

L'evento Federmetano

Il ritorno di Metanauto

12

di L.M.P.

 L'evento Federmetano**Il ritorno di Metanauto**

Dalla due giorni di Bologna tutte le novità sul metano auto: dai depositi costieri di Gnl agli incentivi per i mezzi pesanti fino al biometano

In occasione del suo 70esimo anniversario, **Federmetano** ha organizzato il 13 e 14 novembre nella cornice di Fico Eataly World di Bologna il Metanauto 2018, lo storico evento dell'associazione che è tornato dopo undici anni (v. Staffetta 12/10/07) a riunire operatori ed esperti del settore del metano, con ben oltre 500 presenze fatte registrare all'evento. Presentando diverse case history già pronte a dare il proprio contributo alla definizione della mobilità sostenibile del paese. Una due giorni che ha messo al centro del dibattito il metano liquido (Gnl), il biometano e il biometano liquido, le nuove declinazioni del gas naturale per autotrazione che la presidente di **Federmetano, Licia Balboni**, nel suo intervento di apertura ha definito soluzioni "non solo della transizione, ma del futuro".

Depositi costieri e distributori di Gnl. Da Roma, in diretta via skype, è intervenuta **Liliana Panei**, ministro dello Sviluppo economico, che più che fare il punto sulla questione dei depositi costieri di Gnl in costruzione – "non è cambiato molto dagli ultimi aggiornamenti del Ministero" – ha mostrato un cauto ottimismo per quanto riguarda lo sviluppo della rete di distribuzione nel Sud Italia. Nonostante la mappa mostrata al pubblico segnalasse la presenza di soli due distributori a Sud di Roma

(uno nella zona di Salerno e uno in Puglia, a cui si aggiungeva uno in Campania) a tutto il consumo italiano. Ma il dirigente del Mise ha assicurato che il consumo di Gnl è solo all'inizio: questo sull'impegno del ministero: "l'obiettivo è quello di implementare la distribuzione sia nei porti sia sulle strade. Per fare questo speriamo di coinvolgere anche le Regioni del Sud Italia. Ci sono buoni segnali". Sulla situazione in Sardegna in merito ai depositi costieri invece, Panei ha voluto sottolineare il massimo interesse mostrato dagli enti locali che stanno assicurando una "procedura amministrativa molto favorevole" per le tre domande pervenute ad Oristano e per quella di Cagliari.

"Pensiamo di sviluppare altri depositi", ha detto **Valentina Infante**, Energy manager di Edison, "stiamo valutando delle opportunità nel sud dell'Italia. Abbiamo manifestato il nostro interesse per Napoli ma ci sono anche altri porti con i quali stiamo valutando la possibilità di realizzare depositi costieri che consentano di rendere disponibili anche nel Sud Italia il Gnl. Bisogna evitare che i camion debbano percorrere 2mila chilometri per arrivare a destinazione". Partner

di Edison per il deposito di Ravenna è Pir, rappresentata a Metanauto dall'amministratore delegato, **Guido Ottolenghi**: il progetto di Ravenna "è dimensionato per movimentare

un milione di metri cubi di Gnl l'anno, un volume largamente superiore a tutto il consumo italiano. Ma il concesso italiano è solo all'inizio: questo progetto è un segnale di ottimismo condiviso con Edison sullo sviluppo del mercato". Anche Ottolenghi ha sottolineato il supporto ottenuto dalle autorità locali, "che hanno visto un'opportunità in generale per il porto". Sull'ampliamento della rete di distribuzione del Gnl è intervenuto il direttore mercato business di Edison, **Davide Macor**: "Siamo orientati verso possibilità di contratti molto differenziati tra loro: sola fornitura di commodity, fornitura dell'impianto finanziato e realizzato da noi e ceduto in comodato d'uso, se dovessero presentarsi le opportunità anche la possibilità di investire direttamente (anche se non è il nostro focus) e ovviamente le partnership con gli altri operatori". "Siamo già attivi anche nel biometano – ha concluso Macor – a luglio ci siamo aggiudicati un bando del Gse per ritirare quello attualmente prodotto e immesso in rete da alcuni produttori. Stiamo avviando le attività proprio in questi giorni".

Trasporto pubblico e pesante. Massimo Costa del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si è focalizzato sul trasporto pesante. Mostrando come i fondi allocati per l'acquisto di automezzi a trazione

alternativa siano costantemente cresciuti negli ultimi tre anni, ha spiegato alla platea il perché dei ritardi dei pagamenti: "si tratta di attività spot, non ci sono uffici del ministero dedicati a queste attività" e si tratta di un lavoro molto complesso perché "c'è da essere sicuri che quello che viene assegnato sia assegnato correttamente", ma "alla fine i soldi arrivano". Per il bando del 2018 Costa ha avvisato comunque che le domande pervenute sono ancora poche, ricordando la scadenza del prossimo 15 aprile. Sollecitato dal presidente della sezione Veicoli Industriali di Unrae e di Italscania, Franco Fenoglio, sulla possibilità che gli incentivi vengano riproposti anche nei prossimi anni, Costa ha risposto di aspettarsi un contributo equivalente anche nel 2019 e probabilmente anche per il 2020, ma ha avvertito: "il contributo è sempre qualcosa di eccezionale dal punto di vista dell'erogazione, perché l'Unione Europea ci chiede che abbia una valenza temporale". "Noi stiamo stimolando dei cambi culturali. Pensare che poi ci sia qualcosa di strutturale su una tecnologia e non su un'altra genera pressioni da parte della concorrenza". Il dirigente del Mise ha infine concluso: "L'importante è che ci siano per adesso, che ci siano per qualche anno e che l'orientamento porti poi ad avere veicoli a metano", con l'obiettivo che alla fine si inneschi "un effetto palla di neve". Per **Tper**, azienda di trasporto pubblico dell'Emilia Romagna che garantisce il servizio nei comuni di Bologna e Ferrara, hanno parlato **Andrea Bottazzi** e **Marco Galletti** che hanno ricordato la lunga storia dell'azienda nell'utilizzo dei mezzi a metano e che ora è in prima linea nell'impegno sul Gnl: dopo i primi 12 acquistati nel 2016, il 2019 vedrà il parco mezzi di Tper arricchirsi di ulteriori 35 unità che con ogni proba-

bilità diventeranno 44 grazie ai fondi messi in campo dal Mit. Come hanno ricordato i due relatori, l'azienda ha già oggi una consolidata esperienza nel campo dei mezzi a gas – già oggi più di un quarto del parco mezzi è ad alimentazione alternativa, saranno 313 i veicoli Gnc a disposizione entro la fine dell'anno su 1.154 bus totali – ma il campo in cui dovranno essere garantiti i maggiori sforzi sarà quello dell'aggiornamento nella manutenzione: "dobbiamo acquisire competenze di tipo criogenico", ha spiegato Galletti, "è importante per un'azienda che fa queste scelte mantenere una certa coerenza: sì la strategia ambientale, sì la strategia di sviluppo del parco ma soprattutto la strategia di mantenimento delle competenze, altrimenti ti ritrovi con dei veicoli che non sei in grado di mantenere in servizio".

"Non c'è sostenibilità ambientale senza sostenibilità economica", così ha esordito **Franco Fenoglio**, presidente di Italscania, dopo il lancio di un video dal forte impatto emotivo in cui un bambino si domandava come sarebbe stato ricordato in futuro per il suo impegno verso l'ambiente. "È assurdo dire che nel futuro ci sarà un solo tipo di mobilità". Un intervento molto polemico sul modo in cui viene raccontato il settore dei trasporti: "Si parla poco di trasporto sui grandi giornali, sembra un tema che non riguarda nessuno. Se ne parla solo quando capita qualcosa di grave, ma questo settore è il settore di tutti i settori: se per cinque giorni non funzionassero più i trasporti, a prescindere dall'intermodalità, sarebbe un dramma perché non arriverebbe più niente nelle nostre case". E poi una frecciata al mondo politico: "Mi chiedo perché i politici che vengono a questi convegni vadano via dopo i loro interventi. Vengano e rimangono ad ascoltare: abbiamo bisogno che le istituzioni ci stiano a sentire".

Sulla varietà di composizione dei parchi auto delle aziende, è sembrata sulla stessa lunghezza d'onda di Italscania anche Elisabeth Munck af Rosenschöld, manager di Ikea per i servizi di trasporto e logistica, che ha sottolineato come per la sua azienda non esista un solo tipo di soluzione ma un portafoglio di soluzioni che già oggi include il Gnl (e in futuro il biometano): in Italia ogni mese, ha spiegato, 350 spedizioni vengono effettuate da camion che utilizzano gas naturale liquido come carburante.

La nuova frontiera: il biometano. La seconda giornata nel complesso di Fico Eataly è stata invece completamente dedicata al biometano, a cui **Federmetano** ha voluto dedicare l'intero palcoscenico. Sul palco si sono alternati protagonisti del mondo agricolo, del compostaggio e del mondo dell'energia che oggi stanno credendo in questo tipo di innovazione. **Elisa Stellato** del **Gse** ha approfondito le procedure applicative del decreto del 2 marzo e ha risposto con secco e convinto "sì" alla domanda della platea se è previsto un mercato dei Cic in futuro, mentre **Roberto Maulini** di **Are-ra** ha dedicato il suo intervento alla connessione degli impianti di produzione di biometano alle reti del gas naturale. Tra i relatori anche **Andrea Ricci** di **Snam4Mobility** che ha voluto confrontare consumi ed emissioni dei veicoli a (bio)metano con quello di altri tipi di alimentazione, tradizionali e non: "con il biometano si va allo stesso livello dell'elettrico 100% rinnovabile e con il biometano di seconda generazione, quello che si fa dai liquami per intenderci, si riesce anche a fare meglio". "Tutti noi – ha concluso – dobbiamo sfidare questo approccio di attacco al gas che non ha nessuna razionalità. Tutti noi dobbiamo essere consapevoli e rispondere perché non può farlo solo Snam".

(L.M.P.)