



 **COVER STORY CARBURANTI**

È bio.

PAOLO ODINZOV

Il metano è una soluzione ecologica e accessibile per la mobilità di oggi. Nella sua forma più verde può essere sostenibile quanto un veicolo elettrico. Parla Lucà, vice presidente di Snam.



■ Ecologico, economico e abbondante. Il metano è oggi un'alternativa ai carburanti tradizionali e in forma bio è una fonte energetica rinnovabile per eccellenza, in grado di arrivare ad equiparare le emissioni di CO2 "well-to-wheel" di un veicolo elettrico. Ne parliamo con Daniele Lucà, senior vice president e responsabile Global Sustainable Mobility di Snam.

Un gas anche per il futuro?

Il metano è un'alimentazione fondamentale per la decarbonizzazione dei trasporti. È economico, efficiente e copre tutte le componenti principali della mobilità: dagli spostamenti delle persone al trasporto merci. Abbatte quasi completamente particolato e ossidi di azoto, i principali inquinanti nelle città, e riduce le emissioni di CO2, limitando il riscaldamento globale e generando un impatto neutro nel caso della "bio-mobilità" a biometano.

È possibile migliorare la sua percezione e favorirne l'ulteriore diffusione?

Sì, ci stiamo lavorando insieme a tutta la filiera. Oggi un'auto a metano, oltre ad essere sicura al 100%, non ha alcuna penalizzazione in termini di prestazioni, anzi: ci sono modelli premium che offrono lo stesso livello di performance e prestazioni delle versioni tradizionali a benzina o diesel. E se in passato l'offerta era molto ridotta, oggi si può acquistare un veicolo alimentato a gas naturale in tutti i segmenti del mercato. Chi vuole un SUV a metano oggi può comprarlo, prima non poteva farlo. Permette inoltre vantaggiose economie di utilizzo, inferiori rispetto a benzina e gasolio. Non è un caso che nei primi tre mesi di quest'anno, prima delle conseguenze legate alla pandemia, le vetture a metano abbiano registrato in Italia un incremento nel mercato superiore al 30%.

L'orientamento sta cambiando, nel frattempo però gli italiani apprezzano sempre di più le ibride.

Non ci deve essere contrapposizione tra le diverse soluzioni ma solo una

“Il nostro Paese è leader europeo sia per numero di veicoli che utilizzano questo tipo di alimentazione che per le stazioni di rifornimento. Il settore genera occupazione per oltre 50mila addetti”

alternativa in funzione delle esigenze del singolo consumatore. Una ricerca effettuata di recente dall'Istituto Motori del **Cnr** di Napoli ha comunque comparato le auto a gas naturale con quelle full hybrid: pur avendo entrambe emissioni ridotte, le prime sono quelle che impattano in modo minore sull'ambiente. E con il progressivo sviluppo della “bio-mobilità” a biometano l'impatto sarà ancora inferiore.

Che Italia è a metano?

Un'Italia vincente. Il nostro Paese è leader europeo sia per numero di veicoli che utilizzano questo tipo di alimentazione, circa un milione di unità, sia per la presenza di stazioni, realizzate con investimenti privati, che sono in tutto 1.380 per il gas compresso e 65 per il gas liquefatto. Il settore conta complessivamente 6mila officine e, tra indotto diretto e indiretto, genera occupazione per oltre 50mila addetti. Il metano è un'eccellenza italiana, utile – in un momento di difficoltà economica – per convertire a costi accessibili un parco circolante tra i più vecchi d'Europa. Per questo motivo Snam ha siglato un'intesa con il Gruppo Landi Renzo, azienda leader nella trasformazione a gas di veicoli.



Resta il problema della rete di rifornimento.

Snam ha un piano di investimenti di 100 milioni di euro per realizzare in Italia 150 nuove stazioni di distribuzione entro il 2023, rendendo la rete più capillare e ben distribuita su tutto il territorio. L'obiettivo di tutta la filiera è raggiungere i punti di rifornimento che oggi ha il gpl. Nella seconda metà dell'an-

no finalmente sarà possibile fare rifornimento di metano anche in self service, aspetto che aveva non poco limitato la diffusione di questo combustibile.

Quale ruolo può avere il biometano?

La “bio-mobilità” è il futuro prossimo. In forma compressa o liquefatta, il biometano è derivato da



L'impianto Stogit-Snam di Bordolano per lo stoccaggio del gas.

biomasse agricole, agroindustriali e dalla frazione organica dei rifiuti solidi urbani, ed è una fonte energetica non solo rinnovabile ma anche programmabile che dà certezza della fornitura. Snam intende investire 250 milioni di euro per realizzare infrastrutture e impianti in questo settore e arrivare a una capacità installata superiore a 40 megawatt. Insieme all'idrogeno,

il biometano rappresenta la nuova frontiera del gas rinnovabile: secondo un rapporto del consorzio "Gas for Climate", stabilendo un target vincolante del 10% di biometano e idrogeno nelle reti gas, in aggiunta all'aumento dell'elettricità prodotta da fonti rinnovabili, l'Europa potrebbe abbattere fino al 55% delle emissioni di CO2 entro l'anno 2030.

Un orizzonte però lontano.

Il biometano ha il grande vantaggio di poter essere impiegato nelle infrastrutture già esistenti per il metano tradizionale, come nelle stesse vetture alimentate con questo gas. Le dirò di più: sulla base dei contratti di allacciamento sottoscritti fino ad oggi, si può prevedere che nel 2022 circa il 40% del gas destinato alla mobilità potrà provenire dal biometano.