istituzione di aree pedonali quando furono create? Chi oggi penserebbe di ripristinare la circolazione e il parcheggio delle auto in piazza del Duomo a Milano o in piazza San Pietro a Roma?

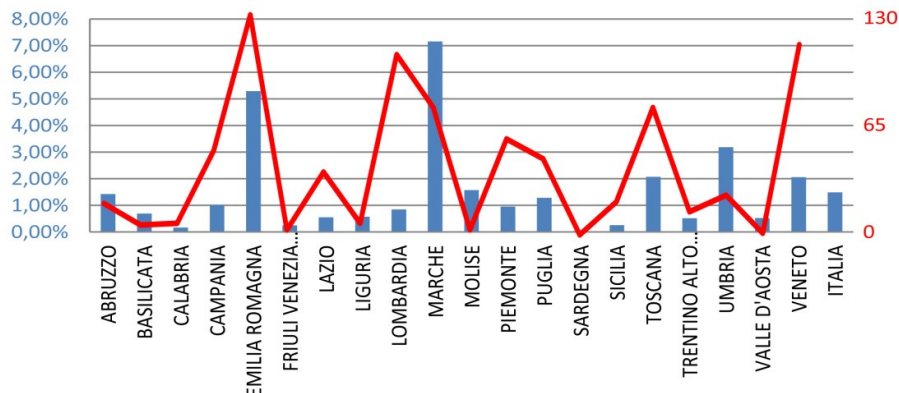
A cosa serve la politica se non governa lo sviluppo del paese con scelte innovative nell'ambito di progetti di ampio respiro?

- il fattore tecnico organizzativo: chi viaggia o trasporta a metano non deve essere penalizzato da questa modalità di trasporto. Deve avere a disposizione strutture di rifornimento stradale che rendano tale operazione semplice, veloce, sicura, facilmente raggiungibile e sempre disponibile. Oggi, questa condizione non è ancora soddisfatta anche se le stazioni di rifornimento sono molto più numerose rispetto a qualche anno fa.

In particolare sarebbe necessario attuare al più presto:

- la disponibilità di colonnine self service 24 ore come quelle in esercizio da molti anni in nord Europa per risolvere il problema della chiusura notturne e festiva degli impianti;
- la razionalizzazione della rete delle stazioni di rifornimento che oggi vede regioni ben fornite e altre completamente sguarnite con la conseguenza di rendere difficoltosi i viaggi a lunga distanza;

percentuale del circolante a metano e stazioni di rifornimento nelle regioni italiane



- la presenza delle colonnine del metano in tutte le aree di servizio autostradali

Noi siamo qui oggi per parlare di questo ultimo importantissimo punto.

Nel bene e nel male la rete autostradale italiana è la struttura portante della mobilità delle merci e delle persone. Considerando anche la minore autonomia dei veicoli a metano rispetto ad altri carburanti, la disponibilità di punti di rifornimento nelle aree di servizio autostradali è condizione indispensabile per il suo sviluppo. Tra l'altro la disponibilità della tecnologia del gas naturale liquido apre la prospettiva sinora esclusa dell'impiego del metano nei trasporti pesanti.

Milano, 20 settembre 2011

