

di Fabio Roggiolani*

Autotrazione a metano, una doverosa risposta a Legambiente



*Affermazioni non corrette sul metano nei trasporti, probabilmente dovute all'utilizzo di dati non aggiornati. Questa la puntualizzazione di **Fabio Roggiolani**, co-fondatore del festival Ecofuturo, vicepresidente dell'associazione Giga – Gruppo informale per la geotermia, membro del direttivo del Coordinamento Free e fondatore del sito Ecquologia.com, sul duro intervento contro il gas autotrazione e il suo ruolo nel Pniec scritto nei giorni scorsi da Andrea Poggio di Legambiente col titolo “Il metano non ti dà una mano [\(v. Staffetta 06/12\)](#).”*

In una recente intervista il caro amico **Andrea Poggio della segreteria nazionale di Legambiente** ha messo in dubbio il ruolo del metano nella transizione energetica verso le fonti rinnovabili. Se per alcuni aspetti non possiamo che essere d'accordo, come nella condanna, senza se e senza ma, della pratica del “fracking”, il nuovo sistema estrattivo dello “shale gas” basato sulla frantumazione idraulica delle rocce argillose ricche di idrocarburi, sviluppato da una quindicina d'anni soprattutto nel Nord America, su altri aspetti non possiamo che essere distanti e sottolineiamo che **quanto afferma sul metano per autotrazione non è corretto**.

Probabilmente Legambiente sta utilizzando ancora i **dati ISPRA** presi dal modello COPERT (programma di calcolo delle emissioni da traffico realizzato dalla European Environment Agency – EEA) che per il metano **non sono stati aggiornati da 10 anni**, cosa confermata da ISPRA direttamente! Per esempio nelle sezioni dedicate ai modelli Euro5 ed Euro6 hanno messo i dati di un modello Euro4 retrofittato fuori Italia...

Se si guarda invece i **dati di emissioni di CO2 secondo il nuovo processo di omologazione WLTP** (Worldwide harmonized light vehicles test procedure), confermati anche dalle prove su strada RDE (Real Driving Emissions), **dei modelli Volkswagen** a gas naturale, queste sono sempre **più basse tra il 15 ed il 20% rispetto ai modelli omologhi a benzina e a gasolio** (vd. immagine allegata). Si tratta di test estremamente affidabili eseguiti con protocolli molto stringenti EU.

Riportiamo anche quanto scritto la settimana scorsa da ACI, Enea e CNR sul metano per autotrazione a seguito di uno studio importantissimo durato 3 anni. Direi che di fronte a queste autorità scientifiche ci sia poco da aggiungere:

“L'energia del vicino è sempre più verde. Il caso metano”

*La lettura delle più recenti pubblicazioni in materia di LCA (analisi del ciclo di vita, in inglese **Life-Cycle Assessment**, ndr) e un'attenta valutazione di tutte le alternative strategiche esistenti ci ha indotto a focalizzare l'attenzione anche sul tema del **metano, risultato altamente competitivo sotto il profilo delle emissioni**. L'idea di veicoli con alimentazioni a benzina trasformati con processi di retrofit è stata oggi superata dai progressi della tecnologia e dalle politiche dei car maker che hanno incrementato la produzione diretta di veicoli a metano. Parallelamente sta ampliandosi il numero degli impianti di distribuzione, con ulteriori prospettive di crescita. Quest'evoluzione consente di considerare **la tecnologia a metano una soluzione***

immediatamente disponibile e capace di integrarsi con processi di generazione energetica circolari derivanti dalla produzione di biometano.

Al fine di verificare le emissioni di CO₂ di veicoli a metano, si è operato un confronto fra modelli di uguale segmento. Per il modello a metano si è scelto di considerare le emissioni allo scarico, mentre per il modello BEV (Battery Electric Vehicle), sono state misurate le emissioni secondo l'approccio WTT (Well to Tank, ndr). In particolare il contributo emissivo legato alla generazione elettrica è stato valutato secondo il mix energetico europeo. Dal confronto è emerso come, in fase d'uso, il modello a metano presenti valori emissivi molto contenuti e inferiori per la CO₂ a 95 g/km anche per modelli di fascia più elevata. Tenuto conto del fatto che **i veicoli a metano**, rispetto ai modelli BEV, presentano emissioni più basse in fase di produzione del mezzo, **si può ritenere che tali veicoli in un'ottica LCA possano offrire un contributo concreto e immediato alla riduzione della CO₂.**

Oltre agli aspetti ambientali, non può tralasciarsi di considerare come le motorizzazioni a metano rappresentino una tecnologia europea e prima ancora italiana e tedesca. Altro aspetto strategico per l'Italia riguarda, inoltre, **la qualità della rete di distribuzione che risulta fra le più efficienti con valori estremamente ridotti di dispersione e quindi di rilascio di sostanze climalteranti.**

*Fabio Roggiolani è vicepresidente dell'associazione Giga – Gruppo informale per la geotermia, membro del direttivo del Coordinamento Free e fondatore del sito Ecquologia.com