

La transizione verso l'energia pulita e rinnovabile ha nel metano un'opportunità efficace e disponibile, come ha confermato il recente convegno di Federmetano

di Francesca Sirimarco

GNL: Italia protagonista

32

“Il metano ci guida, verso un mondo migliore”, questa è la sintesi del convegno organizzato Federmetano a Bologna che ha chiamato a raccolta alcuni tra i maggiori portatori di interessi del settore. Il suo utilizzo come carburante per i mezzi di trasporto in Italia risale agli anni 30 e 40 e da allora di strada il metano nel comparto dei trasporti ne ha fatta davvero tanta. Se ne parla in termini di sigle, GNC e GNL, entrambe impiegate nel tra-

sporto, dove GNC sta per metano naturale compresso e GNL per metano naturale liquefatto. L'attenzione è maggiore verso il GNL, che negli ultimi anni sta facendo registrare dati in crescita, come confermano le 200 stazioni di servizio che erogano metano liquido in Europa. Nella classifica dei Paesi europei più virtuosi, cioè che stanno ponendo un'attenzione particolare verso questo carburante alternativo, al primo posto troviamo l'Italia con 45 distributori

attivi, seguita da Francia con 41 e Spagna con 40, mentre la Germania ne ha solo 4. Secondo l'Industry Roadmap 2030, elaborata da NGVA in collaborazione con EBA (European Biogas Association), entro il 2030 il numero delle stazioni di servizio aumenterà in tutta Europa arrivando a 2mila per il GNL e a 10mila per il GNC. L'Italia sembra essere già sulla buona strada. Del GNL e del suo utilizzo nell'autotrasporto si è parlato nel corso di un convegno ad Auto-



promotec organizzato da Federmetano, dal titolo “LNG: la soluzione green per il trasporto pubblico e merci”, che ha coinvolto costruttori di mezzi, associazioni di categoria del comparto del trasporto merci e del trasporto di persone.

**FEDERMETANO
IN PRIMA FILA SUL GNL**

Federmetano, in qualità di associazione di categoria dei distributori di metano per autotrazione, continua a farsi promotrice della cultura legata al gas naturale per i trasporti in tutte le sue declinazioni (CNG, LNG e biometano, che rappresenta la nuova frontiera), perché “è un carburante virtuoso, che permette di traguardare in tempi rapidi l’obiettivo di un trasporto carbon free”, spiega Licia Balboni, Presidente di Federmetano, che oggi rappresenta un terzo della rete italiana degli impianti per la distribuzione del metano uso autotrazione e rifornisce più di 15 milioni di veicoli.

La diffusione del gas naturale liquefatto “se fino a non molto tempo fa era auspicata, oggi è inarrestabile e per certi versi inevitabile. Ciò per le ormai note potenzialità in termini

di ecosostenibilità di questo virtuoso carburante, che ben rispondono alle normative europee in merito e che lo rendono la soluzione green, innovativa ma già disponibile”.

In Europa circolano 6mila veicoli a GNL e di questi un terzo circola solo in Italia, 2mila mezzi, con un incremento dell’immatricolato del 130% dal 2018 al 2019. In risposta a questi dati in crescita, l’Italia è protagonista di un importante sviluppo della rete distributiva GNL: “Il numero delle stazioni di rifornimento è decuplicato dal 2015 a oggi, con ben 45 punti vendita attivi e altri 28 in progetto. La nostra realtà, notoriamente virtuosa per la rete GNC (che oggi vanta oltre 1.300 stazioni di servizio), sta diventando un esempio da emulare anche sul fronte del GNL”. L’unico limite è rappresentato dall’approvvigionamento della materia prima sul suolo italiano, limite che sarà superato nel 2021 con l’apertura del pri-

mo hub GNL small scale di Ravenna. “Ci auguriamo che la rete possa omogeneamente svilupparsi anche al Centro e Sud Italia, dove abbiamo esempi di impianti virtuosi a Salerno e a Brindisi. Come Federmetano dialoghiamo costantemente e collaboriamo attivamente con i maggiori attori del settore trasporti, e non solo, affinché il nostro Paese possa traguardare nel minore tempo possibile una mobilità sostenibile, con vantaggi immediati per l’intera comunità”.

ITALIA, FIORE ALL’OCCHIELLO

In Italia circola oltre 1 milione di veicoli a metano, pari a oltre il 2% del circolante totale (fonte dati ACI, anno 2018), dei quali appunto circa 2.000 è alimentato a GNL. Dando uno sguardo alle immatricolazioni dei mezzi pesanti >3,5 t, in Italia nel 2018 se ne sono registrate 699 a GNL, con un +131% rispetto al 2017, e 203 a GNC, con un +56% rispetto allo stesso

periodo dell’anno precedente. In aumento anche le immatricolazioni di autobus a GNC di 386 unità (+214% rispetto al 2017). La rete distributiva di metano in Italia è di 1.361 impianti (nel resto d’Europa sono 3.630), di

**“
Sono 200 le stazioni di servizio che erogano GNL in Europa; al primo posto l’Italia con 45 distributori attivi**”



Il convegno “LNG: la soluzione green per il trasporto pubblico e merci”, organizzato da Federmetano in occasione di Autopromotec 2019, ha coinvolto costruttori di mezzi e associazioni di categoria



cui 46 autostradali. Di questi 716 sono nel Nord Italia, 358 al Centro e 287 al Sud (fonte MiSE - Osservazioni, dati aprile 2019). Questi dati confermano complessivamente che l'Italia si sta dimostrando un fiore all'occhiello sia nei confronti degli altri Paesi dell'UE sia a livello mondiale.

IL PARERE DEI COSTRUTTORI

In rappresentanza dei costruttori truck Franco Fenoglio, Presidente Unrae, ha parlato di scenari presenti e futuri del trasporto, dicendo che i costruttori stanno lavorando e investendo su tutti i carburanti alternativi possibili senza dimenticare il diesel per il lungo raggio, malgrado il problema della CO₂. Il diesel non va demonizzato, come dimostra l'introduzione dell'Euro 6 che ha fatto registrare un calo del 95% del NOx. Sul fronte della decarbonizzazione, secondo Fenoglio il primo step è il metano, con il -15% di CO₂, ma la vera frontiera è il biometano, sul quale occorre spingere e che porterà una riduzione del 90% di CO₂. "Il vero debito pubblico dell'Italia nel trasporto è il parco circolante, vecchio e obsoleto, inquinante e poco

sicuro", come confermano i numeri: su 673mila veicoli il 61% è ante Euro 4 con un'età media di 13 anni, mentre gli Euro 0 arrivano a 25 anni di anzianità (fonte Centro Studi Unrae, dati al 31 dicembre 2018). Più che parlare di peso, occorre analizzare i dati facendo uno spaccato tra conto proprio e conto terzi. Così facendo, si nota che oltre 250mila veicoli in Italia circolano in conto proprio; di questi il 38% è ante Euro 4 mentre nel conto terzi, con 163.500 veicoli, la percentuale degli ante Euro 4 scende al 24%. Per creare migliori condizioni allo sviluppo dell'autotrasporto e del mercato dei veicoli secondo l'Unrae occorre rendere strutturale il sostegno agli investimenti, costruire un sistema di incentivazione al rinnovo del parco basato sul principio "chi più inquina ed è meno sicuro, più paga", adoperarsi in Europa per ristabilire le regole di una corretta competitività anche nell'autotrasporto e impiegare risorse

“
La nuova frontiera per la transizione verso un trasporto decarbonizzato è il biometano

se nella preparazione professionale dei giovani, aspetto sul quale l'Unrae è fortemente impegnata.

ASSOCIAZIONI A CONFRONTO

Interessanti spunti di riflessioni sono emersi dalla tavola rotonda sull'utilizzo del GNL nel trasporto merci e nel

TPL, con le associazioni di categoria trasporto e logistica a confronto. "Noi autotrasportatori aderiamo alle proposte di GNL, di meno a quelle per favorire l'elettrico, ma chiediamo che ci sia la possibilità di aiutare soprattutto le imprese a sostenere i costi attraverso un processo di transizione ecologica supportata non solo dallo Stato ma anche dal mittente", ha dichiarato Sergio Soffiati, Segreteria Nazionale di Confartigianato Trasporti. "Il GNL è una delle strade da perseguire, ma ad oggi permangono dei pro e dei contro sui quali lavorare, come l'incognita sulla manutenzione dei veicoli GNL per il fatto che la tecnologia è nuova e non



Nella pagina accanto, da sinistra: Licia Balboni, Presidente di Federmetano; Franco Fenoglio, Presidente Unrae, in rappresentanza dei costruttori truck; Sergio Soffiati, Segreteria Nazionale di Confartigianato Trasporti

In questa pagina, da sinistra: Alessandro Peron, Direttore Fiap - Federazione italiana autotrasportatori professionali; Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council

si ha ancora uno storico sugli interventi manutentivi. A ciò si aggiunge il tema della rivendibilità del mezzo GNL una volta ammortizzato, che crea incertezza in chi deve investire". È stata questa la dichiarazione di Andrea Manfron, Segretario Generale FAI, la Federazione autotrasportatori italiani. Per Alessandro Peron, Direttore Fiap - Federazione italiana autotrasportatori professionali, "non c'è sostenibilità nei trasporti se il consumatore pretende il costo del trasporto gratuito per i prodotti che acquista online. Perciò la sostenibilità passa anche per la cultura verso il consumatore, che deve sostenere il trasporto ecologico in fase di acquisto". "La trazione a metano liquido è sicuramente una strada percorribile soprattutto per il trasporto pubblico extraurbano ed è peculiare nella transizione energetica verso il cambiamento tecnologico dei prossimi anni", ha dichiarato Giovanni Foti, Vicepresidente AssTra, associazione nazionale di aziende di trasporto pubblico. Malgrado gli investimenti in veicoli green, la distribuzione a macchia di leopardo delle stazioni di servizio GNL porta le aziende di trasporto con una presenza nazio-

nale a ripensare alla distribuzione geografica del proprio parco veicoli, continuando a ricorrere al gasolio anche per necessità. Per Dario Cingolani, Sales & Marketing Manager LC3 Trasporti, "il biometano è la nuova frontiera, ben sapendo che la sua liquefazione ha dei costi importanti. Chi si avvicina a questo mondo non può fare a meno dei contributi pubblici e se sono calanti non ci sarà l'incentivo ad aumentare la flotta. Per accompagnare la transizione ecologica occorrono fondi strutturati a cui partecipino non solo banche, costruttori e aziende di trasporto, ma anche il mittente".

I VANTAGGI AMBIENTALI DEL GNL

Il GNL è la risposta immediata per la decarbonizzazione. Lo ha ampiamente sottolineato Massimo Marciani, Presidente del Freight Leaders Council, commentando alcuni dei dati del Quaderno 28 sulla sostenibilità nel trasporti e nella logistica. I maggiori vantaggi ambientali del GNL riguardano una riduzione del 99% di SOx, del 50% di NOx e del 15% di CO₂, con particolato praticamente nullo. "Se l'obiettivo ultimo è

quello di ridurre le emissioni complessive dei climalteranti, ciò andrebbe fatto cercando di mantenere il livello di servizio che attualmente abbiamo o addirittura migliorandolo: sicuramente questa tipologia di carburante di transizione ha già un'applicabilità immediata con benefici per le generazioni future".

DAL METANO AL BIOMETANO E BIOGNL

La nuova frontiera per la transizione verso un trasporto decarbonizzato è il biometano, una soluzione pronta e immediatamente utilizzabile, che consentirà all'Italia di non dovere più acquistare energia dall'estero. Si ricava principalmente dalle biomasse agricole, dai reflui zootecnici, dai rifiuti agroindustriali, dalla frazione organica dei rifiuti solidi urbani (Forsu) e dai reflui di fogna. È adatto ad essere compresso per l'immissione nella rete dei metanodotti o per il trasporto con carri bombolai. Sottoposto a processo di liquefazione, dal biometano si ottiene il bioGNL, cioè il biometano liquido che può essere trasportato tramite apposite cisterne.