

LA SPERIMENTAZIONE

Auto spinte da idrogeno e biometano: l'Italia ci prova

Sbfm, società del gruppo pubblico Gse, sta svolgendo una ricerca sulla sicurezza delle bombole con gas puliti per autotrazione

GIANCARLO SALEMI
Roma

Si può fare. La miscela di idrogeno e biometano per alimentare i mezzi di trasporto in sicurezza, capace di contribuire alla decarbonizzazione del settore, utilizzando le proprietà green dei due elementi, non è più un sogno. Anzi le bombole in acciaio possono oltrepassare il 2% già previsto dalla normativa e arrivare fino al 25%, in pratica un quarto del serbatoio. Lo ha annunciato la **Servizi Fondo Bombole Metano (Sbfm)**, società del gruppo Gse, alla quale è stato affidato l'incarico di svolgere una ricerca sulla sicurezza delle bombole ad idrogeno per autotrazione.

«Con questa miscela offriamo un elemento sicuro in grado di traghettarci verso gli obiettivi di decarbonizzazione – spiega ad Avvenire Marco Mele amministratore di Sbfm –. L'idrobiometano è un elemento di passaggio, un ponte tra il metano e l'idrogeno, tra presente e futuro. Si tratta di un passaggio graduale, in sicurezza, a tutela e beneficio dell'utente e senza aggravio di costi». La miscela può essere infatti contenuta nelle stesse bombole a metano già in

uso, rappresentando un'opzione rispetto alle auto elettriche che scontano delle criticità difficilmente superabili legate ai costi, al reperimento delle materie prime, alla ridotta percorrenza e alla carenza di colonnine. «La miscela di idrobiometano è immediata, vantaggiosa per l'ambiente, sostiene l'economicità di trasporti e non richiede enormi investimenti – ha sottolineato Flavio Merigo presidente di Assogasmetano –. Il biometano è una fonte rinnovabile, riduce le emissioni di gas serra e risponde ai requisiti di economia circolare». Soddisfazione è stata espressa dal ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin che ha sottolineato come il vero obiettivo resta quello di «decarbonizzare con il massimo della determinazione». Il ministro ha posto l'accento, parlando dello stop al motore endotermico al 2035, su come il Green deal voluto dall'Europa «cinque anni fa», quando sembrava che si dovesse andare avanti soltanto con l'elettrico, si sia rivelato «un fallimento» a differenza di oggi che invece è stato intrapreso «un percorso serio di neutralità tecnologica». «Abbiamo speso già qualche miliardo sull'idrogeno –

ha sottolineato –. Adesso affrontiamo la sfida di non essere soltanto produttori, ma anche importatori ed esportatori andando avanti su progetti legati al Piano Mattei che riguardano l'Africa e i Paesi Arabi».

Il numero uno di Sbfm ha sottolineato che la vera sfida «è arrivare alla macchina ad idrogeno sui motori endotermici, salvaguardando così anche tanti posti di lavoro». Questo perché i vantaggi dell'idrogeno sono diversi, a partire dal materiale di scarto che è solamente acqua, fino al fatto che un pieno dura solo tre minuti garantendo una percorrenza fino a 500 chilometri. È anche vero che è l'idrogeno è infiammabile ma i test che Sbfm ha svolto in questi mesi con la collaborazione del Politecnico di Milano e Pisa dicono che il passaggio è possibile a partire dal parco bus che oggi viaggia solo a metano. D'altra parte, oggi le auto ad idrogeno sono una realtà in alcuni paesi come la Francia dove circolano taxi Toyota Mirai e, per restare in Italia, a Bolzano con i suoi autobus ad idrogeno mentre alcune municipalizzate, tra cui la Tper dell'Emilia-Romagna, hanno già acquistato bus ad H2.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il ministro
Pichetto Fratin
e i manager alla
presentazione
dei primi
risultati dei test
/ Salemi