

Il biometano, un'opportunità per i trasporti



Negli ultimi anni, il **gas naturale** ha caratterizzato in maniera rilevante l'evoluzione del **mercato automobilistico**, nonché quello dei **veicoli commerciali** e agricoli in Italia e in Europa. Si è passati da numeri di nicchia a vendite significative: dal migliaio di esemplari di una decina di anni fa, agli oltre 150 mila in Italia nel biennio 2014/15.

Tuttavia l'Italia è in ritardo nell'utilizzo delle fonti rinnovabili nei trasporti, dove si è arrivati al 4-5%, rispetto al 10% che la Commissione europea ha attribuito al nostro Paese.

Il **Biometano Day** a Tortona (AL) è stato occasione per analizzare tutti i possibili scenari di utilizzo del **biogas** purificato, sollevando criticità e opportunità e fornendo spunti per verificare casi concreti, a dimostrazione che è possibile produrre il **biometano** utilizzando residui agricoli e rifiuti urbani, valorizzando in questo modo **risorse rinnovabili** e contribuendo a migliorare la competitività dei relativi settori produttivi.

Nel suo intervento **Giovanni Perrella (Mise – Dipartimento per l'energia)** ha dichiarato che il Governo italiano ha chiesto al Mise una revisione del decreto 5/12/2013, prevedendo uno sviluppo deciso per il biometano nella direzione dei trasporti: "Il decreto rivisto terrà conto delle criticità sollevate dagli addetti ai lavori, una su tutte quella del Consorzio Italiano Compostatori, e mi sento di poter dire che tra qualche mese ci saranno aggiustamenti e novità che daranno un forte sviluppo al biometano, che verosimilmente verrà incentivato con un nuovo sistema dal 2017 al 2022". Con il nuovo sistema di incentivi, si renderà più conveniente il passaggio dalla produzione elettrica da biogas, al biometano.

"Da tempo, come **Fiper** e **Agroenergia** – ha dichiarato Piero Mattiolo, AD di Agroenergia e membro del comitato scientifico di Fiper (Federazione Italiana Produttori di Energia da Fonti rinnovabili) – abbiamo evidenziato la forte distanza tra gli obiettivi di grande sviluppo per il biometano e la realtà dei notevoli freni posti dalla struttura del decreto del 5/12/2013. Siamo molto fiduciosi che questo messaggio sia stato raccolto e siamo convinti che la via italiana possa divenire un modello virtuoso per l'Europa, verso la riduzione delle emissioni e la crescita dei carburanti avanzati".

Il **gas naturale** è il carburante più pulito oggi disponibile, con una riduzione di emissioni di Co2 del 23% rispetto al funzionamento a benzina, e fino al 15% in meno rispetto al gasolio sui mezzi pesanti, e con minime emissioni nocive. Inoltre, il gas naturale ha le potenzialità per essere una fonte rinnovabile attraverso il biometano, un carburante con un elevato potenziale di sviluppo, che presenta per la sua produzione un'ampia disponibilità di materie prime.

Dal punto di vista ambientale, il vero vantaggio del biometano è evidente quando si considera l'intero ciclo di vita del combustibile, dalla produzione al consumo finale. In questo caso, la riduzione di Co2 può superare il 95%, secondo la materia prima di origine, costituita quasi sempre da rifiuti di origine domestica, industriali o dell'agricoltura.

Tuttavia, in Italia persistono problemi strutturali che hanno frenato lo sviluppo del **metano per autotrazione** e che sono un ostacolo all'utilizzo del biometano: una rete di distribuzione del metano insufficiente in molte regioni, cui si aggiungono aspetti burocratici per l'apertura di nuovi impianti e il necessario completamento del quadro normativo riguardante la produzione e l'immissione in rete del biometano.

“Siamo concordi con la visione del Mise – ha commentato a caldo **Franciosi (Federmetano)** – soddisfatti per la promozione del comparto **autotrazione a metano**, che come diciamo da anni, è il vero traino per raggiungere gli obiettivi per la riduzione dell'impatto ambientale”

In una nota diffusa a seguito della giornata di lavori, **Fiat Chrysler Automobiles e CNH Industrial** hanno sottolineato gli investimenti compiuti nella messa a punto di veicoli a metano fin dagli ultimi anni Ottanta.

FCA propone un'ampia gamma di veicoli a doppia alimentazione dei marchi Fiat, Fiat Professional e Lancia: i modelli più recenti sono i Doblò e Ducato, che nelle ultime versioni del 2015 hanno confermato in gamma l'alimentazione a metano.

CNH Industrial vanta oltre 14 mila veicoli venduti, alimentati a gas naturale, dei brand **Iveco** e Iveco Bus e 29 mila motori del marchio FPT Industrial. Inoltre, tutte le soluzioni della propria gamma a metano sono già predisposte per poter funzionare anche con il biometano.

Nel settore del **trasporto merci e passeggeri**, il brand Iveco può vantare oltre 500 Stralis Natural Power LNG già circolanti, principalmente nei Paesi Bassi, Francia e Spagna, dove l'infrastruttura è già fortemente presente.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, il brand Iveco Bus in Francia ha già fornito alla municipalità di Lille 400 autobus a gas naturale che utilizzano il biometano come carburante.

Il brand FPT Industrial – che fornisce i motori CNG al gruppo CNH Industrial – ha utilizzato il proprio know-how nel settore dei trasporti per mettere a punto il motore del prototipo Methane Power del brand New Holland Agriculture dotato di un propulsore Nef 6 da 175 CV (129kW).

Adelina Maddoni