

SABATO 24 OTTOBRE 2020

IL PROGETTO. Presentato il «DualLNG di Csmt, CIm e BM Carrozzerie

Trasporti, Brescia viaggia nel futuro con il biometano

L'obiettivo è convertire autobus e mezzi pesanti dal gasolio al nuovo combustibile ecologico. Costi coperti al 55% da contributi

.....
MANUEL VENTURI

La «rivoluzione verde» del trasporto merci e persone si chiama biometano. Energia pulita e accessibile a prezzi contenuti, riduzione di nanoparticelle, Co2 e ossidi rispetto all'alimentazione a gasolio e una base di investimenti già solida, con l'Italia che, per il presidente del Cluster lombardo della mobilità (CIm), Saverio Gaboardi, «ha la leadership mondiale nel campo del metano». SU QUESTO si basa il progetto «DualLNG», sviluppato dal Csmt di Brescia con il CIm e BM Carrozzerie di Montirone. L'obiettivo del programma, finanziato dal bando europeo «Life», è convertire almeno 50 tra mezzi pesanti e autobus a gasolio all'utilizzo del metano e del biometano, con un sistema già brevettato sviluppato da Aib e Camera di commercio di Brescia, certificato dall'università di Brescia e già applicato grazie all'accordo tra BM e alcuni privati. Il piano mira a rendere più sostenibili, nei prossimi mesi a livello ambientale ed economico, i mezzi pesanti: tre aziende del settore trasporti hanno già aderito, mettendo a disposizione tredici veicoli. Una soluzione resa ancora più appetibile dal fatto che lo sforzo iniziale - 12 mila euro per un impianto a metano gassoso, 18 mila euro per il metano liquido - sarà coperto al 55% da un contributo a fondo perduto previsto dal bando. Il progetto, partito a settembre, è stato presentato ieri durante un incontro online: Gaboardi ha ricordato che «il parco circolante in Italia è tra i più vecchi d'Europa e il dual fuel potrebbe essere applicato a circa 600 mila camion, senza considerare che l'85% degli autobus italiani è di classe Euro 5 o inferiore». Il sistema permette di dimezzare il consumo di gasolio (un camion dual fuel rispetto a uno diesel permetterebbe di risparmiare tra i 5 mila e i 7 mila euro all'anno di carburante), oltre a far crollare le emissioni di inquinanti. «LA SOSTITUZIONE di tutti i veicoli non è sempre la soluzione ideale, in termini di costo economico e ambientale - ha detto Roberto Roasio, responsabile di Ecomotive Solutions -: il dual fuel può essere applicato a camion, autobus, ma anche a mezzi agricoli». Esistono già esempi concreti, come ha spiegato Francesco Bandera di BM Carrozzerie, con bombole installate su camion e autobus che garantiscono un'autonomia variabile tra 400 a 550 chilometri a seconda del sistema adottato. «La partecipazione al progetto ha lo scopo di dimostrare valenza sociale, economica e ambientale del dual fuel - ha rimarcato Alberto Bonetti, responsabile dell'Area project funding di Csmt -. Puntiamo a 50 veicoli pesanti alimentati a dual fuel: il progetto muoverà 1,3 milioni di euro». © RIPRODUZIONE

RISERVATA

