

Emissioni: Gnl, la soluzione sostenibile per ambiente e mezzi pesanti



La **filiera del GNL** (Gas naturale liquefatto, metano a circa -160 gradi per essere stoccato liquido) è in grande espansione e per il trasporto pesante su strada è una grande e attuale opportunità che soddisfa requisiti ambientali - forte abbattimento degli inquinanti - economici, con i bassi costi di esercizio. Insomma, per un Paese come l'**Italia** dove l'80% delle merci viaggia su gomma con relativo inquinamento e congestione stradale, è un'occasione da non perdere. Quindi l'auspicio è che il Governo sostenga lo sviluppo del settore e che si realizzi una

rete di rifornimento. Se ne parla oggi a Oil & Non Oil - stoccaggio e trasporto carburanti, la manifestazione nazionale di riferimento per tutti gli operatori della filiera dei carburanti liquidi e gassosi ed el comparto del non-oil, in programma alla Fiera di Verona fino a domani, giovedì 11 ottobre.

Come spiega **Giuseppina Della Pepa**, segretario generale Anita (Associazione nazionale imprese trasporti automobilistici, aderente a Confindustria), "il peso del trasporto su strada è ancora rilevante, è all'80,1% in Italia, all'83,2% in Francia", per fare degli esempi. Insomma, "nel **contesto europeo** il trasporto su strada resta predominante in tutti i Paesi, salvo quelli dell'**Est Europa** dove la ferrovia storicamente è il modo di trasporto merci più usato", dice Della Pepa. Quindi "ha e avrà un ruolo insostituibile nell'economia e nella società". Infatti si prevede "un aumento del 60% del trasporto merci tra il 2010 e il 2050, con un +42% dei passeggeri sui bus".

Ciò detto, "il settore tra i primi deve fare una riflessione, non si può più pensare di procedere in questo modo", auspica il **segretario generale Anita**. Infatti in Italia "ancora il 9,9% dei trattori stradali è Euro 0, con percentuali simili tra gli altri veicoli pesanti, il 9,6% è Euro 2 e il 23,3% è Euro 3. È quindi necessario che il settore faccia un salto di qualità nel senso di affrontare le sfide del futuro per veicoli più puliti e più sicuri, una sostenibilità anche economica".

Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti per il 2018 ha destinato 9,6 milioni di euro per incentivi riservati ai veicoli pesanti a trazione alternativa, "e lo scorso anno un importo di poco superiore è stato usato tutto - conclude Giuseppina Della Pepa, segretario generale **Anita** - Noi avremmo voluto di più, e i tempi sono maturi per chiedere un nuovo sforzo al Governo e aumentare gli investimenti per contemperare rispetto dell'ambiente, maggiore sicurezza e sostenibilità economica".

Gli operatori sono pronti, e anche il mercato c'è. "**Iveco** con i suoi **Stralis** è stato il primo a entrare nel mercato dei mezzi pesanti a Gnl", spiega Massimo Santori, Institutional Relations CNH Industrial - Iveco. Da questa tecnologia derivano "vantaggi ambientali, per la riduzione degli inquinanti, con gli NOx e le PM10 completamente abbattuti, mentre sul fronte della CO2 la riduzione è valutabile tra il 10 e il 15%, una diminuzione già importante che però arriva a quasi il 100% con l'uso di BioGNL".

Ma "ci sono vantaggi anche dal punto di vista dei costi - **spiega Santori** - per cui la sostenibilità è sia ambientale che economica", tenendo conto che il passaggio a una maggiore sostenibilità "scatta solo se i due fattori entrano in relazione: se c'è il vantaggio economico anche il vantaggio ambientale viene perseguito da operatori che devono necessariamente guardare al portafoglio, e parlando dell'autotrasporto italiano forse più di qualsiasi altra categoria. Noi siamo molto attenti ai costi di esercizio, che con il Gnl si abbattano notevolmente grazie al minore costo e al minor consumo".

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata