

EMISSIONI E NORMATIVE

# Gpl e metano, ecco i carburanti «anti-sanzioni»

Dal 2021 potranno essere indispensabili per far rispettare alle Case i nuovi target europei

Piero Evangelisti

Delle emissioni degli autoveicoli si parla quotidianamente sui media e ne dibattono i tanti enti, nazionali ed europei, che dopo il Dieselgate si affannano a rendere più credibili i test su consumi ed emissioni delle vetture di nuova omologazione. Gli scenari che si delineano sono tutti molto cupi per le Case che percorrono strade diverse per abbattere le emissioni delle loro gamme di prodotto: ibrido (il più facile), elettrico puro (le Ev costano molto e mancano incentivi e infrastrutture) e poi ci sono i carburanti alternativi come **metano** e **Gpl**, quelli a portata di mano.

Ma perché tanto allarme tra i costruttori? Cosa sta spingendo le Case, soprattutto le tre *premium* tedesche, ad alleanze strategiche tese a spingere sull'acceleratore per cambiare tutto? Tra le risposte ce n'è una poco conosciuta ai più: le pesantissime sanzioni stabilite da una norma che i legislatori europei, consapevoli che le autovetture emettono il 12% della CO2 continentale, hanno scritta per imporre ai produttori due target: rispetto ai valori 2007 (la media europea era di 158 g/km), una riduzione del 18% al 2015 e del 40% al 2021.

Ogni costruttore deve contribuire con propri target, legati anche al peso

medio delle vetture effettivamente immatricolate. I target 2015 (130 g/km) sono stati facilmente raggiunti, ma i recenti scandali e i «vecchi» cicli di omologazione (nel 2018 verranno sostituiti da prove ben più vicine al reale utilizzo su strada) hanno fatto capire a tutti che sarà molto più arduo e soprattutto costoso raggiungere i target 2021 fissati a una media di 95 g/km. Tanto più che la crociata contro i motori Diesel toglierà alle Case un'arma in più, visto che proprio l'uso del gasolio permette di emettere meno anidride carbonica rispetto a quella emessa dalla benzina. Quanto costerà sfiorare, tra pochissimi anni (soprattutto tenendo conto dei tempi di

sviluppo di nuove motorizzazioni)? 95 euro per ogni grammo in più di quelli fissati dalla norma, moltiplicati per il 100% delle auto vendute in Europa. Facciamo un esempio: se un costruttore si troverà con un eccesso di CO2 pari anche solo a 2 g/km, e se questo costruttore vende 500mila auto in Europa, la sanzione annuale sarà pari a 95 milioni.

Si giustifica, in questa prospettiva, la corsa ad aumentare le immatricolazioni di elettriche e ibride. Ma può non bastare, perché nell'Europa dei 25 le immatricolazioni di ibride ed elettriche sono state, nel 2016, poco più di 500mila, ovvero il 3,4% del totale. Un'incidenza troppo bassa per evitare le sanzioni.

Quali sono le vie d'uscita? O le Case sapranno incrementare in modo esponenziale questo tipo di immatricolazioni oppure, sino al 2021, riscopriranno due vecchie conoscenze, con bassi costi d'applicazione e capaci di ridurre la CO2: **Gpl** e **metano**. La *case history* italiana, con i suoi 3 milioni di auto a gas circolanti, potrebbe essere copiata in altri Paesi, in attesa di un prossimo decennio forse elettrificato se infrastrutture e automobilisti risponderanno all'appello, e poi in Italia ci sono realtà, come la **Landi Renzo**, delle quali l'eccellenza è riconosciuta a livello internazionale nella progettazioni di impianti bi-fuel sia a **metano** sia a **Gpl**.

«L'Italia ha già tutti gli strumenti per evitare di incorrere nelle sanzioni relative alla procedura di infrazione comunitaria aperta sul tema dell'inquinamento dell'aria - ha recentemente ricordato Francesco Franchi, presidente di Assogasliquidi - le misure da mettere in campo già ci sono: tra queste, la scelta di adottare provvedimenti strutturali che siano di stimolo per i cittadini a un maggiore utilizzo di veicoli a **Gpl** e **metano** nel settore dei trasporti e di combustibili meno inquinanti per il riscaldamento domestico, come il gas, piuttosto che legna e pellet, principali responsabili dei livelli altissimi di Pm10 e di benzoapirene».



Sarà sempre più difficile e soprattutto costoso, per i costruttori di autoveicoli, raggiungere i target 2021 fissati a una media di emissioni di anidride carbonica pari a 95 grammi per chilometro

