

service&logistic

Cento camion in cinque anni. Tutti trattori Scania R 410 Lng. Sarà la nuova flotta che userà Snam per il trasporto di tubi in acciaio sul territorio nazionale. A metterli a disposizione Dn Logistica, azienda di Catania nata negli Anni 50 che guarda con occhio attento alla sostenibilità.

«Abbiamo investito dieci milioni di euro in cinque anni non perché sia un impegno troppo grande, basti pensare che cento trattori diesel li sostituiamo in due anni, ma per il problema infrastrutture. L'ultimo distributore di metano liquido (Lng) è a Salerno, speriamo che in questo lasso di tempo cambi qualcosa», spiega Luigi Nicosia, amministratore delegato di Dn Logistica.

Metà degli euro Lng girano in Italia

«A giugno avremo tremila veicoli Lng circolanti in Italia su seimila in tutta Europa. Ma al Sud non ci sono distributori e Brindisi resta una mosca bianca. Anche perché il trasporto

SNAM E DN LOGISTICA
Per una rete sostenibile
Anche il fornitore di energia per i suoi trasporti userà camion Scania alimentati a Lng



I TUBI INOX E IL METANO LIQUIDO
Proprietaria del sistema di trasporto e rigassificazione del metano, Snam, società del gruppo Eni, userà per il trasporto dei tubi una flotta di Scania R 410 Lng. In alto, la consegna. Dal centro verso destra, **Licia Balboni (Federmetano), Massimo Derchi e Elio Ruggeri (Snam), Luigi Nicosia (Dn).**

del metano liquido ha un costo proibitivo», gli fa eco **Licia Balboni**, presidente di **Federmetano**.

Già perché portare l'Lng da Marsiglia (l'Italia non ha ancora un

punto di distribuzione) «costa un euro ogni cento chilometri e, se il trasporto è troppo lungo, si assottigliano i vantaggi economici del gas», precisa Elio Ruggeri di Snam.

Franco Fenoglio, presente alla consegna dei primi cinque veicoli in qualità di ad Scania, non rinuncia a una stoccata contro il Governo. A proposito di vantaggi, «meglio sarebbe che al posto degli incentivi, che arrivano dopo anni e magari neanche per intero (ma adesso, cambiata la legge, i 20 mila euro a veicolo dovrebbero essere erogati per intero a chi è rientrato nelle graduatorie), si facesse come in Germania. Dove hanno detto: Maut gratis a gli Lng. Semplice e lineare».

In un Paese, oltretutto, dove il gas è osteggiato dai due colossi nazionali, Man e Mercedes, e che non può certo vantare né distributori né circolan-

te simili all'Italia. «Per un vero 'green deal' invece degli incentivi basterebbe non mettere i bastoni tra le ruote», rincara Fenoglio.

In Italia serve semplificare

Fenoglio che alza la palla a Balboni: «Il meccanismo degli incentivi è farraginoso. Serve una semplificazione delle norme e politiche virtuose come fanno Germania e Olanda. In Italia, per aprire un impianto a gas servono 18-24 mesi e per il biometano, con il decreto che mette tutti gli attori nella stessa filiera, visto che si deve dimostrare ogni passaggio, diventa più complicato che fare un impianto eolico».

OGGI IL METANO E DOMANI L'IDROGENO

Sono tre le smacrosfide di Snam per Massimo Derchi, Chief industrial assets: «Ridurre le emissioni proprie, l'innovazione

tecnologica e la transizione energetica». Mentre gli obiettivi sono di ridurre del 40 per cento le emissioni di metano en-

tro il 2025 e di CO₂ entro il 2030. Nel contempo, si preparano le infrastrutture per il biometano (facile) e per l'idrogeno «ultima

sfida». «Oggi, in Italia si distribuiscono 100 mila ton di Lng all'anno. Ma se ne prevedono 500 mila ton entro il 2025 e il raddoppio nel 2030», spiega Elio Ruggeri, «Il nostro rigassificatore di La Spezia,

pronto a fine 2021, ha una capacità di 200 mila ton. Così diminuirà la dipendenza dalla Francia. Poi, puntiamo sulla microliquefazione, per produrre Lng vicino alla domanda e al trasporto via mare con la bettoline».

