

Mobilità sostenibile - Il trasporto del futuro scommette sul bio-metano. Aziende a confronto sugli scenari prossimi della mobilità a basso impatto ambientale. In Italia circola già un milione e mezzo di veicoli alimentati con questo carburante

Si chiama bio-metano (Cng in inglese, Compressed natural gas), ed è una fonte di energia rinnovabile che proviene dagli scarti: biomasse agricole, letame, e dalla frazione organica dei rifiuti solidi urbani. È il carburante del futuro che è già cominciato, ecologico, economico, sostenibile. Di questo, e di altro, si è parlato nel corso del forum sul tema “Mobilità sostenibile: il futuro è oggi”, che si è tenuto la scorsa settimana nella sede del quotidiano il Centro. Hanno partecipato Dario Cingolani, manager di Lc3, la prima azienda italiana di trasporto a usare metano liquido, Fabio Pellegrinelli, manager di Gas Iveco, l’azienda che ha lanciato sul mercato il nuovo Stralis Np, il primo camion in Europa a gas naturale compresso e liquefatto progettato specificamente per le lunghe distanze, Silvia Manduchi, business development di Cng Snam, la multinazionale del settore energetico, Tullio Tonelli, presidente di Tua, l’azienda di trasporto pubblico abruzzese, Stefano Civitaresse Matteucci, ordinario di diritto amministrativo all’università d’Annunzio ed ex assessore comunale alla Mobilità a Pescara, il presidente del Centro, Alberto Leonardis. Il compito di moderare i lavori affidato al giornalista Domenico Ranieri. Il tema della mobilità sostenibile rappresenta una sfida per la società moderna. Sostenere modalità di trasporto, pubblico e privato, rispettose dell’ambiente e in grado di superare le fonti fossili, che oltre a essere fortemente inquinanti sono anche in esaurimento, è un obiettivo condiviso in molti Paesi. In Italia circola già un milione e mezzo di mezzi alimentati a bio-metano. «Come costruttori di veicoli industriali », ha detto Pellegrinelli, «crediamo fortemente nell’alimentazione a gas naturale. Sicuramente crediamo anche che il combustibile rinnovabile di prossima applicazione sarà il bio-metano». Lc3, ha invece sottolineato Cingolani, è stata «la prima azienda italiana a usare metano liquido. Grazie alla scelta del metano liquido siamo arrivati nel 2017 a 211 dipendenti, crescendo del 35% rispetto al 2009. Entro il 2018 ci permetterà un’ulteriore crescita del 10%». Senza contare, ha sottolineato Manduchi, che «il trasporto stradale contribuisce con il 12% sulle emissioni nazionali di Pm. Un costo, per i danni alla salute, pari a 42 milioni per le sole emissioni di Pm2.5 nelle aree urbane, a causa di un parco autovetture vecchio e con quasi la metà dei veicoli a diesel». La società Tua, ha sottolineato Tonelli, a fronte di una flotta di 206 autobus, «ne possiede 61 a metano», che svolgono servizio urbano ed extraurbano. Un numero destinato ad aumentare, per coprire tutta l’area del Pescara. «Ci sono i finanziamenti, c’è il progetto approvato », ha concluso Civitaresse, «e se non sarà questa amministrazione, che è quasi a fine mandato, toccherà alla prossima fare qualcosa se non vuole perdere i fondi». Di grande interesse gli interventi di Michele Russo (ex presidente Gtm) e Graziano Di Costanzo (direttore regionale Cna).