

METANAUTO

Si è appena conclusa l'undicesima edizione di **Metanauto**, la storica manifestazione organizzata da **Federmetano** che ha sintetizzato le potenzialità del **gas naturale** e le **linee guida** da seguire per il suo rapido sviluppo

Metanauto 2018: il punto

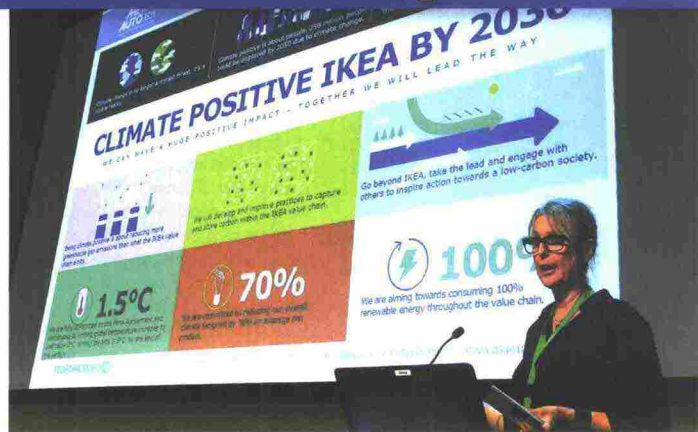
A CURA DELLA REDAZIONE
PHOTO: AGENZIA DI STAMPA DIRE

Metano = CH₄. Ovvero: un atomo di carbonio che si lega a 4 di idrogeno. Senza andare a scomodare troppo i numeri della chimica e relative reazioni stechiometriche, la due giorni di Metanauto 2018 ha visto 600 presenze, 45 relatori, 7 patrocinanti ma anche l'esposizione di 9 veicoli alimentati a CNG e LNG.

La kermesse non ha rappresentato solo una fiera ed un convegno "ma un momento di incontro e di sintesi, uno scambio di idee e vuole essere un momento culturale per promuovere un vettore energetico eccezionale come il gas naturale, in tutte le sue declinazioni. Il metano è il carburante non solo della transizione ma anche del futuro, perché ci permetterà di muoverci a CO₂ nulla. Metanauto ha l'ambizione di essere un incubatore di idee, uno strumento per ripartire con un nuovo slancio per un mondo migliore" come dichiarato in apertura da **Licia Balboni**, Presidente di **Federmetano**.

È BOOM LNG

Come ormai tutti ci stiamo rendendo conto, l'utilizzo dell'LNG non solo si sta diffondendo a macchia d'olio, ma è destinato a



crescere e ciò accadrà con un raddoppio dei volumi scambiati entro il 2040.

Anche per mare. Infatti, si prevede che "al 2030 l'LNG coprirà circa metà dei bunkeraggi navali e il 30% del trasporto merci pesanti". Finalmente – su progetto PIR-Edison – arriverà il primo deposito costiero adriatico, ubicato nell'area portuale di Ravenna e che dovrebbe entrare in funzione nel 2021. "Il deposito garantirà 20.000 metri cubi netti totali di stoccaggio – ha spiegato Guido Ottolenghi, Amministratore Delegato di PIR – divisi in due serbatoi, con impianti di mantenimento

della temperatura e di liquefazione e sei banchine di carico, di cui una capace di accogliere navi abbastanza grandi".

Questo in realtà sarà un ulteriore tassello di quella che è già una rete di distribuzione nazionale pressoché completa anche nel sud Italia. Uno sviluppo che sicuramente avrà ricadute positive e che consentirà di "affrancarsi" dalla dipendenza da depositi stranieri e permetterà di raggiungere un maggior equilibrio tra i prezzi a livello nazionale.

A testimonianza del processo di metanizzazione sono state portate delle case

history virtuose: il servizio di Tper spa. Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna che ha 313 veicoli a metano di 12 o 18 metri e che quindi aiuta a svecchiare il vetusto parco veicoli in parte a Euro 0, ma anche Rete spa che vuole promuovere forme di mobilità sostenibile.

Occhi puntati sulla sicurezza, aspetto fondamentale nella progettazione di impianti a LNG e relativa diffusione per uso autotrazione: "uno degli ostacoli principali di questi combustibili alternativi era la difficoltà dei rifornimenti, ma finalmente si è arrivati ad una semplificazione delle procedure per l'erogazione" ha ricordato il Comandante dei Vigili del Fuoco di Bologna e probabilmente da marzo 2019 per il CNG saranno disponibili le prime stazioni di rifornimento selfservice.

Alessandro Pasini, direttore commerciale di BRN-BERNARDINI srl, ha mostrato l'evoluzione proprio delle stazioni di rifornimento di metano liquido. Oggi infatti, "grazie all'innovazione tecnologica e progettuale, si possono realizzare delle stazioni a GNL in grado di garantire una velocità di erogazione anche superiore a quella del gasolio" ha commentato Pasini.

Ma il GNL ha successo anche in virtù dell'offerta da parte delle Case costruttrici di veicoli ad hoc ormai con ampia capacità di serbatoio (1080 litri) e conseguente autonomia di percorrenza che può arrivare sino a 1500 km. A rappresentanza di queste, Franco Fenoglio Presidente e Amministratore Delegato di Italscania e Fabrizio Bufa di Iveco, che hanno evidenziato quanto il biometano sarà una soluzione ancora migliore dell'LNG e sarà capace di dare una svolta al ciclo economico chiudendo così un esempio di "economia circolare".

LE TAVOLE ROTONDE

Il 2018 è stata un'edizione assolutamente frizzante e sono stati molti gli interventi che hanno animato le tavole rotonde della due giorni.

FOCUS

I VANTAGGI DEL BIOMETANO

È ECOLOGICO

- Azzeramento del particolato
- Minori emissioni di CO₂ rispetto ai carburanti tradizionali
- Riduzioni emissioni sonore e vibrazionali
- LNG è la vera alternativa per una mobilità sostenibile per quanto riguarda i mezzi pesanti

È ECONOMICO

- Il risparmio arriva fino al 70%
- Il metano vanta il minor prezzo al distributore (oggi prezzo medio: 0,990 €/kg)

È SICURO

- Esistono leggi italiane ed europee cogenti e rigide che riguardano i serbatoi a metano (bombole)

È FRUIBILE

- Si rifornisce mediamente dai 3 ai 5 minuti con erogatori ponderali ed è venduto al kg.
- Sono 31 gli impianti alimentati a LNG già presenti sul territorio nazionale, che erogano metano liquido. Altri 25 dislocati sul territorio nazionale, sono in fase di progetto/costruzione.



Ne è emerso che le sfide poste dal cambiamento climatico sono importanti, molteplici e non semplici ma l'importante è andare avanti e fare un passo alla volta. "I consumi del gas stanno aumentando sia per la produzione di energia elettrica, sia per il riscaldamento. Almeno un terzo degli autotrasporti potrebbe passare al biometano. L'alternativa, vista nell'elettrico, non è vero che non produce polveri sottili. Infatti la maggior parte del particolato nei veicoli moderni proviene dai freni e dallo sfregamento degli pneumatici sull'asfalto" ha dichiarato Attilio Tonolo - Ministero delle politiche Agricole Alimentari, Forestali e del Turismo. Come è noto, esistono alternative valide al metano, e nessuna va demonizzata, ma semplicemente contestualizzata ed

integrata perché il futuro non è esclusivamente di una tecnologia. Il metano consente sicuramente di gestire distanze medio-grandi ed è importante che la rete distributiva vada di pari passo e "sarebbe utile una regia centrale in termini di delibere e leggi che, invece, attualmente cambiano da comune a comune". In merito alla produzione di biometano da frazione organica dei rifiuti solidi urbani, c'è un grande successo. "Ma è necessario diffondere la cultura tra le popolazioni che, se verranno informate correttamente e se gli impianti sono costruiti a norma, accoglierà con entusiasmo tali tecnologie" ha sottolineato Pietro Gattoni, del Consorzio Italiano Biogas. E infatti sono già operative varie eccellenze italiane per la filiera produttiva del biometano.

