

- ROMA,
- 12 giugno 2020
- Società - associazioni

## "La ripartenza sia verde ma si basi sulla neutralità tecnologica"

**Il presidente protempore di Assogasmetano Ponsanesi fa il punto con QE sul settore della mobilità e sul futuro dell'associazione, in vista dell'assemblea di luglio per il rinnovo dei vertici**

di Antonio Junior Ruggiero



Promuovere un approccio di neutralità tecnologica alla mobilità sostenibile che valorizzi anche le possibilità offerte dal gas, in tutte le sue forme. È una delle priorità indicate da Lucio Ponsanesi, presidente protempore di Assogasmetano nominato dopo la scomparsa di Paolo Vettori ([QE 20/4](#)), in vista dell'assemblea che nella prima metà di luglio rinnoverà i vertici dell'associazione.

**Ripartenza, per Assogasmetano, significa anche un nuovo inizio dopo l'addio al presidente Vettori. Come state affrontando questa nuova fase?**

La scomparsa improvvisa del presidente Vettori, in piena emergenza Covid-19, con i problemi che tutti conosciamo, è stata uno dei momenti per me più duri e difficili a livello umano, data la perdita di un caro amico, ma anche per l'associazione, visto il ruolo di guida che lui ha sempre avuto, e per tutto il settore del metano auto. Le difficoltà sono state evidenti ma pensando a quanto lui tenesse al comparto ci siamo rimboccati le maniche per dare continuità di rappresentanza e assistenza agli associati.

Nel periodo iniziale, quando i Dpcm emanati dal Governo obbligavano il fermo di quasi tutte le attività tranne quelle essenziali, il nostro settore ha continuato a erogare il servizio anche con enormi difficoltà. Abbiamo seguito costantemente l'evolversi della situazione di crisi e la normativa correlata, offrendo supporto attraverso i servizi di segreteria. Inoltre, spesso congiuntamente con le altre associazioni della filiera, abbiamo prodotto documenti rivolti alle istituzioni, facendo presente le nostre problematiche e chiedendo sostegno su alcuni temi. A livello dirigenziale, unitamente al Consiglio direttivo, stiamo agendo per dare continuità all'azione di rappresentanza e di tutela del settore. Peraltro quest'anno, nel corso dell'assemblea generale, vi sarà il rinnovo delle cariche apicali e in quella sede si completerà la riorganizzazione di Assogasmetano. Sarà un nuovo inizio ma credo che, consapevoli dell'eredità ricevuta, continueremo a operare per lo sviluppo del comparto.

**In tema di ripartenza, il Governo ha annunciato un “decreto Semplificazioni” per agevolare la ripresa del Paese. Quali dovrebbero essere le priorità del testo?**

Sicuramente, per agevolare la ripresa del Paese, il tema delle “semplificazioni” risulta quanto mai attuale. Le priorità per il nostro settore riguardano soprattutto gli iter autorizzativi, sia per i nuovi impianti sia per il potenziamento con il metano di quelli esistenti. Pur essendo l'Italia il Paese europeo con la rete metano auto più sviluppata, anche per dare piena attuazione alla Direttiva Dafi occorre un ulteriore sviluppo per completarla, sia dal punto di vista quantitativo, nelle zone carenti, sia qualitativo, con l'introduzione di biometano e Gnl. Per quanto riguarda ad esempio il biometano, dopo il decreto del 2018 molte aziende stanno incontrando difficoltà nell'installazione e nella riconversione degli impianti di produzione di biogas, molto spesso per intoppi burocratici che vanno assolutamente superati. Anche perché il nostro Paese ha un'elevata capacità di impiego nei trasporti di biometano (oltre 1 mld/mc) la cui evoluzione potrebbe darci la possibilità di avere un ottimo “biocarburante nazionale”, in grado di ridurre notevolmente le importazioni di biodiesel o altro.

**Avete firmato il Manifesto “un nuovo Green Deal per l'Italia” insieme ad altre 110 realtà, tra cui alcune che promuovono la mobilità elettrica. “Ripartenza verde” significa anche superare la dicotomia tra elettrico e metano?**

Siamo convinti che al momento e ancora per molto tempo non esista un'unica soluzione al problema della decarbonizzazione ma un ventaglio di possibilità. Per noi “ripartenza verde” vuol dire utilizzare tutte le opzioni realmente disponibili per l'abbattimento delle emissioni, tenendo ben presente il principio della “neutralità tecnologica”. Come membri della Fondazione per lo sviluppo sostenibile abbiamo sottoscritto il Manifesto, chiedendo però che, come previsto anche nel Pniec, venisse fatto specifico riferimento al tema della “transizione a basse emissioni e con carburanti alternativi verso la mobilità decarbonizzata”. In questo senso il metano conferma il proprio ruolo di carburante alternativo che, attraverso la progressiva implementazione dei gas rinnovabili (biometano, power to gas, idrogeno, ecc) è perfettamente in grado di traghettare una parte del sistema dei trasporti verso una mobilità sempre più sostenibile. La dicotomia con l'elettrico è perfettamente superabile, semplicemente prendendo atto che il nostro Paese ha una grande tradizione e capacità tecnologiche nel gas per i trasporti e che puntare su un unico vettore energetico non ha senso.

**Come può evolversi questo rapporto elettrico-gas nell'ambito della revisione della direttiva Dafi?**

La direttiva Dafi è sicuramente fondamentale per lo sviluppo del mercato Gng e Gnl a livello nazionale e comunitario. Dopo il suo recepimento in Italia e l'adeguamento delle normative regionali, stiamo collaborando con Ngva Eu, l'associazione europea di riferimento, affinché

vengano previste misure omogenee a sostegno di tutti i veicoli a basse emissioni, in particolare dei gas rinnovabili, considerando il ruolo che possono svolgere nella decarbonizzazione dei trasporti. Già un anno fa la Commissione Ue aveva avviato una consultazione valutare un'eventuale revisione della direttiva, su cui si era consumato uno scontro piuttosto netto tra i sostenitori dell'elettrico e quelli per un approccio tecnologicamente neutro, aperto quindi anche a gas e biocarburanti. Di recente, come previsto dal Green Deal, è partito l'iter per la revisione della stessa, che ha visto un nostro ulteriore intervento (maggio 2020) per ribadire la necessità di valutare le soluzioni di decarbonizzazione “economicamente accessibili e pronte all'uso” come il gas naturale e il biometano. Nello specifico, il rapporto tra gas ed elettrico nella direttiva dovrebbe ricalcare quanto previsto dal Pniec, soprattutto in considerazione del fatto che dovremo comunque percorrere un lungo periodo di transizione.

### **Sul fronte dei trasporti pesanti, invece, cosa manca per uno sviluppo più ampio del Gnl?**

Oggi il Gnl come carburante ha già raggiunto un apprezzabile sviluppo in Italia. Sono già in esercizio 71 punti vendita, oltre a circa 10 in costruzione e diversi altri in progetto. Anche qui vale il discorso degli iter autorizzativi, che dovrebbero essere più snelli per favorirne lo sviluppo. Molte delle più importanti aziende leader del trasporto si stanno orientando verso questa opzione e i costruttori hanno da tempo introdotto grossi veicoli con prestazioni paragonabili ai mezzi tradizionali, anche nelle applicazioni a lungo raggio, realizzando un sistema di autotrasporto merci sempre più sostenibile. Come si è peraltro verificato negli ultimi 15-20 anni nel settore del Cng, dove il notevole incremento della rete si è accompagnato al concomitante aumento del parco circolante, anche in questo settore occorre creare le condizioni (in applicazione della Dafi e attraverso specifici incentivi) per favorire una crescita “armonica” di rete e parco veicoli.