



di Luca Regazzi

La sostenibilità ambientale è un concetto ormai accettato universalmente nel mondo del trasporto. Da qui al 2030-40 qualcosa cambierà sicuramente: ma come? In attesa della pronosticata affermazione di elettrico – almeno nel perimetro urbano – e idrogeno, alcuni costruttori stanno dedicando parte delle loro energie a formule-ponte che favoriscano la transizione. Qualunque cosa avverrà è ormai certo: se fino a oggi esisteva un carburante in veste da monopolista, dopodomani le tipologie di alimentazione varieranno in funzione della missione.

Tra le soluzioni transitorie particolarmente interessante è il biometano, carburante di origine non fossile ottenuto dalla decomposizione di rifiuti organici di origine commerciale, zootecnica e domestica. Tipico esempio, quindi, di economia circolare, ha poi una consistente capacità di ridurre le emissioni inquinanti (fino al 95% in meno di CO₂).

Già, ma quanto se ne può produrre? L'Italia, secondo le stime del Consorzio Italiano Biogas (CIB), ha un potenziale di produzione di 10 miliardi

di metri cubi. In pratica, se fosse interamente destinato ai trasporti (cosa prevista dal relativo Decreto incentivi) potrebbe alimentare un terzo del parco circolante con energia rinnovabile al 100%. Il biometano è prodotto in forma gassosa (bioCNG), ma si può poi liquefare per diventare bioLNG. In Italia esiste un'importante rete distributiva di metano biogassoso di circa 1.250 impianti, in costante aumento, ma non è ancora disponibile il biometano liquefatto, anche se molti progetti per realizzarlo sono in rampa di lancio. Il CIB, per esempio, ha annunciato che le aziende agricole socie stanno progettando la costruzione di 20 impianti di liquefazione, alcuni già autorizzati e altri in via di autorizzazione, che produrranno gas rinnovabile liquido usando sottoprodotti agricoli, reflui zootecnici e colture di secondo raccolto. Il primo impianto agricolo di bioLNG dovrebbe entrare in funzione già nel corso della primavera. L'Italia, quindi, potrà offrire ai 2.500 mezzi a LNG attualmente circolanti un'alternativa all'importazione dalla Francia e per di più altamente sostenibile. Con una capacità produttiva da 3 a

Nel cammino verso le alimentazioni di domani - elettrico ed idrogeno - il metano non fossile rappresenta una soluzione-ponte che permette di ridurre le emissioni di CO₂ del 95%, in un'ottica di economia circolare. Ma quanto se ne potrà produrre?

20 ton al giorno per singolo impianto, queste aziende agricole renderebbero così l'Italia il primo Paese al mondo per numero di impianti di questo tipo. Sempre per alimentare i camion a biometano liquefatto, Snam ha avviato un progetto con BHGE (Baker Hughes - GE) che conta di realizzare quattro impianti di micro-liquefazione in grado di produrre circa 140.000 ton di LNG o bioLNG all'anno e fornire carburante fino a 15.000 veicoli (dei quali 2.000 bioLNG al 100%, con un consumo di più di 160 ton/giorno).

Che in Italia ci sia interesse per i mezzi



La richiesta di associazioni europee

«PIÙ INFRASTRUTTURE DI RIFORNIMENTO PER CNG E LNG»

Accelerare lo sviluppo delle infrastrutture e della rete di distribuzione per rifornire tutta l'Unione Europea di gas naturale e biometano. È la richiesta che tre associazioni (EBA, NGVA Europe e ACEA) hanno inviato ai responsabili politici continentali. Lo riferisce **Fedemetano**, specificando che i firmatari chiedono anche di supportare l'uso di un tasso crescente di gas rinnovabile sul mercato e di sostenere le attività di ricerca e innovazione con finanziamenti UE.

LC3 e DN Logistica

GAS NATURALE, LA SCELTA DEI CORRIERI

I cinque Iveco Stralis NP 460 CV CNG a biometano, dotati di un'autonomia di 600 km, sono stati consegnati alla LC3 di Gubbio che li utilizzerà per la distribuzione di prodotti in uscita dal Centro logistico Lidl di Somaglia, in provincia di Lodi. È la prima volta in Italia che una società della GDO si avvale di veicoli con questo tipo specifico di carburante. Il biometano è prodotto da Edison e i cinque mezzi opereranno tra Lombardia ed Emilia-Romagna, nelle zone limitrofe alla piattaforma.

Un secondo progetto ha visto Snam, Scania e DN Logistica allearsi per la progressiva conversione a LNG della flotta di camion della società di Catania, specializzata nel trasporto dei tubi in acciaio di Snam sull'intero territorio nazionale. Nei prossimi 5 anni DN disporrà di 100 mezzi a LNG. Le prime unità consegnate sono motrici con propulsore a gas naturale da 13 litri, coppia di 2.000 Nm, potenza da 410 CV e autonomia di 1.100 km.



a metano (qualunque essi siano) lo dimostra la crescita delle vendite del 50% nel 2019 (1.041 immatricolati), all'interno di un trend di mercato in calo di circa l'8%. In questo settore si distingue Iveco, che possiede circa il 70% di quota di mercato per camion a metano, seguita da Scania (oltre il 25%) e Volvo. Sia lo Stralis che l'Iveco

S-WAY sono già predisposti per l'utilizzo di biometano gassoso o liquefatto.

La sfida resta quella degli impianti di produzione, stoccaggio e liquefazione e di distribuzione diffusa. In questo campo Edison, in quanto aggiudicatario del bando GSE, è oggi il primo operatore abilitato al ritiro e distribuzione

del biometano. Ma anche Snam ha previsto al 2023 oltre 400 milioni di investimenti nei business legati alla transizione energetica, inclusi quelli in infrastrutture con cui sviluppare la distribuzione e l'approvvigionamento di CNG/LNG per i trasporti, oltre che la filiera del biometano. E mai come in questo caso, se son fiori...

La rete di distribuzione

LE STAZIONI TOCCANO QUOTA 66

L'LNG continua a crescere in Italia. Attualmente sul territorio nazionale sono saliti a 66 i distributori di gas naturale che erogano metano liquido ai veicoli pesanti. Un numero destinato a salire, confermando il nostro Paese all'avanguardia in Europa, con i 42 distributori di LNG in progetto o prossimi all'apertura. L'osservatorio di **Fedemetano** ha elaborato la mappa delle stazioni di servizio che in Italia erogano carburante LNG o GNL per autotrazione. Tale mappa, consultabile sul sito www.fedemetano.it, è in costante aggiornamento ed è realizzata su tre livelli per poter visualizzare: i distributori di metano liquido aperti al pubblico; quelli aperti ai privati con particolari condizioni di utilizzo; quelli in corso di realizzazione.

DISTRIBUTORI DI METANO LIQUIDO LNG IN ITALIA

(aggiornato al 10/02/2020)

