

Energie alternative

I costruttori di auto europei sollecitano un cambio di passo della politica del Vecchio Continente per implementare la diffusione del metano - In Italia **Snam** lavora per potenziare la rete nazionale

Decarbonizzazione. L'appello dell'industria Ue per accelerare la realizzazione delle infrastrutture

Mobilità a gas, la scommessa per trasporti più sostenibili

Celestina Dominelli

La premessa è chiara: se l'Europa punta a realizzare una transizione energetica di successo verso un'economia a basse emissioni di carbonio, non si può prescindere da una valorizzazione del gas. Per centrare un simile traguardo, bisogna però accelerare, e parecchio, anche sul fronte della mobilità sostenibile. Muovendo da questa premessa, a metà gennaio, è partito un appello ai politici della Ue affinché accelerino lo spiegamento delle infrastrutture del gas naturale e rinnovabile in Europa. Mettendo in atto quanto era previsto fin dal 2014 da una direttiva europea (la cosiddetta "Dafi") che già rimarcava l'esigenza di attenuare l'impatto ambientale nei trasporti e stabiliva i requisiti minimi per la costruzione di una rete per i combustibili alternativi. Inclusi i punti di rifornimento gas e idrogeno, da realizzarsi con piani strategici dei singoli Stati.

Un messaggio puntuale firmato dall'**Acea** (l'associazione europea dei costruttori di auto), dalla Ngva (che raggruppa i produttori di veicoli a gas) e dall'Eba (l'associazione europea del biogas) e messo in pista con l'obiettivo di accelerare il ricorso al gas naturale e "verde". «La mobilità a gas può assicurare alternative convenienti, accessibili, più sane e più pulite nel settore dei trasporti, pienamente in linea con il Green New

Deal europeo», scrivono gli estensori ricordando poi l'apporto del gas nel ridurre le emissioni di Co2.

Un contributo documentato anche da un recente studio dell'istituto Joanneum Research, uno dei più grandi centri non accademici austriaci, commissionato dall'Adac (il principale automobile club tedesco), che ha preso in considerazione non solo le emissioni durante l'utilizzo ma sull'intero ciclo di vita del veicolo, dalla produzione fino allo smaltimento, giungendo alla conclusione che il minore impatto per il clima è rappresentato dalle auto a Cng (gas naturale compresso), seguite, praticamente a pari merito, da quelle elettriche e diesel. Solo i mezzi a idrogeno - rileva l'indagine - e quelli elettrici alimentati con energia prodotta al 100% da fonti rinnovabili possono fare meglio del gas.

L'Italia, se si guarda alla mobilità a gas, è già oggi leader con più di 1383 distributori di Cng attivi e cresciuti molto negli anni (nel 2011 erano poco più di 850). La fetta principale è concentrata in Emilia Romagna (16,4%) e Lombardia (14,4%), e comunque nelle Regioni del centro-nord, ma si sta già lavorando a implementare gli impianti nel sud anche grazie al piano messo in pista da alcuni operatori, come **Snam**, per potenziare la mobilità sostenibile (si veda l'articolo in basso). Mentre sono 61 i distributori di metano liquefatto in esercizio (e 42 in progetto), con un progresso del 175% sul 2018. Senza contare, poi, che, con oltre

un milione di vetture, l'Italia vanta il primo parco circolante in Europa: un trend di crescita destinato a proseguire considerato l'andamento positivo delle immatricolazioni di veicoli a gas (+140% a dicembre sullo stesso mese del 2018 e +3% su tutto l'anno).

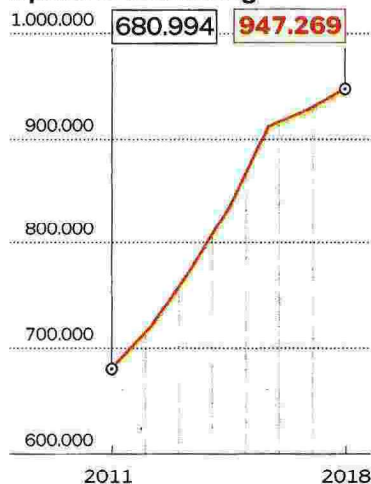
Un rapido incremento si prevede poi anche sul fronte del Gnl (gas naturale liquefatto) in Italia nei trasporti stradali e marittimi. A oggi viaggiano circa 2500 veicoli pesanti alimentati a Gnl, rispetto al centinaio del 2015, ma si stima che, entro il 2025, si possa arrivare a 15 mila, con una domanda di Gnl che sfiorerà le 500 mila tonnellate l'anno. E salirà anche la richiesta di Gnl per il rifornimento di carburante a bordo delle navi (bunkeraggio): 100 mila tonnellate l'anno al 2030 per l'area adriatica e 300 mila tonnellate annue per quella tirrenica.

Numeri che hanno spinto il ministero dei Trasporti - dopo la pubblicazione, a marzo, in Gazzetta Ufficiale, del decreto che permette agli automobilisti di effettuare il rifornimento self-service di metano -, ad affidare «a una società regolata dall'Autorità per l'energia, che opera nel settore delle infrastrutture del gas presente su tutto il territorio nazionale» (**Snam**), la realizzazione del portale che servirà a istruire gli utenti sulle procedure per realizzare il self-service sicuro in autonomia. E sempre **Snam** si sta poi confrontando con gli operatori al fine di studiare le soluzioni per adeguare i distributori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MOBILITÀ A METANO

Il parco circolante cng

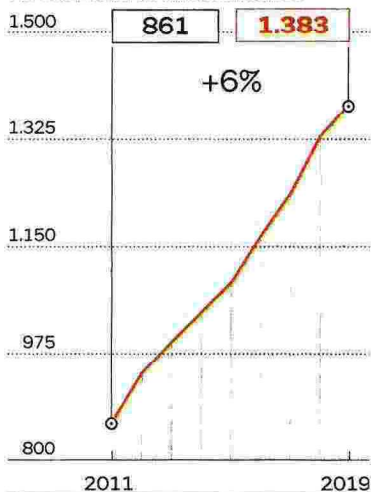


Fonte Auto CNG: Rielaborazione Consorzio Ecogas su dati ACI (Automobile Club d'Italia)

Trend in crescita

In Europa, l'Italia è già oggi leader nell'utilizzo di CNG, con più di 1.380 distributori attivi e circa un milione di veicoli su strada. Il trend è in crescita da oltre un decennio.

Le stazioni di rifornimento



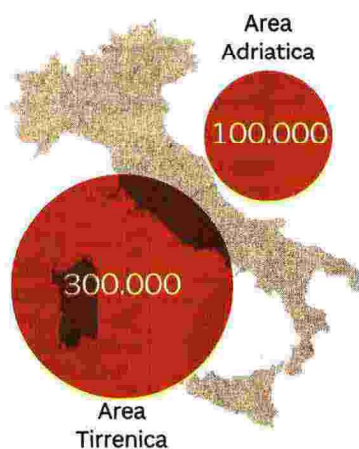
Fonte: distribuzione geografica delle stazioni di rifornimento: Ecomotori

Emilia Romagna in testa

Le stazioni di rifornimento per combustibili alternativi sono in continua crescita. La distribuzione geografica è disomogenea con il Nord più servito. L'Emilia Romagna è in testa alla classifica

La domanda di gnl / 1

Dati in tonnellate/anno al 2030



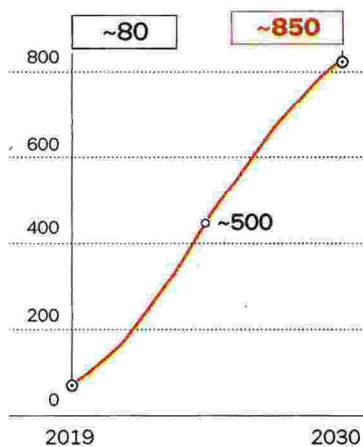
Fonte: Snam

Bunkeraggio

Il Gnl potrà ottenere una forte spinta dalla transizione energetica verso combustibili a basse emissioni che il mercato marittimo sta già sperimentando

La domanda di gnl / 2

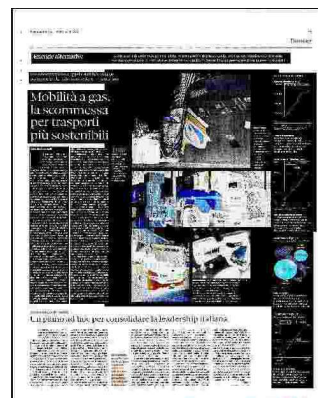
Dati in migliaia di tonnellate



Fonte: Snam

Trasporto stradale

La domanda di Gnl (gas naturale liquefatto) per il trasporto stradale è prevista in crescita esponenziale, anche grazie alla sua convenienza economica



1mln

VEICOLI A GAS IN ITALIA
È il numero di veicoli a gas presenti nella penisola che può vantare anche più di 1380 distributori attivi di gas naturale compresso da nord a sud



Innovazione.

A sinistra, il rifornimento della nave da crociera Aida del gruppo Costa. Le ultime navi della compagnia genovese sono alimentate a gas naturale liquefatto. In basso, un camion Scania alimentato a metano



Sostenibilità. Sopra, una fase di rifornimento alla pompa di una Seat Arona alimentata a metano. Le vetture a gas, di tutte le case automobilistiche, prevedono anche l'alimentazione a benzina. A sinistra, un autobus Scania Interlink a metano liquido, da mille chilometri di autonomia, consegnato all'azienda di trasporti dell'Emilia Romagna Tper. Bologna è la città apripista in Europa per i bus Lng che assicurano emissioni inquinanti contenute