

«Carburante green alle stelle: è collasso per l'autotrasporto»

L'emergenza. Beffa per le aziende che si sono orientate sul gas naturale liquefatto: ora i costi si sono triplicati
Cristinelli (Fai): situazione insostenibile per tante realtà

La testimonianza di un imprenditore: «Sommerso dai costi per quella scelta. Ora medito lo stop»

«AAA cercasi candidato politico disposto a guidare impresa di autotrasporti». È il provocatorio annuncio, virtuale ma neppure troppo, che il presidente della Fai (Federazione autotrasportatori italiani) di Bergamo, Giuseppe Cristinelli, lancia in vista del voto di fine settembre e «di fronte a una campagna elettorale in cui sembra si voglia parlare di tutto tranne che di soluzioni concrete».

Cristinelli spiega che il suo settore da tempo è alle prese con «costi di gestione da tempo insostenibili, che minacciano di aumentare esponenzialmente a breve». Nell'ennesima riunione dei giorni scorsi con Dorian Bendotti, segretario provinciale, e Fabrizio Rottoli, vicepresidente vicario di Fai Bergamo, «convocata - aggiunge Cristinelli -, per decidere le mosse da fare, a brevissimo, per fronteggiare una situazione diventata, alla luce dei costi semplicemente catastrofici dei carburanti e degli additivi, drammatica per moltissimi imprenditori e addirittura disperata per quelli che negli ultimi anni, raccogliendo le sollecitazioni a contribuire a una «svolta green» rivolte dall'Unione europea, dal Governo italiano, dalla stessa committenza che in moltissimi casi ha espressamente richiesto mezzi puliti, hanno sostituito i vec-

chi e più inquinanti mezzi con moderni camion alimentati a Lng, gas naturale liquefatto. Con quali risultati? Che oggi un chilo di Lng costa 2,6 euro contro gli 0,70 euro di solo poco tempo fa, e che il costo minaccia di aumentare ancora fino a superare quota 3 euro e, forse, addirittura 4. E con la concreta prospettiva di dover tenere quei camion fermi».

Decline di segnalazioni

Sono decine le segnalazioni giunte in queste settimane alla federazione «da parte di associati che si sentono abbandonati dal Governo», aggiunge Cristinelli.

Fra le tante richieste di aiuto, il presidente della Fai provinciale ne ha scelta una, arrivata attraverso mail, in cui un associato ha deciso di ripercorrere «la sua esperienza di imprenditore dell'autotrasporto, decidendo di aderire all'appello per sostenere la svolta green». «Si tratta di uno dei tanti imprenditori "convertiti" all'Lng - aggiunge Bendotti -, considerato che Bergamo è fra le primissime province d'Italia nella classifica dei camion a Lng acquistati». Cosa scrive l'imprenditore? «In questi giorni ho fatto una riflessione sulla scelta che ho deciso di fare quattro anni fa, e cioè di sostituire gradualmente i veicoli pesanti del mio parco macchine alimentati a gasolio, con veicoli di ultima generazione alimentati con il gas naturale liquefatto. Una scelta dettata da più fattori: il fatto che il veicolo alimentato a Lng emettesse il 95% in meno di ossido di azoto in atmosfera rispetto al più moderno diesel

Euro 6 (e che, come padre di figli ancora piccoli, ha pesato non poco nella decisione); il fatto che all'epoca il gas costava 0,70 euro e, dunque, con la prospettiva di recuperare negli anni senza particolari problemi l'investimento per i camion a Lng, nettamente più costosi degli altri, e questo anche grazie al contributo statale che doveva essere di 21mila euro per ogni veicolo immatricolato entro una certa data; senza contare le sollecitazioni di diversi committenti a usare mezzi green soprattutto nelle città. Senza dimenticare i continui messaggi dall'Europa che chiedeva la svolta green».

Cos'è successo da allora? «Per quanto riguarda i contributi abbiamo dovuto attendere oltre due anni dall'immatricolazione dei mezzi per ottenere meno di 12mila euro per veicolo, invece dei 21mila promessi. E nel frattempo il prezzo del metano liquido è arrivato a superare quota 2,6 euro contro 1,4 euro del gasolio mettendo la mia azienda con le spalle al muro e la prospettiva della paralisi». Tradotto: camion fermi, per impossibilità di sostenere i costi.

«Potremmo decidere uno stop»

«Ma anche camion che potrebbero fermarsi per dire basta a una situazione assurda - conclude il presidente Cristinelli - Molte industrie sono pronte a spegnere gli impianti di fronte a bollette energetiche alle stelle. Perché noi, di fronte a fatture per il "pieno" vergognose non dovremmo seguire la stessa strada?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Tante aziende di autotrasporto orobiche che avevano scelto il carburante green ora in difficoltà per i costi

Il calcolo annuo

«L'Lng costa 25mila euro in più rispetto a un diesel»

«Calcoliamo una percorrenza media di 100mila chilometri l'anno e poi il costo di gestione di un mezzo diesel e di uno a Lng, sulla base dei costi dei carburanti rilevati oggi e del consumo medio, che equivale rispettivamente a 28mila litri e 25mila chilogrammi: nel primo caso, con il gasolio a 1.7 euro al litro (che significa 1,4 su base imponibile) la spesa annua ammonta a circa 39 mila euro, nel secondo a 65mila: questo significa che oggi un imprenditore che ha fatto "la scelta sostenibile", acquistando camion a gas, è costretto a pagare oltre 25mila euro in più per ogni mezzo. Alla faccia della sostenibilità».

A tradurre in numeri la drammaticità della situazione in cui versano tante aziende di autotrasporto orobiche, Dorian Bendotti e Fabrizio Rottoli, segretario e vicepresidente vicario di Fai Bergamo che evidenziano le «colpe della politica e della macchina burocratica». «Per il contributo da 500 milioni per il credito di imposta per i veicoli di ultima generazione alimentati a gasolio, tutto sulla carta è stato fatto, compreso il decreto attuativo, ma con l'impossibilità di recuperare di fatto il credito d'imposta visto che la piattaforma del Governo alla quale accedere per fare le pratiche non è attiva».