

INTERVISTA - Gianni Filipponi, direttore generale dell'associazione costruttori esteri polemizza sul fatto che il metano sia prescelto come unica alternativa a quelli tradizionali

Aiuti al metano l'Unrae insorge "Rischio di distorcere il mercato"

di VINCENZO BORGOMEIO

Il metano ti dà una mano. Ma dalle recenti dichiarazioni dell'UNRAE, l'Associazione che raggruppa i Costruttori esteri, sembra invece che "la mano" la stiano dando solo il Governo e i politici al metano...

In una nota ufficiale l'UNRAE ha spiegato, infatti, che "Il metano deve giustamente far parte dei carburanti alternativi a basso impatto ambientale, ma non può essere prescelto come unica alternativa a quelli tradizionali, altrimenti si produrrebbe una grave ed ingiustificata distorsione del mercato".

Che succede? C'è davvero la possibilità di un pericolo del genere, a seguito dell'avvio dell'iter parlamentare presso la Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati del Disegno di Legge relativo a 'Disposizioni in materia di utilizzo del metano come carburante per autotrazione'? "Sì, ci spiega Gianni Filipponi, Direttore Generale dell'UNRAE, e non è un caso che abbiamo fatto subito una richiesta di estensione al GPL dei benefici previsti dal Disegno di Legge".

D'accordo, ma considerando che il gruppo Fiat, in Italia, nei primi dieci mesi dell'anno ha una quota di mercato nel segmento delle vetture a metano del 90,41%, (contro il 34,17% nel settore del GPL, quindi in linea con la quota totale Fiat) e che voi rappresentate le Case estere, non c'è il rischio che il discorso si riduca alla solita diatriba Costruttori esteri e nazionali?

"Bisogna sempre tener presente che, in linea con quanto stabilisce l'Unione Europea, l'obiettivo che deve essere perseguito dalle Istituzioni e dagli operatori dell'automotive è quello dell'abbattimento della CO2 e deve essere lasciato alla libertà della ricerca e dello sviluppo tecnologico che questo venga raggiunto con tutte le tipologie di motorizzazione ed alimentazione disponibili: benzina, diesel, GPL, metano, elettrico, ibrido, bi-fuel, idrogeno od altro. Non si può, insomma, favorire un solo tipo di carburante".

Altrimenti?

"Altrimenti ci sarebbe una situazione fortemente distorsiva della libera concorrenza".

Tornando al provvedimento in esame presso la Commissione Attività Produttive della Camera, che intende promuovere la diffusione del metano per autotrazione per il suo forte contributo nella lotta all'inquinamento ambientale, quali sono i punti che vi preoccupano?

"Tanti, tantissimi. Si tratta dell'erogazione di un incentivo statale di 3.500 euro per l'acquisto di ogni nuova vettura a metano, indipendentemente dal livello di emissioni di CO2; dell'abolizione da parte delle Regioni della tassa di proprietà applicata sulle vetture a metano; del blocco per dieci anni delle accise sul metano per autotrazione; della previsione di tariffe agevolate per i parcheggi di vetture a metano; della libera circolazione in tutte le città ed in qualsiasi circostanza solo per tali vetture ...".

Niente altro?

"Sì: il Disegno di Legge prevede l'istituzione di un apposito fondo per lo sviluppo del metano a cui sia devoluto il 5% del gettito derivante dai diritti incassati per lo sfruttamento delle risorse nazionali di idrocarburi. Poi, sono previsti incentivi e facilitazioni per rendere più capillare la Rete di distribuzione. Queste sono misure strutturali, che si possono anche capire all'interno di un progetto 'pro metano'. Quelle che non sono accettabili, invece, sono misure che - influenzando direttamente le scelte del consumatore - lo orientano solo su un tipo di alimentazione, a danno di altre, altrettanto 'virtuose'. Soprattutto, poi, se essa è di fatto offerta da un solo Costruttore.

E poi, bisognerebbe essere coerenti, cominciando con detassare il metano per uso domestico, che oggi paga accise molto, molto maggiori di quelle del metano per autotrazione ...".

D'accordo, ma parliamo di ecologia...

"Appunto: anche da questo punto di vista, però, le cose vanno ben precisate. Se si tiene presente l'intero ciclo (dall'estrazione fino allo scappamento), le vetture che emettono meno CO₂ (a parte quelle ibride ed elettriche) sono le diesel. Poi c'è il metano e il GPL, e infine quelle a benzina".

Va bene, ma allora tutti questi problemi riguardano non solo il metano, ma anche il GPL.

"Bisogna stare attenti al fatto che in questa materia il sistema Italia non rischi di finire fuori dalla UE: il metano nel resto d'Europa non è così diffuso come da noi: qui abbiamo 600 mila auto a metano circolanti, praticamente 10 volte di più che in Germania. Poi ci sono poche migliaia di auto circolanti in Svizzera ed in Austria. Poi basta. Stiamo parlando di una cosa tutta italiana. Con rischi fortissimi di provincializzazione. Non solo: con questo forte incremento che c'è stato nella vendita di auto a metano in Italia, già oggi si stanno creando seri problemi di approvvigionamento per gli automobilisti, con lunghe code alle pompe, perché aumenta in modo esponenziale il rapporto auto/distributori. Con il risultato che poi molti finiscono per andare a benzina, visto che le cosiddette vetture a metano sono, di fatto, bi-fuel ...".

E il GPL?

"E' un discorso diverso. Sostanzialmente, i due carburanti sono simili dal punto di vista di emissioni di CO₂, ma il GPL è molto più diffuso: ha una distribuzione capillare e quasi tutti i Costruttori ne hanno vari modelli in gamma.

Qui ci troviamo davvero di fronte ad un mercato 'aperto', molto competitivo, dove gli automobilisti possono operare la propria scelta tra una gamma molto ampia, offerta sia dalle Case nazionali che da quelle estere".

Ma allora perché questo boom delle auto a metano?

"Solo per motivi fiscali, siamo chiari: con queste agevolazioni è difficile non prendere in considerazione una vettura a metano. Va detto che il discorso, in modo minore, vale anche per il GPL. Si può dire questo: è risaputo nel mondo dei tecnici dell'auto di qualsiasi marca, che oggi lo stato dell'arte dell'efficienza motoristica continua ad essere il diesel e che anche il motore a benzina ha ancora molto da dire. Poi ci sono delle strade diverse, importanti da un punto di vista ecologico, che consentono di ridurre ulteriormente l'impatto ambientale derivante dalla circolazione delle auto, e queste strade si chiamano, soprattutto in Italia, metano e GPL, ma anche elettrico, ibrido, idrogeno, bi-fuel, tutte soluzioni ormai in fase avanzata, all'interno delle quali si stanno già delineando le alimentazioni del futuro".