

village

dibattiti, ricerche curiose

FEDERMETANO

Verso il biometano zero-carbon

Al convegno sul biometano è emersa forte la richiesta

Federmetano:

equiparare i veicoli a metano a quelli elettrici

Il biometano ha tutte le carte in regola per poter essere uno dei grandi protagonisti della mobilità sostenibile.

Proprio mentre in sede europea Ursula von der Leyen apriva all'utilizzo degli e-fuel e all'approccio tecnologicamente neutrale, all'Acì di Roma si è svolto il convegno sulle stesse tematiche, organizzato da **Federmetano** e intitolato 'Biometano per la mobilità sostenibile: l'evoluzione green del motore a combustione interna'.

Emerge subito prepotente il tema della neutralità tecnologica. Dante Natali, presidente di **Federmetano**, afferma: «Oggi il settore del metano si trova in un momento difficile, non solo perché il Tif for 55 ha puntato tutto su elettrico e idrogeno, ma anche per la situazione geopolitica che ha portato il prezzo del metano su valori impensabili, producendo un blackout del settore di un anno. Lo scenario è critico, ma non dobbiamo dimenticare che il 60 per cento

del Gnc (Gas naturale compresso) è già prodotto in maniera bio, primato che nessun altro carburante può per ora vantare».

Il recente studio del Rie, Ricerche industriali energetiche, evidenzia come il biometano abbia caratteristiche che lo rendono adatto a fornire da subito un contributo importante alla transizione.

La tecnologia è matura

La tecnologia è matura e consente la forte riduzione delle emissioni, calcolate lungo il ciclo di vita del prodotto, rispetto ai combustibili fossili, riduzione che può giungere al cento per cento e oltre. E la sua crescita è tema rilevante nelle politiche europee e nazionali per la transizione energetica: gli obiettivi al 2030 sono molto ambiziosi, tanto da prevedere la produzione più che decuplicata rispetto all'attuale (in Italia grazie al Pnrr la produzione potrebbe aumentare addirittura di 20 volte).

È quindi risorsa che,



nell'ambito dell'offerta di tecnologie low e zero carbon complementari, offre sicurezza per la copertura della domanda di mobilità nella complessa fase di transizione.

L'uso del Gnc nel trasporto stradale è raddoppiato negli ultimi 15 anni, con 1.592 stazioni su 21.700 punti vendita di carburante. E anche se il comparto ha subito un forte rallentamento per l'aumento dei prezzi, negli ultimi anni la produzione nazionale di biometano utilizzato nei trasporti è cresciuta, favorita dagli incentivi statali.

Nel 2022 il biometano immesso in consumo, incentivato e uti-

lizzato nei trasporti è stato di 232 milioni di metri cubi, pari al 5 per cento della produzione totale Ue di biometano e al 7 per cento della produzione nazionale di gas naturale.

Al convegno, Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, ha portato il suo contributo con un videomessaggio sottolineando il ruolo della transizione nel futuro del nostro Paese.

Mentre Paolo Arrigoni, presidente Gse, Gestore servizi energetici, ha ricordato che in Italia i trasporti rappresentano il 28 per cento dei consumi di energia. Che la quota di rinnova-



CAMBIARE SPESSO STAZIONE RADIO FA MALE ALLA SALUTE?

Secondo l'esperto di motori Dominic Wyatt, la ricerca ossessiva della canzone o del talk giusto può comportare il sovraccarico cognitivo. La ricerca che Wyatt ha condotto, insomma, supporta l'idea che restare su una frequenza radiofonica sia il miglior viatico per il benessere mentale. Buon suggerimento è anche quello di ascoltare le proprie playlist, più rilassanti e coerenti con la personalità di chi guida.



A CONFRONTO

Sopra, alcuni dei relatori dell'incontro organizzato all'AcI Roma lo scorso 18 settembre. Accanto, nella sede del convegno, alcune Panda ibride convertite a biometano: fanno parte della flotta di 11 esemplari 'trasformati' a dimostrazione concreta delle potenzialità del biometano e come simbolo della partnership industriale attivata tra Federmetano ed Ecomotive solutions.

vabili nel 2022 era all'8 per cento, ma dovrà raggiungere il 34 nel 2030, con il contributo di tutti i settori del trasporto, obiettivi sfidanti anche in termini di investimenti, ma che si riuscirà a raggiungere solo con la costruzione di nuovi impianti e la riconversione di quelli esistenti a biogas.

Giovanni Perrella, presidente del Comitato tecnico consultivo biocarburanti operante presso il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, ha sottolineato che «nel trasporto pesante il Gnl (Gas naturale liquefatto) è in fase di forte sviluppo, nonostante l'aumento dei prezzi, e può inoltre contribuire alla decarbonizzazione del settore marittimo. Ma è importante che sia bio e che sia liberato dalle accise».

Le richieste di Federmetano

A conclusione del convegno, il presidente di Federmetano ha esposto le richieste, molto concrete, che l'associazione intende rivolgere alle istituzioni: «La decarbonizzazione da biometano potrebbe essere rapida e poco costosa. Per questo chiediamo al Governo l'equiparazione dei veicoli a biometano ai veicoli elettrici, quindi il libero accesso alle Ztl, agevolazioni sui canoni di sosta, l'esenzione dal bollo per almeno cinque anni, la prosecuzione degli incentivi retrofit per i veicoli trasformati a biometano».

«Occorre monitorare tutti i meccanismi europei e non, la cui applicazione potrebbe portare all'alterazione dei rapporti di concorrenza tra i diversi carburanti penalizzando il biometano», continua Natali, «È urgente sostenere la filiera del metano auto, che conta circa 20 mila addetti potenzialmente a rischio in caso di ulteriore aggravamento dell'attuale crisi del settore e intervenire a livello europeo per ottenere l'ufficiale riconoscimento dei biocarburanti come strumento paritetico a energia elettrica, idrogeno e carburanti sintetici per conseguire gli obiettivi di riduzione di CO₂ anche dopo il 2035».

Incentivi e riduzione dei pedaggi

L'associazione chiede inoltre di operare per garantire l'azzeramento dell'accisa per bio Gnc e bio Gnl e di prevedere nella prossima legge di bilancio il credito di imposta strutturale per le spese di acquisto di bio Gnc e Gnl/bio Gnl da parte delle imprese di autotrasporto.

Infine, agevolare il completamento dei punti di stoccaggio Gnl nel Sud Italia e favorire l'ampliamento della rete distributiva per autotrazione, semplificare le procedure per l'accesso agli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti a bio Gnc e Gnl/bio Gnl, ridurre il pedaggio autostradale per i veicoli a metano e bio metano.

Maria Grazia Gargioni