

Carburanti *Fuels*

Position Paper su metano e biometano

Liquid and gaseous bio-methane service station. Archive 2LNG, Holdim Group.

Impianto di rifornimento di biometano liquido e gassoso. Archivio 2LNG, Holdim Group.



Monica Dall'Olio

Il 17 giugno le associazioni che rappresentano la filiera metano e biometano per autotrazione hanno firmato un **Position Paper** che presenta vantaggi e scenari del metano e biometano nei trasporti e proposte alle istituzioni per lo sviluppo dei veicoli e delle reti di distribuzione in Italia.

Il documento è stato siglato in occasione del webinar *Metano e biometano – un'eccezione italiana*, organizzato da **Cluster Lombardo della Mobilità** (CLM) insieme a **Assogasmetano**, **Assopetroli-Assoenergia**, **Confagricoltura**, **Consorzio Italiano Biogas**, **FAI Brescia**, **Federmetano**, **Natural Gas Vehicle Italy**.

PUNTO DI PARTENZA È LA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

Il settore mobilità sostenibile si compone di una pluralità di trazioni, con vantaggi e svantaggi nel ciclo di vita relativamente a **prestazioni**, **impatto ambientale** e **Tco** (Total Cost of Ownership che include anche il recupero/smaltimento): per questo va

salvaguardato il principio di *neutralità tecnologica*.

METANO E TRASPORTI, L'EVOLUZIONE

Negli ultimi anni il metano quale carburante alternativo nei trasporti ha avuto due importanti linee di sviluppo.

L'impiego in forma liquida (**LNG**) che ha consentito di sostituire le bombole con i più leggeri **serbatoi criogenici** e di aumentare l'**autonomia** dei veicoli, trovando successo nel settore dei **veicoli pesanti** (autocarri e autoarticolati) e degli **autobus** a lunga percorrenza.

La diffusione del biometano – derivato dagli **scarti agricoli** e dai rifiuti urbani (**For-su**) – che elimina l'emissione di **CO₂** e il conseguente **effetto serra** (tipico delle risorse fossili), contribuendo alla creazione di un'**economia circolare**.

QUALE MOBILITÀ

Le associazioni vedono nel metano la miglior **soluzione sostenibile** applicabile nel breve termine e in particolare, grazie al GNL,

per il **trasporto merci** a lunga distanza. Per le auto elettriche la svolta avverrà quando il **prezzo** sarà equivalente a quello delle auto a combustione interna e le infrastrutture di ricarica avranno raggiunto un'adeguata diffusione. L'**idrogeno** potrà essere nel medio-lungo periodo, e soprattutto per il lungo raggio (merci), la scelta strategica dell'**Europa** nel confronto competitivo globale.

L'APPELLO ALLE ISTITUZIONI

È quindi fondamentale, sostengono i promotori del position paper, che le **istituzioni** comunitarie, nazionali e locali garantiscano un'equilibrata allocazione delle risorse per **investimenti** e gestione. I punti individuati sono diversi. Le accise e gli incentivi vanno calcolati favorendo soluzioni che garantiscono **basse emissioni** (non solo a livello locale) e la **decarbonizzazione**, come biometano, energia elettrica da fonti rinnovabili o idrogeno verde. La produzione industriale di veicoli, componenti importanti (ad esempio le batterie) ed

Position Paper on Methane and bio-methane

On June 17th, the associations representing the methane and bio methane for auto-traction supply chain signed a Position Paper that presents the advantages and future scenarios for the gas used in the transportation sector. In the Paper is also illustrated the proposal to the institutions for the development of the vehicles involved as well as the of the methane and bio methane distribution network. The promoters – Cluster Lombardi della Mobilità, Assogasmetano, Assopetroli-Assoenergia, Confagricoltura, Consorzio Italiano Biogas, FAI Brescia, Federmetano, Natural Gas Vehicle Italy – ask for the support of public institutions. ■

Rifornimento di GNL - Impianto Socogas, Fidenza.



Prima di tutto sostenendolo nelle sue varie

impianti deve essere affrontata con una logica allargata del tipo **Life Cycle Analysis**, che tiene conto di tutte le fasi, dall'estrazione delle materie prime fino al recupero e smaltimento finale (**dalla culla alla tomba**). Gli investimenti, soprattutto pubblici, per la realizzazione di reti/stazioni di rifornimento, devono essere **coerenti** con le capacità di diffusione delle tecnologie.

DAL METANO RISULTATI IMMEDIATI

È importante favorire lo sviluppo del metano per la capacità di dare risultati immediati in sostenibilità ambientale, costi di investimento ed esercizio, affi-

versioni (CNG per auto e LNG per veicoli merci e bus), favorendo il biometano con incentivi alla produzione e accise favorevoli; incentivando l'acquisto di veicoli a metano e lo sviluppo del retrofit per i veicoli **Dual Fuel**.

LA RETE

Fondamentale è il **completamento delle reti** delle stazioni CNG/LNG, in particolare lungo le autostrade e nei nodi strategici della rete stradale e nelle aree del centro e Sud Italia. Si chiede di favorire la creazione di nuovi impianti attraverso finanziamenti agevolati e/o incentivi.

SOSTEGNO ALLA FILIERA

Non dovrebbe mancare il supporto all'industria della filiera veicoli, componenti e impianti, favorendo ricerca e sviluppo con il **credito di imposta** e altre forme di sostegno agli investimenti. Con la dovuta attenzione al mercato inter-



GNL Refuel - Socogas plant, Fidenza

nazionale, salvaguardando gli interessi della filiera in tutte le sedi istituzionali (a partire dall'**Unione Europea**) e favorendo l'ingresso in nuovi paesi. ■