

GAS NATURALE

ROMA 12 MAGGIO 2017

Gnl, l'interesse degli operatori oltre il nodo infrastrutture

Fiorucci (TotalErg): "Pronti a valutare". Rossi (Enercoop): "Business interessante". Il punto di vista dei trasportatori. La tavola rotonda di QE alla Conferenza-Expo Gnl di Napoli

di Antonio Jr Ruggiero



Tra esperienze di logistica sostenibile già avviate e manifestazioni d'interesse dei distributori, il gas naturale liquefatto nei trasporti pesanti è pronto a una fase 2.0. Questo il messaggio emerso ieri a Napoli, in occasione di una tavola rotonda organizzata da Quotidiano Energia nell'ambito di Conferenza-Expo Gnl.

"Siamo sempre pronti a valutare ciò che c'è di nuovo", ha spiegato **Alessandro Fiorucci**, card manager di TotalErg. Da noi "non viene tralasciata alcuna opportunità collegata ai servizi per la mobilità da offrire ai clienti attraverso la nostra rete carburanti", quindi il Gnl "sicuramente ci interessa". Secondo Fiorucci "chi decide è sempre il mercato" e si può pensare almeno nella fase di lancio a maggiori "partnership con tutti gli attori della filiera produttiva per condividere esperienze ed opportunità".

Intervenendo dal pubblico nel corso dell'evento di Napoli, si sono detti favorevoli allo sviluppo del Gnl anche **Luca Rossi**, a.d. di Enercoop, che ha parlato di "un business interessante con una visione extrarete", e **Clemente Cecchi**, a.d. di Aquila Energie, che ha però espresso riserve se in futuro "si dovesse alzare l'accisa" nel caso in cui si

determinasse "un calo di introiti" fiscali attraverso il diesel.

Secondo i dati presentati dal moderatore della tavola rotonda, **Roberto Degl'Innocenti** (a.d. Oil&Energy Consulting e collaboratore di QE), al momento il Gnl gode di una quota fiscale sul prezzo finale del 23%, mentre il diesel arriva al 52%, al netto delle agevolazioni fiscali ai trasportatori. Degl'Innocenti, inoltre, ha sottolineato l'importanza di capire se il Gnl si trovi in un semplice periodo di ingresso sul mercato o se sia già pronto a uno sviluppo concreto.

Più orientato alla seconda ipotesi **Fabio Pellegrini**, gas business development manager di Iveco, per il quale "la fase di introduzione è stata fatta con lo Stralis" e per il problema della rete di rifornimento stradale non ancora estesa "abbiamo lavorato sull'aumento dell'autonomia dei mezzi, arrivando a 1.500 km".

Sulla stessa linea anche **Gianandrea Ferrajoli**, coordinatore di Federauto Trucks e a.d. della società di trasporti Mekar. "Il Gnl era una scommessa due o tre anni fa. Oggi è una realtà che cresce" e "nei prossimi cinque anni il settore della logistica cambierà completamente". Nonostante questo sviluppo, però, "siamo contro la demonizzazione del diesel", visto che "la tecnologia euro 6 è performante. Il problema è che il 70% del parco circolante è antecedente all'euro 3".

Tra i casi concreti di sviluppo della mobilità pesante a Gnl c'è il progetto "Valtellina logistica sostenibile", avviato nel 2014 da Maganetti Spedizioni. La società ha implementato la sua flotta con 12 camion alimentati dal gas naturale liquefatto realizzando anche una stazione di rifornimento aperta al servizio pubblico. Inoltre, "stiamo pensando al potenziale del biometano", ha spiegato **Tito Baldelli**, responsabile area Lng di Maganetti.

Diversa la situazione al centro-sud Italia, visto che "i costi di trasporto sono l'anello critico della catena", secondo **Davide Marinoni**, responsabile grandi clienti Liquigas. Attualmente il Gnl per il rifornimento dei distributori stradali alla mobilità pesante arriva da Spagna, Francia e Olanda, dunque "c'è un problema" a investire da Roma in giù. Comunque, "ci aspettiamo un aiuto" dall'Ue per superare le criticità, dati "gli impegni assunti" per i trasporti e l'ambiente.

Un problema, quello della logistica del gas naturale liquefatto al Sud, che non ha fermato i piani della salernitana Smet Logistics, visto che in futuro "comprenderemo solo mezzi a Gnl", ha confermato il d.g. **Domenico De Rosa**.