

APRILE 2022 PAG. 30 - Due tecnologie abilitanti per la mobilità sostenibile

 portoeinterporto.blogspot.com/2022/05/aprile-2022-pag-30-due-tecnologie.html



In un convegno organizzato dal [Cluster Trasporti Italia](#) il punto sui carburanti alternativi e le strategie della filiera produttiva e degli enti di ricerca

Per affrontare la sfida della decarbonizzazione, fissata dalle scadenze dell'Unione europea ma resa ancora più impellente dall'attuale crisi geopolitica, è necessario puntare con sempre maggior decisione sullo sviluppo e l'utilizzo di carburanti alternativi. Una rivoluzione energetica e ambientale, che ha bisogno della collaborazione di soggetti politici, filiere produttive, gestori e distributori.

Sono stati questi i temi al centro del convegno "Biometano & Idrogeno - Due tecnologie abilitanti per la mobilità sostenibile", svoltosi oggi a Roma presso la Sala Pininfarina di Confindustria, organizzato dal [Cluster Trasporti Italia](#). Un momento di confronto sui progetti di ricerca e sviluppo sulle fonti e i sistemi alternativi di alimentazione per la mobilità e i trasporti nel nostro Paese.

L'incontro si è tenuto a distanza di poche ore dalla firma dell'accordo tra il premier italiano Mario Draghi e il presidente algerino Abdelmadjid Tebboune, che consentirà di aumentare la quantità di gas trasportata in Italia con volumi crescenti di metano nel 2023-24, in riferimento al quale il Cluster sta valutando i possibili risvolti in termini di fornitura di idrogeno verde alla rete della mobilità.

Obiettivo della discussione odierna è stato quello di individuare le traiettorie future di ricerca e innovazione, anche per indirizzare in modo efficiente le risorse disponibili, mantenendo però un approccio "eco-razionale", come suggerito nel suo intervento dal presidente del Cluster Ennio Cascetta.

"È necessario essere eco razionali in un momento di incertezza come quello attuale - ha spiegato Cascetta. La sostenibilità ambientale deve essere raggiunta in modo razionale, partendo dal dato di fatto che gli obiettivi europei di ridurre le emissioni di Co2 del 55% entro il 2030, sono molto ambiziosi per il mondo dei trasporti e della logistica che sono hard to abate".

Per individuare percorsi di sviluppo di innovazione consapevole verso tali obiettivi, il Cluster ha avviato lo studio Paths-to-2030 che punta a coinvolgere enti di ricerca, operatori economici dei trasporti e mondo imprenditoriale.

"Il Cluster si pone come soggetto neutrale in grado di mettere a punto un cruscotto di percorsi pensati a seconda degli operatori del trasporto merci e persone che devono metterli in atto, anche nell'ottica di orientare le politiche di incentivi e gli interventi legislativi", ha aggiunto Cascetta.

Idrogeno verde e biometano strategici per il sistema energetico europeo

Al convegno sono intervenuti rappresentanti di istituzioni, enti di ricerca, aziende e gestori dell'energia e dei carburanti alternativi - in particolare idrogeno verde e biometano - che si sono confrontati su progetti in atto, normativa di riferimento, prospettive per la ricerca e innovazione.

"L'idrogeno verde rappresenta uno dei pilastri del sistema energetico europeo in ottica Green Deal, e quindi per il sistema dei trasporti. Ricerca e Innovazione sono fondamentali per migliorare prestazioni, la durata e l'upscaling delle tecnologie, così come per ridurre il costo dell'idrogeno sul mercato". Così Carlo Beatrice, dirigente di ricerca per l'Istituto di scienze e tecnologie per l'energia e la mobilità sostenibili (Cnr-Stems), ha sottolineato nel suo intervento l'importanza di questo carburante come soluzione alternativa per il medio e lungo termine. Successivamente, Beatrice ha illustrato i punti di forza del biometano come vettore energetico rinnovabile per il trasporto: "è flessibile e programmabile perché la sua produzione può essere in parte gestita nel tempo e la sua distribuzione si integra perfettamente con la rete esistente del gas naturale, sia nella rete del Gnc che quella del Gnl".

Anche se l'Italia ha molto da recuperare dal punto di vista infrastrutturale, possiamo contare su una rete di distribuzione di oltre cento impianti di biometano, la più ampia in Europa, come sottolineato da Andrea Arzà, Presidente Federchimica Assogasliquidi.

"Una rete che ha anticipato la domanda rispetto allo sviluppo del parco circolante, in più lenta evoluzione", ha spiegato poi Andrea Rossetti, Presidente Assopetroli, chiedendo misure urgenti e straordinarie per ovviare allo squilibrio della domanda che si sta configurando a causa della crisi energetica.

Massimo Beccarello, Senior Adviser Transizione Energetica Confindustria, ha richiamato l'attenzione sulla necessità di lavorare su un piano normativo nazionale per una strategia efficace di sviluppo dei biocarburanti. Posizione analoga è stata espressa da Francesca Paludetti, Chief Corporate Development Officer SAPIO, la quale ha poi evidenziato tutte le criticità derivanti dalla mancanza di regole chiare che blocca gli investimenti insieme ai costi di produzione e distribuzione più elevati.

Il problema burocrazia è stato al centro anche dell'intervento di Giuseppe Fedele, Vicepresidente Federmetano, che ha sottolineato anche l'importante ruolo che il biometano può avere di introdurre l'idrogeno nell'economia dell'energia.

In rappresentanza delle case costruttrici è intervenuto Michele Ziosi, Senior Vicepresident Institutional Relations & Sustainability di Iveco, che ha parlato del lavoro che l'azienda sta facendo per mettere a frutto l'esperienza nel trattare motori a combustione interna con carburanti gassosi anche con tecnologia a idrogeno. Ziosi ha concluso chiedendo l'introduzione di meccanismi di premialità per l'utilizzo di biocarburanti nei motori a combustione.

Paola Martino

Created By [SoraTemplates](#) | Distributed By [Blogspot Themes](#)