

**Alimentazioni** Un boom silenzioso, mentre l'elettrico non riesce a decollare per gli alti costi e la mancanza di colonnine. Mentre l'ibrido...

## Ambiente & Motori L'ecologia viaggia a tutto gas (per ora)

In Italia Gpl e metano valgono il 15% delle immatricolazioni. Fca leader, ma ora scendono in campo Volkswagen e Renault con la Dacia

DI DANIELE SPARISCI

**I**l prezzo del petrolio ai minimi, il boom dei Suv in Europa come nel resto nel mondo. General Motors che pensa persino di far rinascere l'Hummer, il mastodontico 4x4 derivato dai mezzi militari, «ucciso» dalla Grande Crisi del 2008. Facile comprendere perché ai saloni dell'automobile le macchine elettriche si vedano sempre meno. Costano tanto e hanno poca autonomia, mancano le colonnine, i clienti le snobbano.

### I dati

Come insegna il caso italiano l'ecologia funziona quando fa rima con risparmio. Lo dimostrano le vendite di vetture a Gpl e metano: a gennaio le immatricolazioni sono cresciute del 23% e del 9%, con una quota di mercato complessiva del 15%. Il tutto in assenza di veri incentivi, se non per qualche sconto sul bollo e per la possibilità di entrare gratis in zone a pagamento — come l'Area C a Milano — concessa dalle amministrazioni locali. A viaggiare con il gas nel serbatoio, secondo le stime sono circa 2 milioni e mezzo di veicoli. Ai quali si vanno ad aggiungere quelli «convertiti» in officina.

«L'Italia è leader in questo settore — commenta Francesco Franchi presidente di Assoliquidi —. Ora è necessario cogliere quest'opportunità di sviluppo se vogliamo che il paese costruisca una vera "green economy"». Con ricadute sull'occupazione: si parla di 66 mila nuovi posti di lavoro al 2030 con i giusti investimenti nella filiera. «Un risultato che possiamo raggiungere con adeguate politiche allo sviluppo dei carburanti gassosi, così come sta facendo l'Europa con la direttiva sui combustibili alternativi» continua Franchi.

Un fenomeno, quello delle vetture a gas, che si afferma dal 2007: in principio erano gli incentivi statali a spingere la domanda, una volta esauriti il mercato è andato avanti per conto suo. Risultato: 4,3 milioni di pezzi negli ultimi 15 anni. Pochi altri paesi vantano simili numeri.

### Differenze

In alcune regioni la richiesta è molto più alta della media nazionale. Un esempio? Per il Gpl la Campania conta per il 15,4% del venduto (dati: Ngv Italy), nonostante le stazioni di rifornimento siano inferiori a quelle di altre zone. Il metano, invece, va fortissimo nelle Marche: da solo vale il 29,2% del merca-

to. Merito di una rete di distributori capillare, performance simili si registrano anche in Puglia. Sarà perché alla fine del mese facendo il pieno si risparmia — anche se bisogna mettere in conto il prezzo più elevato dell'automobile rispetto a un equivalente modello a benzina — che in Abruzzo, Basilicata, Campania, Emilia Romagna, Marche, Puglia Molise e Umbria la penetrazione delle auto a gas oscilla fra il 24% e il 38%.

### Nuove sfide

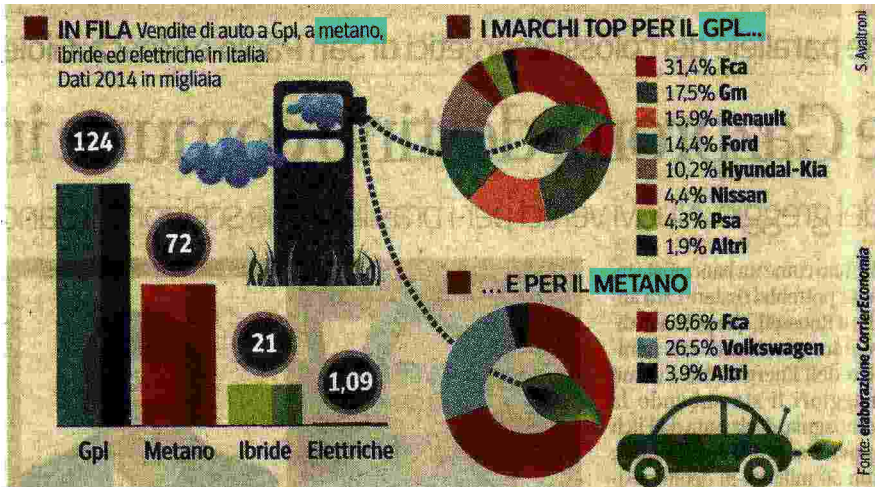
Per i costruttori avere in gamma vetture bi-fuel può essere decisivo. La Volkswagen da un po' di tempo ha cercato di recuperare il terreno sulla concorrenza e i numeri stanno dando ai ragioni ai tedeschi. Più del 20% delle Seat comprate nel nostro paese va a metano, il marchio Vw si ferma al 12,5% (la Golf uscita a metà del 2014 è una delle più gettonate), Skoda all'8,5%. Per Fiat, leader assoluta, con quasi il 70% del mercato la percentuale è del 15,7%.

Passando al Gpl il cui prezzo segue le oscillazioni di quello del petrolio, a comandare è sempre il Lingotto seguito da Opel e Renault. Ma andando a leggere i dati si scopre che il fattore gas li-

quido fa la differenza negli autosaloni della Dacia: il 35% delle vetture esce con impianto e bombole. L'ennesima conferma di come chi compra un'auto «low cost» badi soprattutto alla sostanza.

Sulla strada del gas però si trovano ancora tanti ostacoli: è vero che i distributori aumentano (3.500 quelli a Gpl, 1.050 a metano) ma in alcune regioni sono merce rara. Il metano per esempio è sconosciuto in Sardegna, poco sviluppato in Liguria (8 punti contro i 31 dell'Umbria o i 180 dell'Emilia Romagna) e mancano ancora gli impianti self-service, bloccati nella palude della burocrazia. Basta andare oltreconfine in Francia per rifornirsi da soli.

Da segnalare infine il balzo delle ibride: superata nel 2013 la faticosa soglia dell'1%, del mercato potrebbero raddoppiare già dal 2015. Padrona assoluta è la Toyota, che ha «inventato» la tecnologia. Il costruttore giapponese ormai ne immatricula un milione l'anno in tutto il mondo. Tutto è cominciato nel 1997 con la Prius, da allora sono 15 milioni le «ibride» in circolazione sulle strade. E pensare che a quei tempi, i concorrenti occidentali ridevano nel vedere la sgraziata berlina Toyota. La vendetta è un piatto da servire freddo.



Top Sergio Marchionne, alla guida del gruppo Fca

**Sfruttare il primato tecnologico dando vita a una vera e propria filiera**

**Preferiti i combustibili low cost, anche senza incentivi**