

ROMA,

- 16 novembre 2020
- Mobilità

Mobilità a gas, nodo prezzo e strategie di sviluppo

Gli interventi al webinar di Ngv Italy su Cng, biometano e Gnl per i trasporti e la logistica

di L.T.



La disponibilità delle tecnologie già nell'immediato e le valenze ambientali fanno del gas un carburante ideale per la transizione, ma il cui sviluppo è ancora frenato da ostacoli non solo politici. E' quanto emerso dal webinar "Strategies and development of natural and bio-natural gas for transports and logistics", organizzato giovedì da Ngv Italy in concomitanza con l'arrivo a Roma del "Blue Corridor Rally".

Sugli ostacoli allo sviluppo del gas nei trasporti si è soffermato in particolare il vice-presidente di Snam4Mobility, **Andrea Ricci**, che ha elencato la mancanza di cooperazione a livello locale tra chi realizza le stazioni e la case costruttrici, come avveniva inizialmente in Italia dove la trasformazione dei veicoli si faceva nelle stesse stazioni di rifornimento. Stazioni, ha aggiunto il manager, che nella Penisola hanno anche creato una "questione prezzi del Cng", troppo elevati e quindi "non più competitivi".

Rischi “significativi” per il Cng, a giudizio di Ricci, sono inoltre la limitata disponibilità di veicoli e di infrastrutture di rifornimento, che in alcuni Paesi come la Germania stanno diminuendo: “Una seria minaccia sia per i veicoli leggeri che per quelli pesanti, perché se ci sono meno veicoli scenderanno le stazioni Cng e con esse quelle Gnl che spesso sono associate”.

Snam4Mobility, ha reso noto Ricci, ha attualmente un portafoglio di 120 stazioni di rifornimento gas (18 di Gnl), con l’obiettivo di arrivare a circa 200 (40-50 di Gnl), mentre il gruppo Snam ha l’ambizione di diventare il primo produttore italiano di biometano.

Al webinar è intervenuto il presidente della commissione Mobilità dell’Assemblea del Comune di Roma, **Enrico Stefàno**, che ha definito il gas “un’ottima opportunità nella transizione” e assicurato che la Capitale è “pronta a sviluppare queste nuove tecnologie”.

Giovanni Perrella della segreteria tecnica del Mise ha dunque suggerito di puntare sul biometano come “soluzione intelligente per il problema dei rifiuti di Roma”.

Perrella ha indicato in “oltre 3.000” i camion a Gnl attualmente circolanti in Italia, riforniti da una rete che ha raggiunto le 90 stazioni, mentre gli impianti di produzione dovrebbero arrivare l’anno prossimo a una capacità di 126.000 mc, “più o meno il volume di Gnl importato nel 2019 e questo significa che non dovremo più importare”.

Il brand president di Iveco, **Thomas Hilse**, ha quantificato per parte sua in 330 le stazioni di rifornimento Gnl operative alla fine di quest’anno in Europa e previsto il raggiungimento di quota 400 entro l’anno prossimo. “Oggi il 3% del mercato europeo dei camion a lunga-percorrenza è Gnl e si può facilmente crescere al 10%”, ha detto Hilse.

Un sensibile sviluppo si registra anche in Russia. “Il nostro mercato del metano auto cresce del 12% l’anno e nel 2020 si arriverà al traguardo del miliardo di mc di Cng venduti”, ha affermato **Sergey Kolin** di Gazprom, aggiungendo che nel Paese le stazioni di riferimento sono 508, di cui 339 di Gazprom che l’anno prossimo ne realizzerà altre 95 grazie anche al sostegno del Governo di Mosca.

E a proposito di strategie, **Sebastian Groeblichhoff** di Uniper ha reso noto che la filiale dedicata Liquis punta a realizzare 30 stazioni di rifornimento Gnl al 2023 e ha progetti anche nell’idrogeno. Se il Governo tedesco ha sostenuto molto il settore, ha tuttavia lamentato Groeblichhoff, alcune decisioni della Commissione Ue hanno frenato lo sviluppo del Gnl in Germania: “Molti clienti hanno rinviato le decisioni di investimento a causa della mancanza di chiarezza”.

Per il presidente di Assogasmetano, **Flavio Merigo**, si dovrà puntare su bio-Cng e bio-Gnl, che “sono sinergici per centrare i target di riduzione delle emissioni di CO2 nel medio-termine”. Il gas, infatti, “si sposa perfettamente con le norme Ue per la CO2, le rinnovabili, l’efficienza, la riforma dell’Ets, la sicurezza degli approvvigionamenti...”, ha detto Merigo, sottolineando che uno studio pubblicato l’anno scorso “dimostra che nel real drive il Cng è a minori emissioni rispetto a diesel, elettrico, ibrido e benzina”.

Il presidente di Assogasmetano ha quindi annunciato l’avvio di una commissione tecnica congiunta per l’idrogeno, con l’obiettivo di “sviluppare standard per l’uso di miscele idrogeno-gas naturale al 10% e poi al 20-30%” senza “alcun cambiamento ai motori dei veicoli”. E’ altresì imminente un altro gruppo di lavoro per l’applicazione del gas nelle piccole navi.

Il segretario generale di Ngva Europe, **Andrea Gerini**, si è detto infine convinto che “la fonte gas non è di transizione ma pienamente pensata per il futuro” e che il Green deal Ue sia “una grande

opportunità”. E i nuovi negoziati sugli standard di emissione della auto “potrebbero essere un’occasione per valorizzare il contributo di metano e biometano”. E’ possibile, ha assicurato Gerini, “raggiungere facilmente il 40% di biometano, che sarebbe perfettamente compatibile con la capacità produttiva europea”, ottenendo in questo modo “una forte riduzione delle emissioni, la stessa delle auto elettriche a batterie”.

Chiudendo il webinar, la presidente di Ngv Italy, **Mariarosa Baroni**, ha sottolineato che il mondo del gas per i trasporti si va aprendo sempre più a nuove tecnologie e la stessa associazione conta ormai membri attivi nel gas e nel biometano come nell’idrogeno.