

I camion a gas?

“Più inquinanti e cancerogeni anche di quelli diesel”

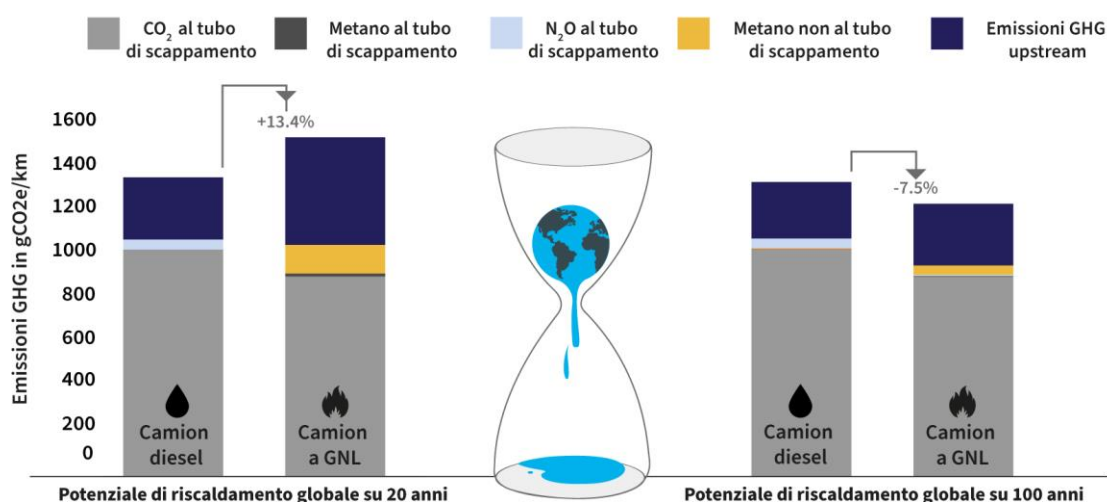
I test indipendenti dell’Università Tecnica di Graz hanno evidenziato che le emissioni di gas serra prodotte dai camion alimentati a gas naturale (LNG) possono superare quelle dei concorrenti diesel. Le particelle ultrafini cancerogene crescono addirittura del 3700%. Transport & Environment: “Ora l’Italia abolisca gli incentivi a questi mezzi, smetta di investire nelle stazioni di rifornimento per questa tecnologia e reindirizzi gli investimenti pubblici esclusivamente alle tecnologie a zero emissioni”

Roma, 27 settembre 2021 - I camion alimentati a gas naturale (*liquefied natural gas* o LNG) sono incompatibili con le esigenze imposte dalla transizione ecologica a fronte di una capacità inquinante ben superiore a quella dichiarata dai costruttori. È la conclusione che emerge dai test indipendenti sui livelli di emissioni dell’Università Tecnica di Graz in Austria, che hanno comparato quelle emesse da camion a gas e di omologhi diesel.

Nel confronto a 20 anni gas peggio del diesel



I camion LNG sono peggio per il clima in un periodo di 20 anni



I test su strada e in condizioni reali, commissionati da Transport & Environment (T&E) e condotti sul modello Iveco S-Way LNG, hanno restituito risultati inequivocabili. Tenendo conto del potenziale di riscaldamento globale a 20 anni, le emissioni del camion a gas sono addirittura superiori a quelle prodotte dal suo omologo diesel di riferimento: il modello Stralis. A conti fatti, prendendo in considerazione le emissioni a monte (cosiddette *upstream*), vale a dire quelle generate dalla produzione e dal trasporto del combustibile utilizzato (in questo caso

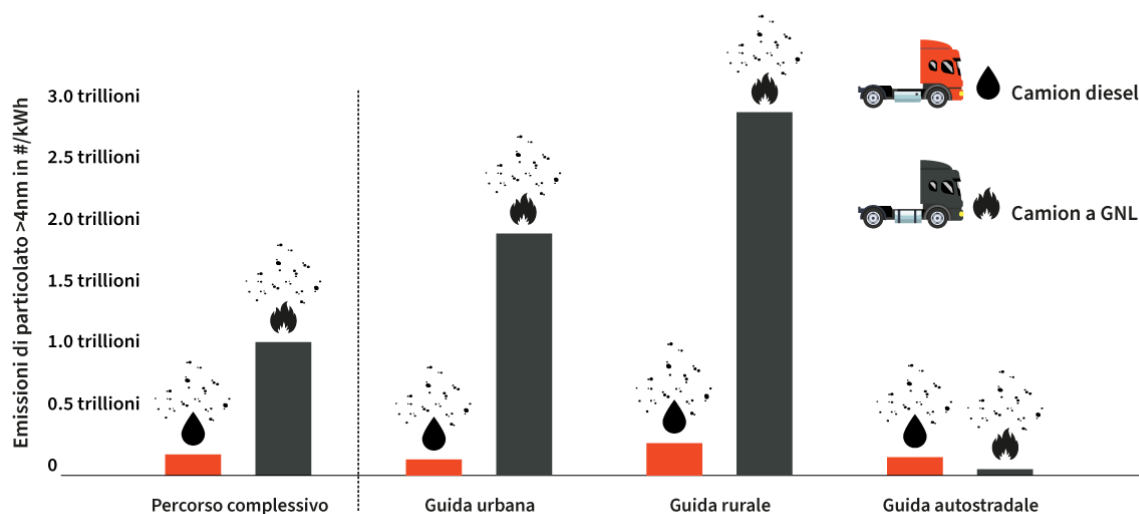
il metano), il quantitativo complessivo di gas serra associato al veicolo LNG supera del 13,4% l'ammontare calcolato per il suo concorrente diesel. Ipotizzando un potenziale di riscaldamento globale a 100 anni invece il rapporto si inverte. Ma il risparmio garantito dall'autocarro LNG è comunque molto modesto (-7,5% delle emissioni totali nello spazio di un secolo).

Gli autocarri a gas hanno un potenziale cancerogeno più alto

Maggiori, sul fronte del gas, anche i rischi per la salute. Secondo l'indagine, infatti, il camion LNG emette una quantità molto maggiore (37 volte tanto rispetto al veicolo diesel) di numero di particolato (PN), particelle ultrafini cancerogene capaci di penetrare in profondità nel corpo [generando un maggior rischio di tumori al cervello](#). [1]

I dati raccolti, infine, smentiscono [le rassicurazioni dei costruttori](#) in merito al risparmio di emissioni totali di ossido di azoto. [2] La Iveco, casa produttrice dei camion usati per il test nonché principale produttore di camion a gas (con una quota di mercato del 49,8% nell'immatricolato relativo al periodo Luglio 2019 - Giugno 2020) sostiene che i propri autocarri rilasciano in atmosfera il 90% in meno di biossido di azoto rispetto ai camion diesel. Il produttore, infatti, non prende in considerazione le emissioni complessive (le cosiddette NOx, ovvero monossido più biossido) restituendo così un risultato falsato. Il calcolo, in particolare, sembra ignorare la tendenza del monossido di azoto (NO) espulso dallo scarico di combinarsi con l'ossigeno presente nell'aria trasformandosi in biossido (NO2) e contribuendo così all'aumento del quantitativo totale di quest'ultimo, che ha degli effetti molto nocivi per la salute.

I camion LNG emettono più particelle cancerogene



Solo i veicoli a zero emissioni possono favorire la transizione

Nei 20 anni dopo il suo rilascio in atmosfera, il metano ha un potenziale di riscaldamento globale molto più elevato della CO₂ e, proprio per questo, nel suo [recente rapporto](#) l'Intergovernmental Panel on Climate Change delle Nazioni Unite ha sottolineato che ridurlo rapidamente è fondamentale per evitare un aumento catastrofico della temperatura. Alla luce dei risultati emersi dai test, T&E invita dunque i legislatori a sostenere con i loro provvedimenti solamente i veicoli a zero emissioni, invocando al tempo stesso l'eliminazione del gas nei piani di sviluppo delle infrastrutture di rifornimento della UE. L'organizzazione chiede dunque che i generosi sussidi all'acquisto non vengano destinati agli autocarri a gas che, inoltre, beneficiano di una accisa estremamente bassa sul carburante, non giustificata dalle performance ambientali. Sempre secondo T&E, alimentare i camion europei con gas rinnovabile non sembra essere un'opzione percorribile; la domanda di biometano per il settore merci nei sei maggiori Paesi europei supererebbe di gran lunga la quantità disponibile, anche con generosi sussidi. [3] Per questi motivi, entro il prossimo anno l'Europa deve necessariamente fissare una data definitiva per l'avvio della produzione esclusiva di camion a zero emissioni.

"I camion a gas rappresentano un vicolo cieco per i piani di riduzione delle emissioni e sono destinati ad aggravare la crisi climatica", ha dichiarato **Carlo Tritto Policy Officer per T&E**. "Solo i veicoli a emissioni zero sono in grado di decarbonizzare il trasporto su strada. È ora che le stazioni di rifornimento a gas siano escluse dagli obiettivi infrastrutturali dell'UE e che il Governo Italiano smetta di incentivare l'acquisto di questi camion". Questi ultimi, ha aggiunto, "sono spesso presentati come una soluzione al problema della qualità dell'aria ma i test su strada dimostrano che inquinano molto di più di quanto dichiarato dai produttori". Inoltre, conclude Tritto, "i camion a gas si comportano anche peggio dei concorrenti diesel, già altamente inquinanti, nell'emissione di particelle ultrafini nocive, specialmente in città dove sono usati per le consegne. In definitiva, i camion a gas sono solo un'altra tecnologia a combustibile fossile che non potrà mai risolvere il problema dell'impatto ambientale del trasporto merci".

Note per i redattori:

[1] "Ogni aumento di 10.000/cm³ di UFP [Ultra Fine Particles, le particelle ultrafini] è positivamente correlato con l'incidenza del tumore al cervello (HR = 1,112, 95% CI = 1,042, 1,188) dopo la ponderazione per PM_{2.5}, NO₂, e fattori sociodemografici".

Weichenthal S., Olaniyan T., Christidis T., Lavigne E., Hatzopoulou M., Van Ryswyk K. & Burnett R. (2020). "Within-city spatial variations in ambient ultrafine particle concentrations and incident brain tumors in adults". *Epidemiology* (Cambridge, Mass.), 31(2), 177.

[2] Iveco e gli altri produttori sostengono che i camion a gas emettono il 90% in meno di biossido di azoto rispetto ai mezzi a diesel. Concentrarsi solo su queste emissioni, tuttavia, significa ignorare una parte importante dell'inquinamento atmosferico. Il monossido d'azoto emesso dagli scarichi, ad esempio, si combina con l'ossigeno presente nell'aria trasformandosi in biossido. Per questa ragione occorre prendere in considerazione tutte le emissioni di ossido di azoto (indicate genericamente come NO_x) nel conteggio complessivo.

<https://viewer.ipaper.io/iveco-hq/UK/iveco-s-way/?page=28>

[3] T&E ha stimato la disponibilità di biometano sostenibile in Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna e Polonia e l'ha confrontata con la domanda energetica dei camion in questi stessi Paesi. Anche con generosi sussidi pari a sei volte il prezzo al dettaglio del gas naturale, le nazioni in esame potrebbero soddisfare con il biometano dal 4% al 28% appena del loro consumo energetico previsto per il trasporto merci su strada nel 2050. Vedere l'analisi: [\[LINK\]](#)