

Assogasmetano, Flavio Merigo nuovo Presidente

di **Monica Dall'Olio**



Dopo la prematura scomparsa di **Paolo Vettori**, storica figura del settore metano, nel corso dell'assemblea generale che si è tenuta lo scorso 1 luglio a Bologna, **Assogasmetano** ha eletto i nuovi vertici.

Alla Presidenza dell'associazione nazionale delle imprese distributrici di metano autotrazione, fondata nel 2008 dallo stesso Vettori, l'Ing. **Flavio Merigo**. Alla Vice Presidenza **Costanza Zannoni** e **Lucio Ponsanesi**. Abbiamo incontrato il neo Presidente per fare il punto sulle attività associative e sul gas naturale.

QUALI PROGRAMMI E OBIETTIVI DELL'ASSOCIAZIONE PER IL FUTURO?

Con il Consiglio Direttivo abbiamo delineato un programma molto consistente di attività, una diretta conseguenza degli obiettivi che ci siamo posti per il breve-medio periodo: innanzi tutto una stretta collaborazione con il **settore industriale**, gli **Enti Energetici** ed un efficace dialogo con le **istituzioni** allo scopo di difendere il settore da attacchi sconsiderati ed immotivati. Inoltre un'azione di **innovazione** e di **semplificazione** delle procedure per quanto riguarda il **ricollaud** delle bombole ed il **collaud** dei veicoli in seguito all'installazione dei sistemi di alimentazione a metano o di sostituzioni di parti del sistema. Per ottenere tutto questo abbiamo intrapreso una consistente collaborazione con **NGV System Italy** e con il comparto **officine** di installazione di impianti GPL e metano di **Confartigianato**. Infine vogliamo

*promuovere un'intensa campagna di sviluppo del **self-service**, in collaborazione con le associazioni di categoria e con i costruttori di veicoli e dei sistemi di adattamento.*

RACCOGLIE UN TESTIMONE IMPORTANTE, ANDANDO A RIVESTIRE LA CARICA CHE È STATA PER ANNI DI PAOLO VETTORI. COSA LE HA LASCIATO?

*È stato insieme un **maestro** ed un **amico**. Ho cominciato a muovere i primi passi in questo settore grazie a Lui. A quel tempo ero un giovane ingegnere che lavorava come ricercatore in Università. Vettori, che è sempre stato **lungimirante**, aveva commissionato uno studio di fattibilità per l'introduzione del metano nel **trasporto pubblico urbano**. Se ci sono tanti mezzi pubblici alimentati a metano, lo si deve un po' anche a quel lavoro. Da qui sono partito ed ho avuto il privilegio e la fortuna di seguire Paolo in giro per il mondo, essere testimone della nascita delle più importanti associazioni Europee e Mondiali ed imparare da Lui, che negli anni '80 era riconosciuto in tutto il mondo come il riferimento del settore, quali fossero le necessità, le aspettative, gli strumenti disponibili e gli attori in grado di assicurare lo sviluppo del settore.*

IL GAS NATURALE È AL CENTRO DELLE STRATEGIE ENERGETICHE, QUALI POTRANNO ESSERE GLI SVILUPPI?

*Con buona pace dei detrattori, credo non vi sia dubbio alcuno che il Natural Gas (la cui componente principale è il metano) abbia delle **valenze indiscutibili**. È larga-*

BIOMETANO RISORSA NAZIONALE DA VALORIZZARE

- L'Italia con circa 2.000 impianti di produzione di biogas (l'80% nel settore agricoltura) è il 3° Paese al Mondo.
- Potenzialità produttiva attuale: 4 MLD m3/anno
- Migliorando la raccolta differenziata: 6 MLD m3/anno
- Scenario 2030: produzione potenziale 10 MLD m3/anno

*mente diffuso in natura, è l'idrocarburo con la molecola più semplice e con il maggior rapporto idrogeno/carbonio, può essere usato sia in forma **gassosa** che **liquida** e con il **Biometano** può diventare una fonte di energia rinnovabile. Il Gas Naturale, sia come **GNC** (Gas Naturale Compresso) che **GNL** (Gas Naturale Liquefatto) ha registrato in Italia ed in tutto il mondo un incremento esponenziale ed il GNL sta sempre più diventando un carburante di riferimento per il trasporto pesante (come mostrato nel grafico 1) e nel settore marittimo. Ciò è dovuto ad un processo di **miglioramento costante** negli ultimi anni, in termini di **efficienza** nei consumi, di **autonomia** di abbattimento delle **emissioni**, di miglioramento degli standard di **sicurezza** e dei tempi di rifornimento. Fattore determinante per il successo dei veicoli pesanti alimentati a gas naturale nel trasporto di persone e merci è rappresen-*

ASSOGASMETANO

Associazione Nazionale Imprese Distributrici Metano Autotrazione

In rete / On the web:
www.assogasmetano.it

tato dal **TCO** (Total Cost Ownership), che presenta **valori** significativamente **più bassi** nonostante un costo d'investimento leggermente più elevato rispetto all'analoga versione Diesel Euro VI.

Per quanto riguarda l'**aspetto ambientale**, si è più volte sottolineato come il metano sia tra i combustibili fossili quello a minor impatto. In un inquadramento generale del problema va ora considerato anche il ruolo del Biometano, che esalta le caratteristiche d'uso del **NG** (Natural Gas).

Per quanto riguarda le **emissioni** in atmosfera, calcolate con il metodo della CO_{2eq} ed applicando opportuni criteri di calcolo (come minimo il **W-t-W**, well-to-wheel ovvero dal pozzo alla ruota) si ottiene l'evidenza della valenza ambientale del combustibile NG. In particolare, applicando l'analisi **LCA** (Life Cycle Assessment) che tiene conto delle emissioni complessive di un veicolo a partire dalla sua costruzione fino al suo smaltimento, il metano risulta **vincente** ed il biometano di gran lunga **migliorativo rispetto anche ai veicoli elettrici**. L'**ADAC** (Allgemeiner Deutscher Automobil Club) ha calcolato le emissioni della nuova **VW Golf** confrontando il modello alimentato a gas naturale con lo

IL CONSIGLIO DIRETTIVO - L'assemblea ha eletto anche il Consiglio Direttivo, che rimarrà in carica per il prossimo triennio. È composto da: **Luca Battarola** (Lombardia), **Ignazio Bauzone** (Emilia Romagna), **Antonella Casarin** (Veneto), **Marco Cingolani** (Marche), **Attilio Contini** (Lombardia), **Michele Di Tria** (Piemonte), **Giovanna De Simone** (Puglia), **Stefano Fiorini** (Emilia Romagna), **Vanni Friolo** (Veneto), **Gabriele Gozzi** (Veneto), **Flavio Merigo** (Veneto), **Lucio Ponsanesi** (Umbria), **Costanza Zannoni** (Emilia Romagna).

Assogasmetano aderisce ad **ANIGAS**, è membro di **NGVAeu** Associazione Europea del gas naturale per i trasporti, **CUNA** (Commissione Tecnica Unificazione Autoveicolo), **ICBI** (Iniziativa Carburanti a Basso Impatto) **AIEE** (Associazione Italiana Economisti Energia) e Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, collabora con **CIG** (Comitato Italiano Gas), **CIB** (Consorzio Italiano Biogas) e Consorzio **NGV** Italia.

stesso modello alimentato ad elettricità ottenendo (grafico 2) valori migliori per il veicolo a NG. Il GNC ed il GNL e l'uso sempre più massiccio del biometano sono, quindi, un indispensabile pilastro per la **sostenibilità** del sistema dei trasporti e per la definizione di una strategia energetica neutrale.

BIOMETANO, GRANDE OPPORTUNITÀ.

È una risorsa interessante e **strategica** per il nostro Paese (come evidenziato nel box), essendo l'Italia il terzo produttore al mondo di **biogas** (da cui si ottiene, per raffinazione, il biometano) che potrebbe coprire, nel **2030**, il **40%** di tutto il fabbi-

sogno energetico della mobilità nazionale. È una fonte **rinnovabile**, mantiene le ottime caratteristiche fisiche del carburante metano e non necessita di alcun intervento per essere utilizzato nei motori attualmente in uso.

Dal punto di vista ambientale, recenti studi hanno dimostrato che basta il **28%** di biometano per eguagliare le emissioni totali di un veicolo elettrico con l'elettricità prodotta secondo il mix Italiano.

Sotto questo punto di vista per la risoluzione dei problemi legati all'inquinamento, il biometano deve essere considerato come una enorme **risorsa** ed un assoluto punto di riferimento.

ALTERNATIVE
FUEL SYSTEMS

Prins

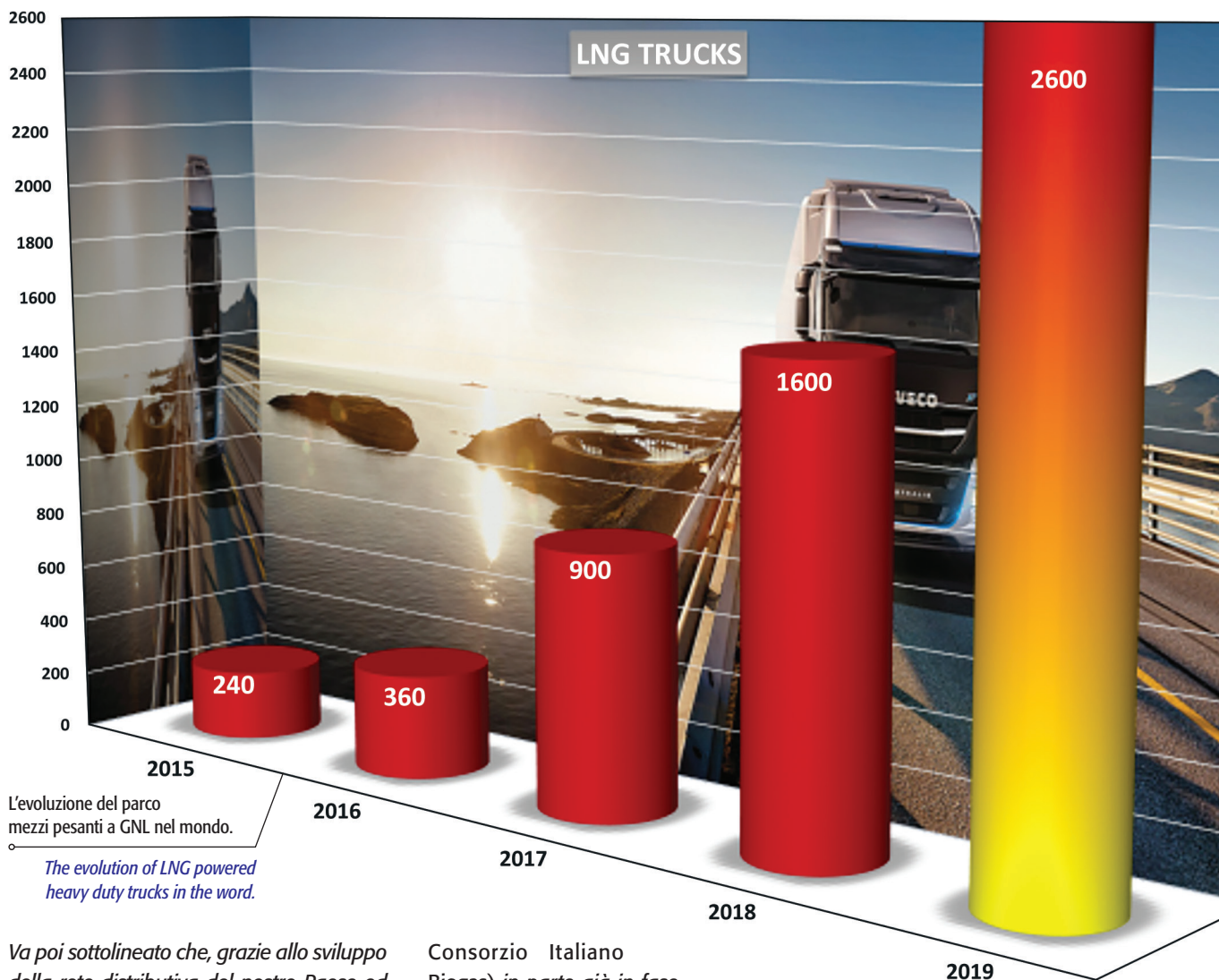
Leader mondiale nei sistemi di carburanti alternativi

Comincia a risparmiare guidando a GPL!



Prins Autogassystemen B.V. - M.T.M. s.r.l. a Westport Fuel Systems company
Via La Morra, 1 - Cherasco (CN) - Italy - info@mtmgasequipment.com

Calcola il risparmio su
<https://it.prins-afs.com>



L'evoluzione del parco mezzi pesanti a GNL nel mondo.

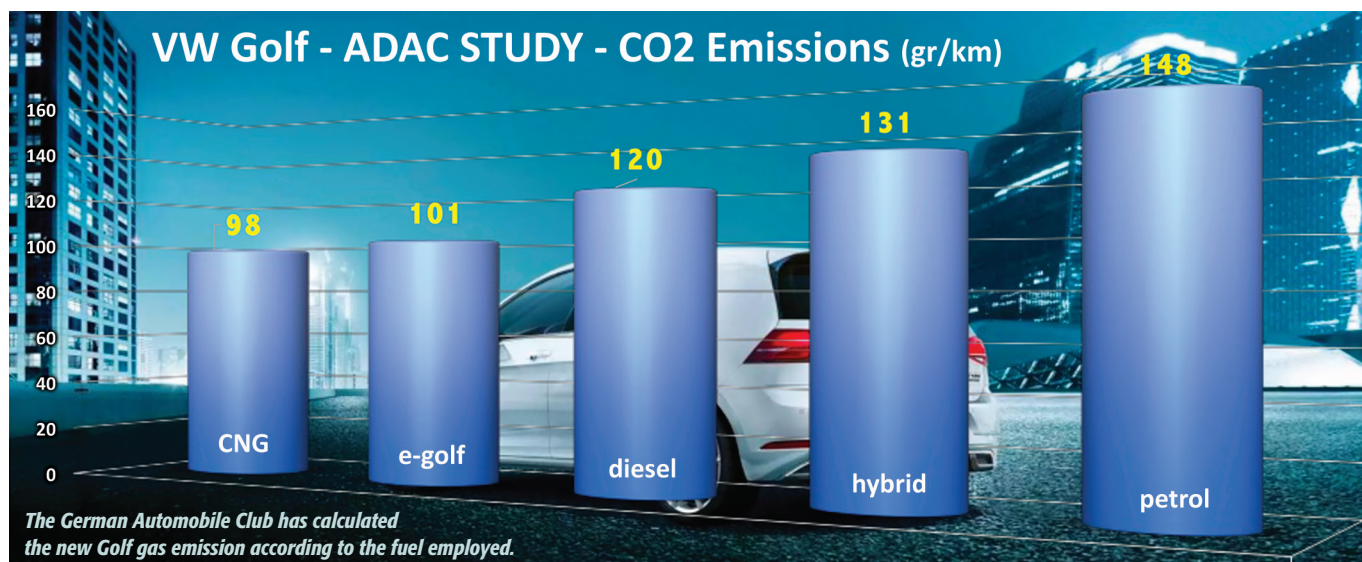
The evolution of LNG powered heavy duty trucks in the world.

Va poi sottolineato che, grazie allo sviluppo della rete distributiva del nostro Paese ed all'attenzione che da **80 anni** viene posta all'uso del metano in autotrazione, nel breve periodo saranno disponibili anche impianti in grado di erogare direttamente Biometano sia in **fase liquida** che **gassosa**. Sono già stati progettati **20** impianti di liquefazione del Biometano (fonte CIB,

Consorzio Italiano Biogas) in parte già in fase costruttiva, che possono contribuire all'incremento della **sicurezza energetica nazionale**. 120 impianti **Bio-GNL** produrranno carburante a partire da scarti agricoli, reflui animali e colture di secondo raccolto. Con una capacità produttiva **da 3 a 20 tonnellate** al giorno per singola struttura.

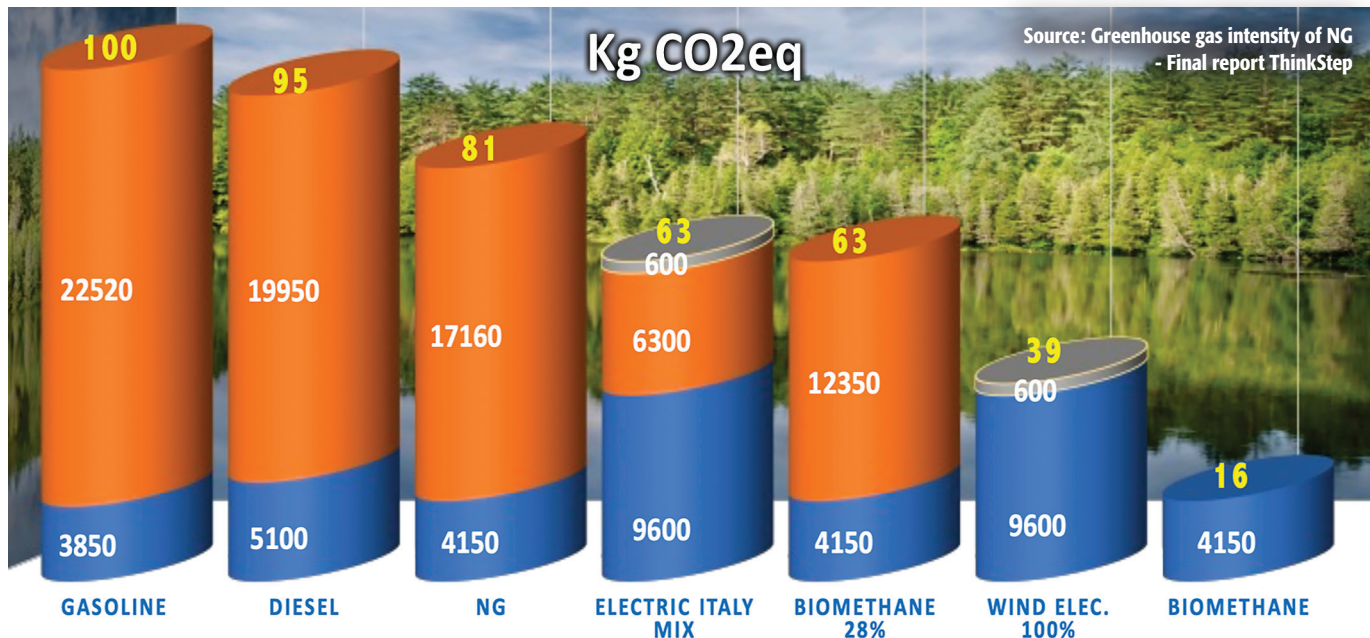
IL GAS NATURALE HA MOLTI SOSTENITORI MA ANCHE QUALCHE DETRATTORE. HA UN MESSAGGIO PER LORO?

I detrattori stanno solo da una parte, quella che cerca di imporre i veicoli a "zero emissioni". Detto che il veicolo zero emis-



The German Automobile Club has calculated the new Golf gas emission according to the fuel employed.

L'Automobile Club tedesco ha calcolato le emissioni della nuova Golf a seconda della propulsione utilizzata.



Analisi del ciclo di vita, buoni risultati per il metano. E il biometano batte l'elettrico.

Good results for methane gas. And bio methane is better and beats the electric.

Life's cycle analysis.

sioni non esiste perché prima di tutto **non esiste** alcuna attività antropica a **zero emissioni**, va anche detto che l'energia per muovere questi veicoli deve essere prodotta da qualche altra parte (a volte anche bruciando **carbone!**) e poi che freni e pneumatici sono gli stessi dei veicoli alimentati a gas naturale per la produzione di **particolato** (con il vantaggio per i veicoli alimentati a gas naturale sono più leggeri non dovendo trasportare **quintali di batterie**).

Credo poi che vi sia un **errore di fondo** ed una **distorsione** del concetto di sostenibilità se si assume come modello di mobilità sostenibile solo quella alimentata dall'elettricità. Se, come definito in ambito internazionale la sostenibilità (come definita dalla **World Commission on Environment and Development**) è un processo di cambiamento in cui lo sfruttamento delle risorse, la direzione degli investimenti, l'orientamento dello sviluppo tecnologico

e le modifiche istituzionali sono tutti in sintonia e migliorano sia il potenziale corrente che futuro per sostenere bisogni ed aspettative delle persone allora per la ricerca della sintonia tra disponibilità di risorse e necessità/aspettative delle parti interessate è necessario prendere in considerazione altri (numerosi) aspetti:

1. Trasformare il parco circolante di un Paese dai carburanti tradizionali ad alimentazioni alternative è un processo complesso che ha un **costo molto elevato**. La domanda che ci si deve porre allora è: **chi DEVE** pagare questi costi?
2. Stante l'attuale stato di crisi dell'economia Italiana e la grave carenza di liquidità non crediamo si possa chiedere alle famiglie né di pagare questa transizione né di rinunciare al diritto alla mobilità.
3. In un clima economico stagnante, come l'attuale, ogni singolo individuo ragiona esclusivamente in termini di tornaconto economico personale ed in quest'ottica,

il costo kilometrico è la variabile più importante. In tal senso l'economicità del metano è largamente dimostrata.

4. Nell'ottica di una neutralità tecnologica richiesta dall'Europa (che non sembra considerata dalle posizioni precedentemente citate) utilizzare un mix di opzioni per la salvaguardia dell'ambiente con obiettivo 2030 è un utile strumento per offrire al mercato diverse soluzioni tecnologiche capaci di abbattere totalmente la dipendenza di almeno una parte del settore trasporti dai prodotti derivati del petrolio potrebbe essere rappresentato proprio dal retrofit dei veicoli appartenenti a classi di emissioni ad alto impatto.
5. L'Italia può contare sull'indubbio vantaggio di una diffusa rete di punti di rifornimento sia di gas compresso che liquefatto oltre alla possibilità d'uso del biometano (di cui si è precedentemente detto) e quindi su scelte efficaci per diversificare la politica energetica. ■



Assogasmetano, Mr. Flavio Merigo is the new President

After the premature death of Mr. Paolo Vettori, an historical protagonist in the natural gas field, Assogasmetano during the General Assembly held in Bologna this past July 1st, has nominated its new board. The President of the National Association of Methane Distributor Companies, founded in 2008 by Mr. Vettori himself, is now the Engineer Mr. Flavio Merigo. The Vice Presidents are Mrs. Costanza Zannoni and Mr. Lucio Ponsanesi. We met the new President and talked about the future association's activities and about natural gas in general. With the new Board of Directors – he told us – we have outlined a very substantial program of activities which is a direct consequence of the objectives that we have set for ourselves in the short to medium term. Among the objectives there are a close cooperation with the industrial sector, with the Energy Companies and an effective dialogue with the institutions to defend the sector from reckless and unmotivated attacks. In addition, an action of innovation and simplification of procedures with regard to the re-filling of cylinders and the testing of vehicles following the installation of methane power systems or replacements of parts of the system. To achieve this, we have already started a collaboration with NGV System Italy and the installation workshops of Confartigianato's LPG and methane plants. Finally, we want to promote an intensive marketing campaign to push self service stations, in collaboration with all trade associations as well as greater collaboration with vehicle manufacturers and transformation companies. ■