

LNG: LA RETE SI AMPLIA



Oltre all'offerta di validi camion a metano liquido, la condizione per lo sviluppo di questo carburante alternativo è la crescita della rete distributiva. E l'Italia si sta finalmente attrezzando

Sembravano dei visionari quei "pionieri" che, il 29 aprile 2014, inaugurarono la prima stazione di rifornimento italiana per il metano liquido a Piacenza. Ora, a quasi 4 anni di distanza, la rete per l'LNG è cresciuta in maniera impetuosa: con l'apertura dell'ultima area di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza) lo scorso 6 dicembre, siamo arrivati a 15. E altre 16 risultano in fase di costruzione, con la loro inaugurazione che dovrebbe avvenire nel corso del 2018. "Nei prossimi 4 anni è prevista l'apertura di almeno altre 40 stazioni di servizio dai quali i camion potranno rifornirsi di metano liquido", dice Luca Paganelli, responsabile LNG di Federmetano. "Il metano liquido per l'au-

totrazione è il futuro: né gli elettrici, né i mezzi a idrogeno possono vantare ad oggi e nel prossimo futuro prestazioni simili in termini di consumi e di ecosostenibilità". In pochi anni, da fanalino di coda, l'Italia è ai primi posti in Europa per numero di distributori LNG.

Autotrasporto pronto

L'autotrasporto italiano si prepara dunque alla svolta del metano liquido? E la rete riuscirà finalmente a distribuirsi in maniera capillare sul territorio? Le Case costruttrici, come abbiamo visto, sono pronte e stanno ampliando la gamma dei veicoli con questa alimentazione. E anche le aziende di autotrasporto italiane lo

sono: Fercam, Brivio&Viganò, Codognato e Autamarocchi sono solo alcune delle imprese che vedono camion a metano liquido nella propria flotta. Secondo il responsabile LNG di Iveco Fabio Pellegrinelli, "nel nostro Paese risultano attualmente circolanti circa 460 camion LNG". Da tempo sono inoltre presenti dispositivi retrofit per la conversione del circolante diesel, come ad esempio i Dual fuel prodotti dall'azienda italiana Ecomotive solutions. La rete (vedi la piantina nella pagina accanto) ha visto in pochi anni un boom di aperture: spiccano in particolare i 5 distributori sulla via Emilia e i 3 impianti in Veneto. Ma, fatta eccezione per Toscana e Marche, tutto il Centro risulta

ancora all'asciutto, mentre solo a fine novembre il Sud ha visto finalmente il suo primo distributore a Mesagne (Brindisi). In Europa ad avere il maggior numero di distributori LNG è la Spagna con 25 strutture, seguita dall'Olanda con 16, la Gran Bretagna con 13 (alle quali si sommano però numerose strutture private all'interno di aziende) e poi Francia (10) e Svezia (6).

Mancano i terminal

A pesare sulla rete italiana è innanzitutto la mancanza di un terminal portuale dove sbarcare le navi metaniere provenienti dal Medio Oriente, dagli Stati Uniti e dal Sud-Est asiatico (il metano liqui-



Ben messi in Europa

Nella cartina sono indicati i 15 distributori di metano liquido già attivi e i 16 tuttora in fase di realizzazione. I punti sono in prevalenza al nord, mentre al centro se ne stanno per aprire

diversi. Al sud c'è un solo impianto. Con quelli già operativi l'Italia si colloca al secondo posto in Europa, dietro la Spagna, che ne ha 25 e davanti a Gran Bretagna, Francia e Svezia.



- Impianti attivi
- Impianti in costruzione

**Crescono le flotte**

Nell'immagine a destra i tre modelli di pesanti alimentati a metano liquido attualmente disponibili. In ordine il Volvo FH LNG, l'Iveco Stralis NP460 e lo Scania R410G. Secondo le ultime stime, in Italia sono già in circolazione

circa 460 camion pesanti alimentati a metano liquido. Ciò dimostra che le aziende del nostro paese sono pronte a questo salto di qualità nella sostenibilità del trasporto, che lo sviluppo della rete stimolerà ulteriormente.

0,15 e 0,16 euro al kg, su un prezzo dell'LNG di circa 0,94-0,98 euro al kg. Da sottolineare che lo sviluppo della rete ha anche conseguenze sulla manutenzione dei mezzi. "La domanda di veicoli LNG sta infatti trainando il programma di formazione delle nostre officine, che è già molto avanti soprattutto lungo le principali direttrici come prevede il progetto Iveco Truck station", afferma Pellegrinelli. Tuttavia i progetti per la realizzazione di terminal portuali in Italia esistono: "Attualmente - spiega Diego Gavagnin, coordinatore scientifico di Conferenza GNL - quelli allo stato più avanzato sono i 3 impianti in programma a Oristano, in Sardegna". Che però, più che all'autotraspor-

to, sono destinati principalmente alla metanizzazione dell'isola. "Altri progetti però esistono a Ravenna, con l'Edison, e poi a Livorno e Mestre, sfruttando e adeguando i rigassificatori offshore al largo delle nostre coste".

Arriva anche il biogas

Fuorigioco invece il piccolo rigassificatore di Panigaglia, presso La Spezia, "a causa della viabilità tortuosa e difficile da percorrere per i mezzi pesanti", dice Roasio. "In ogni caso - aggiunge Gavagnin - si tratta però di progetti che prevedono la costruzione di depositi costieri con serbatoi di portata limitata, di circa 9-10 mila metri cubi, per non incorrere nelle più

severe prescrizioni imposte dalla Legge Seveso". Le navi metaniere "arriverà ai rigassificatori offshore o si fermeranno al largo: da qui il metano liquido giungerà ai depositi costieri attraverso delle bettonline", ossia navi più piccole. Un procedimento meno "fluidico" e che rischia di non abbattere i costi in maniera significativa. Ma il metano liquido, in Italia, ha un asso nella manica: i 1500 impianti di biogas presenti nel nostro Paese (meglio di noi al mondo fanno solo Stati Uniti, Cina e Germania), legati soprattutto ad allevamenti e aziende agricole. "Impianti capaci di produrre 2,4 miliardi di metri cubi di biogas all'anno, che oggi viene principalmente utilizzato per produrre energia



elettrica", dice Christian Curli, presidente del Consorzio italiano biogas. E che in futuro, con ulteriori investimenti e con dispositivi di "upgrading" per convertire il biogas in biometano, "saranno in grado di produrre 8 miliardi di metri cubi di biometano all'anno". Insomma, un vero e proprio bio-giacimento a chilometro zero che potrebbe rendere meno costoso ancora più sostenibile dal punto di vista ambientale il metano liquido. "In questi giorni stiamo attendendo il decreto da parte del Governo per ridefinire gli incentivi e riconvertire gli impianti dalla produzione dell'energia elettrica all'autotrazione", spiega Curli: "Auspichiamo che ciò avvenga in tempi rapidi per dare il via agli investimen-

ti". Quanto costa costruire un distributore di metano liquido? "Si parla di un investimento minimo di 600mila euro", dice Costantino Amadei, dirigente della Vulcan gas. E poi c'è il nodo dei tempi.

La burocrazia rallenta

Energio Servizi è una delle società che realizza questi impianti, come quello di Fionzuola: "Tra iter burocratico e realizzazione impieghiamo mediamente un anno", spiega l'amministratore delegato Amedeo Grassi. "L'autorizzazione va chiesta al Comune, che poi attiva la Conferenza di servizi per chiedere i pareri dei Vigili del fuoco e degli altri enti coinvolti". Comunque, "più che le procedure, ad inci-

dere sono soprattutto le distanze minime alle quali devono soggiacere i serbatoi: 30 metri dalle case, 5 metri dalla strada, 45 metri da scuole, monumenti, ospedali e altri luoghi sensibili; più le distanze interne di 8 metri dalle altre cisterne del distributore". Neanche tanto, se ci pensate. E l'esperienza positiva del metano gassoso (CNG), dove secondo i dati di Paganelli "l'Italia con i suoi 1200 distributori può vantare la prima rete d'Europa", lascia ben sperare. Infine, udite udite, la tassazione sul metano è ad oggi limitata: "C'è solo l'Iva e una piccola accisa di 0,005 euro al kg". Vuoi vedere che, stavolta, grazie ai camion l'Italia si pone all'avanguardia nel mondo?