

METANAUTO 2018, LA SINTESI DELLE DUE GIORNATE

Oltre 600 presenze, 45 relatori, 18 partner, 14 media partner,
9 mezzi alimentati a CNG e LNG in esposizione,
7 patrocini, 2 giorni,
1 occasione unica di dialogo e confronto.

Biometano e LNG, a che punto siamo e dove arriveremo? Ecco cosa ne pensano Istituzioni, Imprese e Università, riunitesi il 13 e 14 novembre a Bologna per l'11 Metanauto, storica manifestazione di Federmetano.

Si è concluso mercoledì 14 novembre, **Metanauto 2018**, la due giorni incentrata sulle innovazioni del metano per autotrazione. Oltre **600** i presenti che hanno potuto assistere e partecipare ai dibattiti sulle potenzialità del gas naturale in tutte le sue declinazioni e sulle linee da seguire per un rapido sviluppo di questo vettore energetico.

Il gas naturale è un'eccellenza italiana in grado di rappresentare una risposta immediata e già disponibile per una mobilità all'insegna della sostenibilità e dell'innovazione. È su questi temi che si è concentrata l'11esima edizione della storica manifestazione di Federmetano, rivolta sia agli operatori del settore sia a chi vuole conoscere le potenzialità offerte da questo carburante e che ha visto la partecipazione di Istituzioni, imprese e Università

A patrocinare l'evento la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero delle Politiche Agricole Alimentari, Forestali e del Turismo, il Ministero dello Sviluppo Economico, la Regione Emilia-Romagna e il Comune di Bologna.

La prima giornata di Metanauto è stata dedicata al tema "LGN, la rivoluzione nel settore dei trasporti".

A dare il benvenuto ai numerosi presenti Licia Balboni, Presidente di Federmetano "Metanauto non è solo una fiera, non è solo un convegno. È un momento di incontro e di sintesi, uno scambio di idee e vuole essere un momento culturale per promuovere un vettore energetico eccezionale come il gas naturale, in tutte le sue declinazioni. Il metano è il carburante non solo della transizione ma anche del futuro, perché ci permetterà di muoverci a Co₂ nulla. Metanauto ha l'ambizione di essere un incubatore di idee, uno strumento per ripartire con nuovo slancio verso un mondo migliore".

Cleto Carlini, in rappresentanza del **Comune di Bologna**, in qualità di Direttore del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture ha commentato "a Bologna abbiamo seguito l'impulso politico che è stato dato in questi anni e come amministrazione abbiamo lavorato moltissimo per favorire la diffusione dell'utilizzo del metano come propulsore delle auto e dei mezzi sia commerciali che del trasporto pubblico. Possiamo vantare numeri importanti: il 6,6% del parco veicolare complessivo è alimentato a metano, un numero triplo rispetto alla media nazionale, e per i veicoli commerciali si sale all'8,8% con valori che si attestano su livelli di eccellenza nazionale. Risultati ottenuti introducendo regole e meccanismi di restrizione per determinate categorie di veicoli e agevolazioni per quei veicoli, che riteniamo e continueremo a ritenere, più ecologici di altri, in questo senso i mezzi alimentati a metano sono considerati sicuramente rispondenti a queste caratteristiche".

Tanti gli spunti emersi durante il convegno a partire dall'intervento dell'Ing. **Liliana Panei del MISE**, che si è soffermata sulla "possibilità di vedere anche nel Mediterraneo e in Italia l'arrivo di LNG in quantità sempre

1

maggior grazie, magari, a una minore pressione che ci può essere in Asia. Inoltre, si rileva un sempre maggior interesse da parte di Usa e Canada per l'esportazione verso il nostro continente”.

L'utilizzo del gas naturale liquefatto è destinato a crescere, con un **raddoppio dei volumi scambiati** entro il 2040 e con possibili effetti al ribasso sui prezzi. Si prevede che al 2030 l'LNG coprirà circa metà dei bunkeraggi navali e il 30% del trasporto merci pesanti.

L'ing. **Massimo Costa** del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** si è invece concentrato sulle politiche di agevolazione adottate dal MIT: “Siamo interessati a incentivare l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale. Questo è avvenuto negli ultimi quattro anni, aumentando gli importi dai 6,5 milioni di euro del 2015 ai 9,6 milioni del 2018. Nel 2017 sono arrivate domande pari al 130% delle risorse disponibili (10,5 milioni di €) mentre per l'ultimo finanziamento disponibile, si può fare richiesta fino al 15 aprile 2019. Per la competenza 2019, intanto, si prevedono stanziamenti dello stesso tenore”.

Durante la giornata è stato presentato il **primo deposito costiero adriatico, sito a Ravenna, progetto PIR - Edison**, che dovrebbe essere ultimato all'inizio del 2021. “Il progetto sarà realizzato su un'area di un po' più di due ettari e beneficerà di infrastrutture già esistenti – spiega Guido Ottolenghi, **Amministratore Delegato di PIR**- Il deposito garantirà 20.000 metri cubi netti totali di stoccaggio divisi in due serbatoi, con impianti di mantenimento della temperatura e di liquefazione e sei banchine di carico, una capace di accogliere anche navi di dimensioni abbastanza grandi. Il processo autorizzativo è stato complesso ma anche soddisfacente, sia per noi che per Edison perché abbiamo trovato nelle amministrazioni e nella procedura Dafi un contesto molto costruttivo, in cui c'è stata la possibilità di confrontarsi e di migliorare il progetto in un arco di tempo non eterno”.

“Confidiamo molto sul settore autotrazione osservando l'evoluzione molto rapida che si registra nell'acquisto di mezzi LNG”- afferma Valentina Infante di Edison - Si parla sempre di navi, forniture e depositi però quello che serve- è avere un portafoglio di LNG sicuro e sempre disponibile. È un mercato tutto da sviluppare e le prospettive sono ottime”.

“Lo sviluppo a cui stiamo assistendo può avere ricadute molto positive - continua Davide Macor di Edison Energia - con il nuovo deposito Pir-Edison di Ravenna e poi con i vari depositi che potranno essere realizzati anche nel sud Italia, la copertura del territorio nazionale sarà pressoché completa. In questo modo diminuiranno la dipendenza dai depositi stranieri e riusciremo ad avere una maggiore diffusione e anche un maggior equilibrio tra i prezzi a livello nazionale”.

Innovazione ma anche sicurezza, come evidenziato dalla presenza di **Michele De Vincentis, Comandante Provinciale Vigili del Fuoco di Bologna**, che è intervenuto illustrando le modalità di prevenzione incendi nella progettazione degli impianti di distribuzione LNG per uso autotrazione. Il Comandante ha poi sottolineato come “uno degli ostacoli principali di questi combustibili alternativi era la difficoltà dei rifornimenti, ma finalmente siamo arrivati ad una semplificazione delle procedure per l'erogazione”. Ha infatti aggiunto che per il CNG **da Marzo 2019 molto probabilmente avremo le prime stazioni di rifornimento in self service**.

Tra i relatori anche ING. Andrea Normanno dirigente del servizio **Trasporto pubblico e Mobilità sostenibile della Regione Emilia Romagna**, dal cui intervento è emersa l'urgenza di procedere a uno svecchiamento del parco circolante per quanto riguarda il TPL.

“L'Emilia-Romagna investe continuamente risorse per cercare soluzioni di mobilità sostenibile, in un'epoca

in cui gli spostamenti casa-lavoro sono in aumento e questo territorio, con Bologna in particolare, rappresenta anche geograficamente un nodo indispensabile per gli spostamenti nord-sud - sottolinea Andrea Normanno- In questo contesto da parte delle aziende di trasporto pubblico si registrano investimenti crescenti sulla soluzione del metano; abbiamo l'obiettivo di sostituire il 20% del parco mezzi circolante con 700 bus che verranno acquistati nell'arco di questi anni.

Parlando di trasporto pubblico, virtuoso è indubbiamente il caso di **Tper s.p.a.** Trasporto Passeggeri Emilia Romagna, un'azienda che alla fine dell'anno in corso avrà 313 veicoli a metano di 12 o 18 metri con capacità di serbatoio fino a 1.700 litri. "Mi sento confortato dalle cose che abbiamo sentito oggi perché mi sembra che il settore sia in espansione - ha rivelato Marco Galletti di Tper - inoltre, sui bacini di Bologna e Ferrara il 30% dei chilometri viene già attualmente percorso con metano compresso. Ci sono ancora in servizio 25 bus Euro 0, ma a fine anno promettiamo che verranno sostituiti".

Un'altra case history virtuosa della prima giornata di Metanauto è stata quella di **Rete S.p.A.** con il **progetto "BLU"**. "Con questo progetto abbiamo l'obiettivo di promuovere nuove forme di mobilità sostenibile. Cerchiamo di creare davvero una filiera virtuosa; in questo panorama il metano liquido è una soluzione concreta, ecologica, esistente e capace di fornire ottime prestazioni", ha commentato Teseo Bastia, Amministratore Delegato di Rete S.p.A.

A mostrare **l'evoluzione delle stazioni di rifornimento di metano liquido** Alessandro Pasini, direttore commerciale di BRN-BERNARDINI srl., azienda leader nella realizzazione di impianti di Metano compresso, Metano Liquido, GPL e Carburanti. "Grazie all'innovazione progettuale e tecnologica, oggi si possono realizzare stazioni di rifornimento di metano liquido capaci di garantire una velocità di erogazione anche superiore a quella del gasolio. Allo stesso tempo è possibile erogare in maniera continuativa anche in situazioni in cui ci sono molti camion che devono rifornirsi uno di seguito all'altro", commenta Pasini.

Il direttore commerciale ha poi ricordato come i **costruttori di mezzi** attualmente offrono prodotti ad hoc destinati al LNG con ampia capacità di serbatoio (1080 lt) e conseguente grande autonomia di percorrenza (circa 1500 km).

Costruttori che non potevano mancare a Metanauto!

"Come costruttori di mezzi pesanti siamo parte del problema e vogliamo far parte della soluzione - ha dichiarato **Franco Fenoglio**, Presidente e Amministratore Delegato di **Italscania** - Il biometano è una soluzione ancora migliore del LNG ed è quello su cui puntiamo tutti per andare avanti. Scania lavora su tutto, è assurdo dire che in futuro ci sarà un solo carburante. Il parco dei mezzi pesanti circolante in Italia è vecchissimo, con una media di 13 anni di anzianità rispetto ai sette di quello europeo. I dati sono raccapriccianti, considerato che nel nostro paese l'85% delle merci vengono ancora trasportate su gomma. Su 650 mila unità, 428 mila sono ante Euro 4, altamente inquinanti e poco sicuri. Va data la possibilità agli autotrasportatori di comprare mezzi nuovi ed ecologici con incentivi o facilitazioni, come l'autostrada gratuita in Germania per chi ha mezzi alimentati a LNG".

"Per un'azienda che produce veicoli per il trasporto e industriali il cambiamento significa transizione energetica - sottolinea Fabrizio Buffa di **Iveco** - le nostre sono generazioni fortunate perché vedremo una nuova transizione, importante e d'impatto: quella che nel presente e nell'immediato futuro si chiama gas naturale. È il biometano che darà una svolta al ciclo economico, pensate a un veicolo che trasporta rifiuti alimentari ed è alimentato dalla produzione di metano ottenuta da quegli stessi rifiuti. Un esempio di vera **economia circolare**".

A chiudere i lavori del 13 novembre, **Inter IKEA Transport & Logistics Services**, che punta a ridurre le emissioni di gas serra del 15% in termini assoluti entro il 2030. Ciò significa una **riduzione del 70% dell'impatto medio per ogni spedizione**.

“Le sfide poste dal cambiamento climatico sono molteplici e non semplici, ma la cosa importante è non farsi paralizzare dalla complessità e andare avanti passo per passo - afferma Elisabeth Munck af Rosenschöld del gruppo Ikea- Ikea ha deciso di aderire pienamente all'accordo di Parigi per ottenere entro il 2030 una riduzione dell'impronta di carbonio su tutti i nostri prodotti fino al 70%. Ikea è riuscita a ridurre del 12% la produzione di CO₂ a fronte di un aumento del 25% delle vendite. Questo grazie alla riduzione dei trasporti oceanici, alla scelta sempre crescente del trasporto intermodale e all'innovazione tecnologica che rende i mezzi più efficienti. Rispetto a quest'ultimo punto, anche in Italia usiamo già l'LNG, facciamo circa 350 spedizioni al mese e l'intenzione futura è passare al biometano”.

La giornata del 14 novembre è stata dedicata al tema “Biometano, la nuova frontiera dell'ecosostenibilità”.

Dopo il focus di Attilio Tonolo - **Ministero delle Politiche Agricole Alimentari, Forestali e del Turismo** -sulle materie prime per l'alimentazione degli impianti di produzione biometano, l'argomento del giorno è stato affrontato da importanti attori del settore, a partire da Snam4mobility.

“I consumi del gas stanno aumentando - sottolinea Andrea Ricci, Vice Presidente di **Snam4mobility**- sia per la produzione di energia elettrica sia per il riscaldamento. Stimiamo un consumo di gas al 2030 tra i 69 e i 78 miliardi di metri cubi, soprattutto per uso civile e termoelettrico. Ma l'aumento maggiore è previsto nel campo dei trasporti, oltre 10 miliardi di metri cubi. Con numeri di questo genere, almeno un terzo degli autotrasporti potrebbe passare al biometano. Per quanto riguarda l'elettrico Ricci ricorda che “non è vero che non produce polveri sottili, non dal tubo di scarico, certo. Ma la maggior parte del particolato nelle auto moderne viene dai freni e dallo sfregamento dei pneumatici sull'asfalto, in ogni caso il mercato è molto ampio e non ha senso mettere in competizione il metano e l'elettrico”.

Pietro Mattiolo di Agroenergia ha invece ribadito la necessità di incentivare il mercato delle auto a metano.

“Il mercato delle auto a metano è in stallo, non cresce e anzi rischia di fare passi indietro. Questo perché da un lato non c'è aiuto da parte delle istituzioni pubbliche e dall'altro risente degli effetti della bolla dell'elettrico. Bisognerebbe fare crescere la domanda. Ad oggi ha molto successo la produzione di biometano da frazione organica dei rifiuti solidi urbani, mentre c'è un mancato sviluppo del biometano agricolo, che rappresenta due terzi del mercato potenziale. E senza quello è difficile fare grandi numeri”.

Un interessante momento di confronto si è avuto durante la prima delle tavole rotonde previste durante la giornata e che ha avuto come protagonisti: Piero Gattoni, **CIB – Consorzio Italiano Biogas**; Alessandro Canovai, **CIC – Consorzio Italiano Compostatori**; Francesco Maria Ciancaleoni, **Coldiretti**; Ezio Veggia, **Confagricoltura** e Katuscia Eroè, **Legambiente**.

Se da una parte sono stati analizzati gli innegabili vantaggi insiti in questo settore, nonostante le criticità che tuttavia saranno presto superate - come sottolineato da Gattoni del CIB -, è apparsa evidente la necessità di diffondere cultura tra la popolazione: questa, se è correttamente informata e se gli impianti sono costruiti a norma, non potrà che accogliere con entusiasmo tali tecnologie.

Molti gli interventi che hanno animato il Centro Congressi di Fico: a illustrare ai presenti la propria attività BTS Biogas Srl, Envitec Biogas Srl, Pietro Fiorentini SpA, BIT SpA, Aspro Italy S.R.L., Criotec Impianti, tutte realtà che rappresentano una eccellenza italiana per la filiera produttiva del biometano.

Grande spazio è stato riservato durante la giornata alle **Università**: Vincenzo Mulone, Università di Roma "Tor Vergata", ha esposto gli esiti delle sue ricerche sul gas naturale per autotrazione; mentre Carlo Maria Bartolini di S.TRA.TE.G.I.E. (spin-off dell'Università Politecnica delle Marche) ha illustrato nel dettaglio i parametri che qualificano un sistema per il BioGNL.

Il dibattito è proseguito quando sul palco si sono incontrati, per dialogare sul futuro dei carburanti virtuosi: **Assopetroli, Federmetano, NGVA Europe, Unione Petrolifera, Regione Emilia Romagna e Volkswagen Group Italia.**

"Guardiamo con estrema attenzione all'evoluzione del settore", ricorda ai presenti Giovanni Turriziani di Assopetroli; mentre Marina Barbanti dell'Unione petrolifera premette: "Il biometano è una delle nuove soluzioni, non l'unica. Il nostro approccio è neutrale, ma siamo sorpresi che l'Emilia-Romagna vanti un'altissima quota di immatricolazioni alternative, tra gpl, metano o ibridi: il 19%, contro il 9% dell'Italia e il 6,5% dell'Europa"

Stefano Sordelli di **Volkswagen** Italia puntualizza: "Il futuro non è esclusivamente di una tecnologia. La componente a metano è fondamentale nella nostra strategia. È innegabile che il metano sostenuto dalle attuali tecnologie consente già di gestire anche distanze medio-grandi: l'importante è che la rete distributiva vada di pari passo; aiuterebbe molto una regia centrale in termini di delibere e leggi che, invece, attualmente cambiano da Comune a Comune".

Dalla tavola rotonda ne esce una Emilia-Romagna virtuosa: "Siamo una delle regioni più metanizzate, non solo per usi civili e industriali ma anche per indotto nel manifatturiero. È una terra che si è dotata di strutture innovative, tramite la sua rete ad alta tecnologia, e che sta continuando a investire sulla conoscenza all'insegna dell'incrocio tra comunità scientifica e imprese", ha riferito **Paola Gazzolo-Assessore alla difesa del suolo e della costa, protezione civile e politiche ambientali e della montagna.**

Paola Gazzolo, inoltre, ricorda che "sul biometano lavoriamo già dal 2010, con un primo progetto sfornato nel 2013: e qui in Emilia-Romagna sono già stati inaugurati due impianti a tema, quello Hera a Sant'Agata Bolognese e quello Aimag a Massa Finalese, fondati sul riciclo dell'organico. Se facessimo l'upgrading di tutto il biogas che abbiamo in Emilia-Romagna ne deriverebbero 340 milioni di metri cubi di biometano, che potrebbero alimentare tutti i trasporti a metano pubblici e privati di questa regione".

Terminata la tavola rotonda, è stato il momento dell'assessore alla Mobilità del Comune di Bologna Irene Priolo: "Abbiamo seri obiettivi al 2030 e al 2050, continuiamo sulla strada della pianificazione. Gli operatori, a loro volta, non devono solo aspettare che ci siano incentivi nella pianificazione nazionale, devono essere essi stessi l'incentivo. Temo, però, che ci siano problemi di scorta di magazzino di auto Diesel che non sanno come smaltire. È un tema che ci ricorda che siamo in un ecosistema molto più grande della sola dimensione ambientale"

comunicato-stampa-metanauto-del-18-11-2018