

LNG

Non solo le famiglie fanno i conti con il "caro bollette", anche il mondo dell'**autotrasporto** è duramente colpito dai **prezzi del metano**.

Una filiera con oltre ventimila posti di lavoro a rischio

DI ANDREA TRAPANI

**C'**è chi la definisce "la più grave crisi energetica dal 1973", con i prezzi di energia elettrica e di gas che, in poco meno di due anni - ovvero dal lockdown di marzo 2020 alle ultime festività natalizie - sono triplicati. Nessun settore sta uscendo indenne dalla crisi energetica che, da alcuni mesi, funesta l'intero globo e, come insegna la vicenda del Kazakistan (dove l'insurrezione popolare è stata innescata proprio dai rincari del gas), rischia di diventare sistemica. Sia in Italia che nel resto del mondo, d'altra parte, l'aumento dei costi non sarà neanche l'unico: il 2022 rischia davvero di essere l'anno dei rincari.

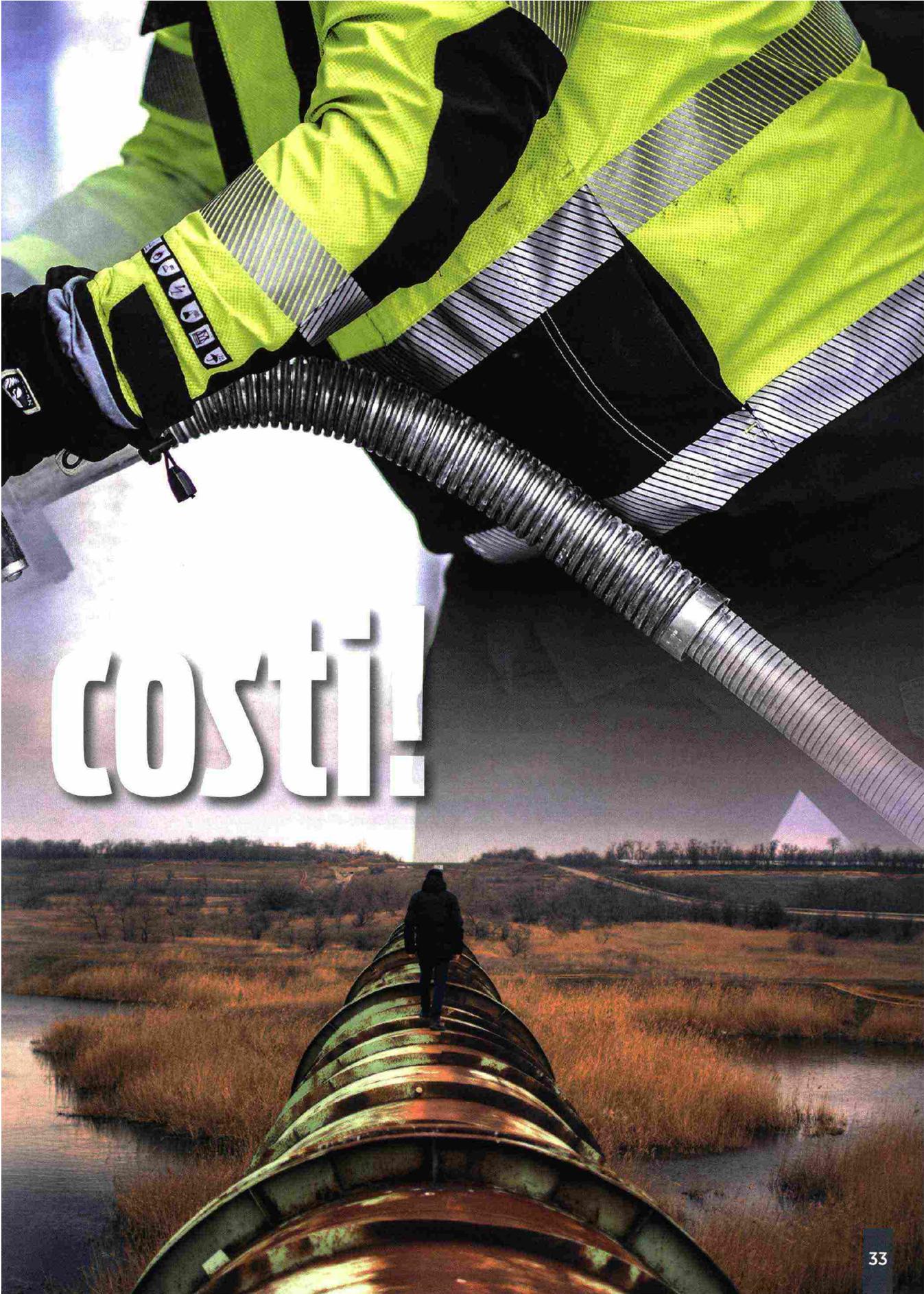
Il mondo dell'autotrasporto è dentro questa situazione con ripercussioni che potrebbero colpire anche i migliori intenti che si sono affermati negli ultimi anni. Sembra ormai lontano nel tempo, in realtà era passata appena la metà di novembre scorso, quando il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, insomma il Ministero dei Trasporti, mise nero su bianco la volontà di incentivare l'acquisto di mezzi ecologici e tecnologicamente avanzati così da rinnovare il parco veicoli delle imprese di autotrasporto, riducendo l'inquinamento e aumentando la sicurezza sulle strade. Gli obiettivi dei due decreti firmati dal Ministro Enrico Giovannini sono ambiziosi, prevedendo complessivamente **100 milioni di euro** per agevolare l'acquisto di mezzi più tecnologici e green. Una scelta lungimirante ma probabilmente perdente: non solo per una cifra ritenuta "non congrua" da parte degli addetti ai lavori, ma soprattutto per la situazione attuale.

# Gas, ma quanto mi

## L'AUTOTRASPORTO VERSO LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Bisogna fare un passaggio importante per capire il contesto in cui operiamo. *"Il parco veicolare esistente ha un'elevata età media e mi auguro che le aziende di autotrasporto colgano questa opportunità per contribuire al rinnovamento dei mezzi in linea con le politiche dell'Unione europea volte alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti"*, dichiarava il ministro. Giocoforza un'inchiesta come questa non può non partire dalla politica e dagli obiettivi che si vogliono raggiungere. Il decreto per i cosiddetti **"investimenti ad alta sostenibilità"** mette a disposizione delle imprese di autotrasporto 50 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026 esclusivamente per l'acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa, ovvero ecologici di ultima generazione, in particolare ibridi (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti di ultima generazione (CNG e LNG). Gli incentivi dipendono dalla tipologia

e dalla massa complessiva del veicolo e vanno **da un minimo di 4.000 euro per quelli ibridi di massa complessiva da 3,5 a 7 tonnellate fino a 24.000 euro per quelli elettrici oltre le 16 tonnellate**. A questi importi si aggiunge un contributo di 1.000 euro in caso di contestuale rottamazione di un veicolo diesel. Insomma, la spinta verso il gas naturale pare evidente. L'altro decreto, quello per gli **"investimenti finalizzati al rinnovo e all'aggiornamento tecnologico del parco veicoli"**, ha messo inoltre a disposizione ulteriori 50 milioni di euro per il biennio 2021-2022 per incentivare la sostituzione dei mezzi da parte delle imprese di autotrasporto, rottamando quelli più inquinanti e meno sicuri. In particolare, una quota di 5 milioni di euro è riservata all'acquisto di



costi!

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

150372

33


 LNG

L'INCHIESTA

automezzi a trazione alternativa (ibridi, elettrici, CNG e LNG) con incentivi che, anche in questo caso, vanno da un minimo di 4.000 a un massimo di 24.000 euro, a cui si aggiungono 1.000 euro in caso di rottamazione contestuale di un mezzo obsoleto. Ulteriori 10 milioni di euro sono stati stanziati per l'acquisto di rimorchi e semirimorchi adibiti al trasporto combinato ferroviario e marittimo e dotati di dispositivi innovativi volti a conseguire maggiore sicurezza e risparmio energetico.

### LA DURA REALTÀ DEL GAS NATURALE PER AUTOTRAZIONE

Le buone intenzioni non sono mancate, bisogna ammetterlo. Quando il MIT è uscito con la sua volontà di promuovere, tra le varie scelte, proprio l'adozione di CNG e LNG per il mondo dell'autotrasporto, già da settimane il "caro metano" era diventato una notizia da prima pagina già su tutti giornali nazionali. Non più un problema di settore, ma un problema globale. Tanto che, con l'inizio del nuovo anno, le associazioni di categoria - Federmetano, Assogasmetano e NGV Italy - hanno chiesto a Draghi, Giorgetti e Cingolani l'apertura di un tavolo tecnico tra i loro rappresentanti e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro della Transizione Ecologica.

L'obiettivo è chiaro: data la situazione attuale è necessario consentire a istituzioni e operatori della filiera di concertare un percorso condiviso per superare l'emergenza dovuta all'andamento del prezzo del gas naturale e - si legge - "per attuare un programma di valorizzazione della mobilità a metano, in particolare rinnovabile, come strumento già oggi disponibile, ma da potenziare, per una decarbonizzazione dei trasporti immediatamente fruibile ed economicamente sostenibile".

#### UN PICCOLO PASSO INDIETRO

Il gas naturale per autotrazione (CNG/LNG) opera nel mercato dei carburanti e, come tale, ne segue le regole di concorrenza, confrontandosi quotidianamente con i prodotti petroliferi. Alle attuali quotazioni internazionali però il metano e il biometano non hanno più alcun margine di economicità rispetto ai carburanti tradizionali, perdendo di fatto uno dei pregi più apprezzati tra chi lo ha scelto.

Non è un dato di parte, è un'evidenza assoluta. Giusto per dare alcuni dati, le tre associazioni hanno ribadito le gravi ripercussioni che l'attuale crisi dei prezzi sta avendo su un comparto che conta oltre **1 milione di veicoli a gas naturale** circolanti sul territorio nazionale, di cui circa **2000 camion a CNG, 3800 a LNG e 5000 autobus** nonché **1500 stazioni di rifornimento**, di cui **110 di LNG**, e un **30% di metano utilizzato di origine bio**.

Una richiesta dettata dalla necessità di salvaguardare una filiera di oltre **ventimila posti di lavoro**. Filiera a sostegno della quale il Governo, accusano le associazioni, "non ha predisposto alcun tipo di sostegno e che anzi ha escluso dai beneficiari dell'abbassamento dell'IVA al 5% - dapprima nel decreto legge 'Salva bollette', quindi in Legge di bilancio - malgrado le ripetute richieste di sostegno".

### L'ENERGIA NELLA GEOPOLITICA MONDIALE

Secondo l'ultima analisi trimestrale del sistema energetico italiano, pubblicata da Enea, il 42% dell'approvvigionamento energetico italiano dipende dal gas naturale. Il quale, a sua volta, come ricordato in più occasioni dal ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, viene "importato (quasi) tutto". Più precisamente "produciamo solo 4,5 miliardi di metri cubi di gas, a fronte di un consumo pari a 72 miliardi di metri cubi".

In un mix energetico così sbilanciato verso il gas estero, il nostro paese si è ritrovato in mezzo alla "tempesta perfetta" (citazione tratta ancora da Cingolani), scaturita da più fattori, molti dei quali atavici. La geopolitica è ovviamente fondamentale. Come ricorda il giornalista del settore energetico Andrea Turco su "ValigiaBlu.it", ad esempio, da metà dicembre la Russia ha deciso



di ridurre i rifornimenti di gas naturale verso il Vecchio Continente. Più precisamente la società statale russa Gazprom ha chiuso in parte i rubinetti del gasdotto Yamal. Lo scopo è quello di mettere pressione alle istituzioni europee affinché venga approvato il gasdotto North Stream 2, che consentirebbe alla Russia di aggirare il passaggio dell'infrastruttura in Ucraina per collegarsi direttamente alla Germania. Non solo. Col ritorno dei consumi ai livelli pre-COVID è tornata ad aumentare la richiesta di energia, soprattutto da parte dell'Asia, abile a intercettare lungo tutto il 2021 le navi statunitensi che trasportano GNL (Gas Naturale Liquefatto) che, tramite rigassificatori, viene immesso nelle reti nazionali. In questo modo Cina e India hanno messo ulteriormente in difficoltà gli Stati europei, già in difficoltà per via della crisi russa. La tempesta perfetta.



*"non dovrebbero durare a lungo, poiché i carichi per la consegna di marzo sul mercato spot sono già la metà del prezzo di quelli per la consegna di febbraio. Tuttavia, la combinazione di diversi fattori ha colto di sorpresa il*

### LA VOCE DEGLI OPERATORI

## LNG, UNA SCELTA CHE STA COSTANDO... CARO

**Molte imprese lungimiranti hanno puntato sull'LNG. Tra rete di distribuzione e aziende di trasporto non mancano le prime risposte a chi si sta facendo domande sulle proprie scelte. Un viaggio tra speranze e delusioni.**

Parlare di LNG significa anche parlare con e dei protagonisti del settore. Autotrasportatori e flotte vivono quotidianamente il "caro prezzi" tanto che, in una sorta di continuità multimediale con quanto già emerso nella puntata del 20 gennaio scorso di "Trasportare Oggi On Air", il nostro viaggio continua con quelle realtà del mondo dell'autotrasporto che hanno fatto una scelta chiara: quella dell'LNG.

Se il tramite tra questa inchiesta e l'analisi di questa realtà è il noto "gruppo Trasporto su WhatsApp" (approfondimento nel riquadro in queste pagine, ndr), l'occasione è uno scottante tema d'attualità come questo.

Abbiamo parlato con **Gaetano Nicolosi**, presidente di **Nicolosi Trasporti**, della situazione che riguarda aziende come la sua.



### LNG, I VALORI RECORD DI GENNAIO

A metà gennaio il prezzo LNG è salito a oltre **30 dollari / MMBtu**, ovvero un nuovo massimo da quando, nel 2009, è iniziata la valutazione del benchmark. Secondo quanto riferisce l'agenzia specializzata *Bloomberg* - oltre ai fattori geopolitici - l'insorgenza di un inverno insolitamente freddo nell'Asia settentrionale, assieme alle interruzioni di fornitura presso i principali esportatori di LNG e i vincoli logistici e di spedizione in essere, *"hanno portato il prezzo di riferimento dell'area Giappone-Corea al punto più alto mai registrato, 21,45 dollari per milione di unità termiche britanniche (MMBtu)"*. Un tetto superato, settimana dopo settimana, fino oltre quota 30 dollari. I prezzi record, tuttavia, secondo l'analisi di Oilprice,

*mercato alla fine del 2020 e all'inizio del 2021, con gli esportatori di LNG sul mercato spot e gli armatori di navi metaniere che hanno raccolto profitti folli".* Valori che si sono però riversati sul consumatore finale, dalla famiglia all'autotrasportatore. Insomma, la classica crisi a cavallo tra speculazione e politica.





LNG

L'INCHIESTA

La piattaforma LNG Adriatic per la rigassificazione.  
Foto FLOYDROSEBRIDGE - CC BY-SA 3.0



Infatti, in un momento in cui l'Unione Europea ha deciso di spostare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dal 40% al 55% entro il 2030, l'azienda Nicolosi Trasporti, già a settembre 2020, diventava apripista di un nuovo modo di fare trasporto. "Noi attualmente abbiamo 77 mezzi a LNG e a febbraio ne arrivano altri 60. Abbiamo realizzato il primo impianto LNG a Catania, al momento stiamo subendo una lievitazione dei costi assurda (da 0,60 al kg fino a 2,80 euro al kg)", racconta Nicolosi. "La beffa maggiore della situazione attuale non è relativa solo a dover fronteggiare il maggior costo del mezzo ma anche quello del combustibile. Venendo meno le accise, infatti, diventiamo meno competitivi. Questa transizione ecologica - voluta dalla committenza - ci sta facendo molto male", dice schiettamente, ricordando come i pochi incentivi siano arrivati solo con il click day. Insomma, secondo Nicolosi, le aziende che fanno trasporti green pagano il

**TRASPORTO, UNA "VOCE" SU WHATSAPP**

Nel periodo più difficile degli ultimi anni dell'autotrasporto, grazie alla sagacia e all'inventiva di Franco Fenoglio, è nata una nuova "voce" per i protagonisti del settore: un gruppo WhatsApp dove sono stati messi in contatto i protagonisti del settore di tutta Italia.

"A Natale ho pensato di poter fare questa piccola cosa", ha confidato Fenoglio in diretta sulle nostre frequenze di "Trasportare Oggi On Air". "Più persone possono aderire, più questa iniziativa diventa una cosa interessante. In questa chat abbiamo messo in collegamento sia chi si occupa di trasporto sia i giornalisti, un nuovo modo per far sviluppare il tema del trasporto non solo come un prodotto per gli addetti ai lavori ma anche come architrave per l'industria e per le famiglie. Spero che nei prossimi mesi si

possa andare in questa direzione, ampliando questo concetto per far sì che l'autotrasporto diventi un argomento comune che riguardi tanto l'occupazione quanto la sicurezza e gli stessi cittadini". Un obiettivo ambizioso che può essere raggiunto grazie anche a un gruppo su WhatsApp.



maggior costo della transizione. "Stiamo viaggiando a 'zero emissioni', stiamo trasportando i prodotti siciliani in Italia e in Europa a impatto zero: insomma, stiamo facendo tantissimo in termini di sostenibilità, ma nessuno sta rendendo merito a questo percorso". Il dente che duole si chiama accise. "Abbiamo investito tanto

nell'LNG", continua Nicolosi, "abbiamo puntato sulla transizione ecologica, abbiamo comprato mezzi che costano il 40/45% in più di quelli tradizionali, ma alla fine l'utilizzatore del gasolio beneficia della riduzione delle accise mentre noi stiamo subendo una situazione che non è delle migliori".

*continua a pag 38*

**VULCAN GAS**  
GNL 160



## L'intervista

CINZIA FRANCHINI - RUOTE LIBERE

*"Le prime vittime dell'aumento spropositato del carburante sono gli autotrasportatori ma, paradossalmente, viviamo in un Paese nel quale viene scaricata su di loro, proprio perché non adeguatamente rappresentati, la responsabilità degli aumenti dei prezzi della merce sugli scaffali. Un modo per celare le grandi speculazioni che - come sempre - vengono messe in campo nei momenti di crisi".* A parlare è la portavoce di Ruote Libere, **Cinzia Franchini**, che abbiamo contattato per un'analisi a 360 gradi sul mondo dell'autostrada.

**Il tema dei costi LNG indirettamente tocca un po' tutti, probabilmente ha svelato un problema sulla sostenibilità dei costi, che ne pensa?**

*"Il tema dell'aumento vertiginoso dei costi del gas interessa solo una piccola parte dell'autostrada. Infatti, seppur negli ultimi anni si è registrato un aumento degli autocarri alimentati a metano, questi rimangono sempre una netta minoranza rispetto ai veicoli diesel. Secondo i dati di gennaio di Federmetano parliamo infatti di appena 3.800 mezzi LNG acquistati negli ultimi anni, un numero che, per quanto emblematico, ovviamente non incide sul parco veicolare del Paese. Non dimentichiamo inoltre che spesso l'acquisto di questi camion è legato all'esigenza di ottenere certificazioni green richieste dai clienti. Paradossalmente alcuni autotrasportatori hanno denunciato anche una concorrenza tra aziende determinata dal gap tra diesel e metano con l'esistenza, almeno fino a prima degli aumenti del gas naturale, di listini differenti. Oggi, con la crescita fino a sei volte del costo del metano, questo ragionamento è saltato e il camion a metano è divenuto diseconomico da tutti i punti di vista".*

**Il mondo di cui si occupa, quello dei piccoli imprenditori, raramente ha scelto mezzi alimentati dai carburanti di transizione. Perché?**

*"Credo si possano individuare tre ordini di motivo. Il primo motivo è di carattere economico. Il peso della transizione ecologica è di fatto scaricato completamente sulle spalle degli autotrasportatori stessi, spesso titolari di medie, piccole o piccolissime imprese che, non va dimenticato, rappresentano l'architrate del nostro settore. Gli incentivi all'acquisto dei cosiddetti mezzi green sono infatti del tutto insufficienti a coprire l'investimento richiesto, come abbiamo visto in questa inchiesta. Somme inadeguate sia per svecchiare i veicoli diesel sia, ad esempio, per promuovere l'elettrico, se è vero che il costo per l'acquisto di un mezzo elettrico è di 3,5 volte superiore al costo di un autocarro diesel. Ma il tema non è solo economico. Restando ancora all'elettrico, al di là dei costi, in base ad alcuni dati tecnici pubblicati da un'importante casa costruttrice, per un autocarro di 44 tonnellate l'autonomia massima di percorrenza è di 250/300 km; il tempo per una ricarica completa è di 9,5 ore con 43 kw e 2,5 ore con 250 kw. Dati di fatto incompatibili con le esigenze di media percorrenza di un vettore. Terzo ed ultimo elemento è collegato a questo ed è legato alla capacità sempre più performante dei mezzi Diesel. Gli Euro 6 di ultimissima generazione sono infatti innovativi non solo sul fronte della riduzione delle emissioni, ma anche su quello del contenimento dei consumi con risparmi - a parità di prestazioni - fino all'8% rispetto ai mezzi che sono chiamati a sostituire".*

**Tutto vero. Cosa si dovrebbe fare quindi per far sì che la transizione ecologica sia una realtà per tutto il mondo**



**del trasporto e non solo per una parte di esso?**

*"Secondo i dati elaborati dall'Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di Airp, l'Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, gli autocarri con alimentazione alternativa rappresentano oggi solo il 3,7% dell'intero parco circolante. Certo un dato in crescita. Dal 2015 al 2020 il numero di camion con alimentazione alternativa, e cioè ibrido-elettrica ma anche a metano e a Gpl, in circolazione in Italia, è passato da 122.600 a 158.438 unità, con un aumento del 29,2%, e sono stati gli autocarri ibridi-elettrici ad aver avuto la crescita maggiore, passando da 3.626 a 11.769 unità. Gli autocarri a motore diesel sono comunque il 96,3%, modalità che quindi rimarrà per molti anni ancora quella prevalente anche in considerazione delle evoluzioni dei motori diesel di ultima generazione a bassissimo impatto ambientale. Del resto la transizione energetica per i camion è complicatissima: un recente rapporto promosso dalla European Climate Foundation evidenzia che non si arriverebbe a un autotrasporto a emissioni zero nel 2050 nemmeno se la vendita di mezzi pesanti a motore termico fosse bandita dal 2040. Insomma, vi sono tempi tecnici da rispettare, al di là della buona volontà degli attori in campo: anche solo la necessità di sostituire 430 mila mezzi ante Euro 5 è un'azione che necessita di tempi solo parzialmente comprimibili oltre che di risorse".*

**La sua associazione racchiude molti protagonisti del mondo dell'autostrada nazionale, sono emerse richieste da fare alla politica?**

*"Partirei dall'appello del ministro Giovannini alla esigenza di valutare nella transizione che siamo chiamati a compiere, la sostenibilità economica e sociale delle imprese. Gli incentivi messi in campo sinora sono andati di fatti a coprire l'aumento dei prezzi dei mezzi applicato dai concessionari. Nessuno ovviamente vuole puntare il dito contro i rivenditori, anche perché gli aumenti sono spesso proporzionali a quelli delle materie prime, ma non possiamo pensare che una impresa di piccole dimensioni non abbia alcuna agevolazione nell'investire nel rinnovo parco mezzi. Servono incentivi non solo più consistenti, come del resto avviene nel nord Europa, ma anche distribuiti in modo certo su un arco temporale di medio periodo che consenta agli imprenditori di programmare i propri investimenti. Detto questo il secondo grande tema riguarda il ripensamento complessivo della rete logistica e infrastrutturale del nostro Paese. Dal punto di vista della rete ribadiamo ancora l'estrema urgenza di investimenti in punti di ricarica elettrici e di rifornimento metano. Senza di questi ogni transazione rischia di essere un vano libro dei sogni".*

**Parola d'ordine: una transizione per tutti, non per pochi.**



L'INCHIESTA

prosegue da pag 36

Un paradosso, non c'è dubbio. Che ne contiene altri. Una situazione complessa, come si capisce dall'analisi finale: "Basti pensare che ho fatto una profonda riflessione prima di immatricolare ulteriori 60 mezzi LNG visto l'impossibilità attuale di ammortizzarne i costi", ci spiega. "Il carburante prima lo acquistavo a Marsiglia, oggi a Ravenna: abbiamo km e km di percorrenza prima di portarlo a destinazione. Insomma, se la committenza da una parte sceglie le basse emissioni, dall'altra non contribuisce alle perdite. La transizione ecologica in questo momento la stanno pagando solo quelli che vi hanno investito. Se posso essere molto realista", ci confida, "se avessi saputo che il prezzo sarebbe arrivato alle stelle forse non avrei mai comprato così tanti mezzi LNG".

Una riflessione condivisa da altri protagonisti del settore. Nel già citato gruppo "Trasporto" - che ha partecipato attivamente alle tematiche sui costi del mondo LNG - c'è chi ha ricordato come si debba pensare proprio "a chi ha investito nei veicoli LNG con il costo del metano a 0,60€/mc e oggi lo paga 2 euro. Sempre molto difficile ribaltare ai clienti questi aumenti".

Ci sono anche prospettive diverse sul futuro che ci attende. Tra queste quella di **Salvatore Morabito**, amministratore delegato di **Convoy Sped**, che ha voluto comunque confermare le difficoltà attuali: "Questo è un momento molto difficile per tutte le aziende, come noi, che hanno scelto di passare al green. Il costo del metano non ci consente di partecipare allo stesso modo, dal punto di vista tariffario, con le altre società che hanno motori diesel e quindi la possibilità di acquistare gasolio a un prezzo competitivo".

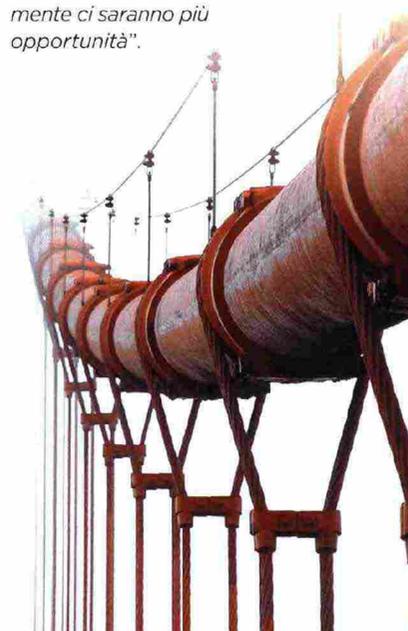


La transizione energetica però è irreversibile. "Dietro a questo progetto c'è un interesse notevole da parte di tutte le aziende, il tempo scorre velocemente e - nonostante questo periodo momentaneo - la committenza ha interesse a premiare chi ha fatto scelte come la nostra", conferma Morabito. "Il fenomeno tarda a decollare, il cambiamento costa e costa parecchio, ma noi dobbiamo sostenerlo con le nostre forze. La committenza, infatti, al momento non riconosce economicamente quanto di buono riescono a fare in maniera lungiramente". Come nel caso di Convoy Sped. "L'80% dei nostri veicoli è equipaggiato a metano, siamo penalizzati pur avendo un impianto interno: insomma è impossibile rifornire a questi prezzi un veicolo e non si può chiedere un adeguamento al cliente. Anche se viene riconosciuto un aumento, si parla di una quota parte in percentuale. C'è un silenzio pazzesco su tutto questo".

La questione è sistemica: "Il lavoro non si difende con le tariffe ma con la professionalità, non ci si può nascondere dietro al fatto che la concorrenza sia aggressiva. Si cerca il capro espiatorio nella piccola azienda che non contratta, ma le attività vere e proprie sono in mano alle grosse aziende strutturate o di logistica. Non sono i piccoli che ostacolano un adeguamento tariffario, visto che sono sì tanti ma non muovono il mercato. Nessuno parla di questo perché i veicoli a metano sono pochi numericamente, ma non è detto che in un prossimo futuro non ci possa essere anche un'impennata del

gasolio che possa raggiungere gli importi che troviamo oggi sul metano. Non bisogna evitare il problema, questo è un momento molto complicato", dice Morabito.

Nessun pentimento, in questo caso. "Noi non torneremo indietro", conferma l'AD di Convoy Sped, "anzi stiamo immatricolando altri 20 veicoli a metano, il nostro progetto è avere la totalità dei veicoli LNG entro il 2022 e non ci fermiamo dietro a questo momento difficile. Questa storia finirà. Sono contento di aver fatto questa scelta e non torniamo indietro, anzi sostituiranno anche gli ultimi veicoli a gasolio. Sarà una scelta che ci premierà". Con una previsione. "Se nel 2021 eravamo a pagare 0,55€, ci sta che probabilmente non torneremo più a quelle cifre ma penso che i costi saranno già più bassi di oggi da maggio o giugno. Nel 2022 non scommetto che scenda sotto l'euro, forse nel 2023. Comunque appena aumenterà il quantitativo di biometano nel mercato, sicuramente ci saranno più opportunità".



Parlando di carburanti di transizione è naturale contattare anche l'altro versante protagonista nel comparto dell'autotrasporto. Ci riferiamo a realtà della rete di distribuzione come quella di Vulcangas, un'azienda che ha puntato anzitempo sui gas che nella filiera del petrolio sono i prodotti col minor impatto ambientale. Una storia iniziata cinquant'anni fa con il GPL per poi arrivare fino al LNG e al BIOLNG, gas metano liquefatto, prodotto non da fonti fossili ma bensì da fonti bio. Naturale quindi chiedere proprio ad **Andrea Bosi**, Key Account Manager di **Società Italiana Gas Liquidi Spa**, quanto stia incidendo la questione



prezzi sulla diffusione e sui volumi tanto in casa Vulcangas quanto sul mercato nazionale. "Gennaio vede e vive sicuramente il peggior momento di un mercato si giovane ma che ha già attraversato diverse tempeste", spiega. "In Vulcangas, stiamo vivendo con massima attenzione questo momento, quotidianamente, ci confrontiamo

a 360 gradi, con i partner titolari dei punti vendita a noi convenzionati, con le logistiche di trasporto e con il commitment delle stesse. Le ditte di trasporto faticano a sostenere un prezzo come quello che oggi offre il mercato e questo ha portato a una lieve flessione dei volumi". Tanto che, conferma, "a livello generale si registra insicurezza nell'investire nuovamente su mezzi alimentati a LNG e questo è grave per un mondo vocato alla decarbonizzazione del trasporto".

Tra le peculiarità di Vulcangas, c'è anche la distribuzione del **BIOLNG**. La situazione attuale potrebbe agevolare la scelta delle flotte in questa direzione? "Come Vulcangas, siamo stati precursori, fornendo al pubblico molecola bio nell'ottobre del 2020, concretizzando il processo di decarbonizzazione del trasporto merci su gomma. Il BIOLNG deve essere visto come un'importante risorsa nazionale per garantire un'indipendenza da fonti estere a sostituzione della molecola fossile, è prodotto in Italia, da aziende agricole presenti sul territorio a chiusura naturale di un'economia circolare. Questo sicuramente è stato un forte segnale

recepito dalle logistiche di trasporto che hanno creduto in questo prodotto e hanno iniziato insieme a noi un percorso condiviso", risponde Bosi. Il ritorno ai prezzi del passato "è ciò a cui tutti noi operatori del mercato auspichiamo nel minor tempo possibile, ma chi vive il mercato dell'energia sa che questi momenti, ciclicamente, si ripetono. Tutti si ricordano la crisi del petrolio degli anni '70, o il prezzo del greggio a 140 dollari/barile nel 2008 momenti difficili dai quali i mercati hanno saputo uscire e reagire. Sicuramente le prospettive sono quelle di una normalizzazione nel medio breve periodo". A questo punto una nuova domanda sorge spontanea: alcuni protagonisti del settore hanno manifestato quasi una sorta di "pentimento" nel passaggio all'LNG vista la situazione attuale. Come finirà? "Vero, esiste ma si tratta solo di un pentimento, figlio della situazione. Cerchiamo di far capire loro che il futuro è e sarà LNG e soprattutto BIOLNG, non può essere un periodo difficile a distruggere tutto ciò che è stato costruito in questi 'pochi' anni". Non può non mancare un appello alla politica. "Come risaputo, questo momento di difficile convergenza, non dipende dagli operatori e dal Governo nazionale bensì da speculazioni a livello mondiale. Concretamente, si potrebbe operare nell'attuazione di misure di sostegno e di aiuto al mondo del trasporto, premiando chi ha creduto ed investito nella sostenibilità ambientale. Agevolare ed accelerare gli iter per incrementare la produzione di BIOLNG e per sviluppare una filiera Nazionale chiusa. Queste oggi sarebbero le strade più percorribili per ridare linfa a questo mercato," ricorda a tutti Andrea Bosi. ●