

Alimentazioni alternative. Grazie agli incentivi, boom di immatricolazioni di mezzi a Gnl nelle flotte commerciali e per il trasporto pubblico locale

Camion e autobus scoprono i vantaggi del gas liquefatto

Laura La Posta

È il momento del metano liquefatto per le flotte commerciali di camion e per gli autobus dedicati al trasporto pubblico. Tutto gioca a favore dell'acquisto di mezzi alimentati a Gnl (o Lng, vale a dire gas naturale liquefatto). A partire dal quadro normativo culminato nelle Leggi di bilancio 2017 e 2018 (con obblighi sulla mobilità green e fondi ingenti per gli incentivi), nel Piano nazionale per la mobilità sostenibile e nel decreto 257/2016 che obbliga gli enti pubblici a comprare almeno un quarto degli autobus nuovi con alimentazione alternativa nelle province più inquinate. Hanno avuto un effetto positivo anche il fondo nazionale di incentivi ex decreto del 20 aprile 2018 (da 33,6 milioni l'anno scorso), le agevolazioni di diverse regioni (Lombardia ed Emilia-Romagna in primis) per l'acquisto di mezzi ecologici, il potenziamento della rete di distributori. Per non parlare del lancio di nuovi modelli di camion e autobus che garantiscono

un'autonomia fino a 1.300 km per un pieno riducendo la range anxiety (la paura di rimanere a secco di carburante). In pista ci sono colossi come Scania, Iveco e Volvo, che garantiscono un aggiornamento tecnologico continuo. E sul fronte carburante è forte l'impegno di Eni (per l'acquisto e la commercializzazione di gas liquefatto) e di Snam (200 milioni di investimenti per la realizzazione di distributori di metano per autotrazione e infrastrutture di biometano e oltre 70 nuovi impianti già contrattualizzati per la controllata Snam4Mobility).

«Il successo del Gnl è una buona notizia per l'ambiente, visto che questo carburante è al momento la soluzione ideale per il trasporto green: il particolato emesso è nullo e gli inquinanti sono bassi (con gli ossidi di azoto, NOx, e la CO2 abbattuti rispettivamente del 90% e del 15% rispetto al gasolio)», commenta Massimo Marcianni, presidente del Freight leader council, che riunisce aziende leader della filiera di trasporti e logistica.

I numeri confermano il favore del mercato. Secondo Anfia (l'associazio-

Più sostenibile del diesel.

Il metano liquido ha emissioni contenute: il particolato emesso è nullo e gli inquinanti sono bassi (nelle foto due impianti di distribuzione fra i 56 aperti finora sul territorio italiano)

ne dell'industria automobilistica), nei primi 10 mesi le immatricolazioni di autocarri a gas liquefatto - con peso superiore a 3.500 kg - sono cresciute del 109% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Quanto agli autobus per il trasporto pubblico, le immatricolazioni di mezzi a metano sono triplicate nel 2018 sul 2017 mentre nel periodo gennaio-ottobre 2019 l'incremento è stato del 38,7%. Gli acquisti sono stati cofinanziati con fondi pubblici per il 60% dell'investimento in caso di servizio urbano, per l'80% in caso di servizio extraurbano.

La filiera dei distributori di metano per autotrazione sta facendo la sua parte per favorire questa svolta. «L'Italia è leader in Europa per numero di distributori Gnl: dei 200 attivi nel continente ben 56 si trovano nel nostro Paese (tre in autostrada), cui se ne aggiungono altri 36 in progetto, mentre i mezzi circolanti alimentati con questo carburante sono oltre duemila - spiega Licia Balboni, presidente di Federmetano (che rappresenta un terzo della rete distributiva italiana) -. Restano però dei problemi: la mancanza di una politica stabile per la mobilità sostenibile, la scarsità di distributori al Sud e l'approvvigionamento della materia prima che però migliorerà nel 2021 con l'apertura del primo hub small scale di Ravenna». Un impianto chiave per il rifornimento di questo combustibile che arriva dall'estero raffreddato a una temperatura di -160° e condensato fino a 600 volte rispetto al volume del gas.

«Ma la vera frontiera ecologica è rappresentata dal biometano da scarti agricoli e rifiuti urbani, che porterà a una riduzione del 90% della CO2 e che andrebbe incentivato per agevolare il rinnovo del parco circolante ora vecchio e inquinante, con il 61% dei mezzi ante Euro 4 e un'età media di 13 anni», sostiene il presidente Unrae Franco Fenoglio. Sul biometano stanno lavorando grandi società come Eni e Snam (con importanti volumi e contratti firmati) e centri di ricerca come l'Enea. Anche perché il metano liquefatto sta conquistando le grandi navi e nei prossimi anni si prevede un incremento della domanda esponenziale.

