

Ambiente. Le case automobilistiche sono sempre più impegnate nell'offerta di soluzioni con alimentazione a **gpl** o **metano**

L'auto a gas chiede più spazio

Boom di immatricolazioni grazie agli incentivi ma ora la domanda soffre

Jacopo Gilberto

L'auto a gas promette di essere - insieme con l'auto elettrica - l'auto **dell'addio** al petrolio. In attesa del carburante definitivo o della tecnologia vincente, non ancora individuati tra molte soluzioni. Se la strada è indicata, il percorso è però tortuoso. Per esempio, in aprile sono finiti gli incentivi per l'auto a gas. Bisognerà introdurla di nuovo. La caduta della domanda è stata impressionante. Nel 2009 l'auto a gas aveva conquistato con gli incentivi circa il 17% di mercato tra **gpl** (12% circa) e **metano** (5%); nei primi tre mesi del 2010 - l'aiuto di 1.500 euro è scaduto il 31 dicembre comprese le consegne fino a marzo - c'è stato il

LE IMPRESE

Secondo gli operatori il mancato rinnovo degli aiuti statali sta condizionando il mercato: si rischia un calo del 30%

boom di immatricolazioni con il 25%, e di colpo dal 1° aprile la pacchia è finita, o quasi. Il **gpl** si è più che dimezzato all'11%, il **metano** è precipitato allo 0,7% del mercato.

Secondo la Fiat, fortissima nell'auto a metano, «il mancato rinnovo degli incentivi da parte del governo italiano sta fortemente condizionando il mercato. Analisi a riguardo prevedono una domanda complessiva in calo di oltre 30%».

Però un anno e qualche mese di sussidio ha rivelato un fenomeno inatteso. Ancora debolissimo e incerto, sta nascendo un embrione di mercato dell'auto a gas indotto non dall'aiuto pubblico ma generato dalla domanda. Dai consumatori che sanno vedere in prospettiva e ordinano l'automobile a gas non solamente per risparmiare qualcosa sul rifornimento, né per poter entrare nelle zone a traffico limitato: molti consumatori sono stanchi di avere un'auto vecchia come vecchi sono

gasolio e benzina. Difatti quel dimezzarsi all'11% di quota di mercato sembra un dramma per l'auto a gas. In apparenza. Nella realtà, quell'11% senza incentivo è pari alla quota di mercato del 2009, con l'aiuto. Nel 2008, senza incentivo, il mercato delle auto a gas vendute dalle case (e quindi senza contare i kit per le auto già in uso) era pari al 2,6% dell'intero mercato italiano. Non a caso in aprile i consumi di **gpl** per auto - dato del ministero dello Sviluppo economico - sono stati pari a 104mila tonnellate, in crescita del 15,6% rispetto all'aprile 2009; nei primi tre mesi dell'anno la crescita di consumi di **gpl** è stata del 16% rispetto ai primi tre mesi dell'anno passato.

Anche le case automobilistiche seguono i consumatori. Il gas-auto non è più solamente un dispositivo da montare dopo aver comprato la macchina: da pochissimi anni questo tipo di alimentazione è entrata nei listini di alcuni produttori. Aveva cominciato la Fiat, con le gamme bipower; poi tutti gli altri produttori hanno dovuto accodarsi. E presto sarà una rincorsa. Accade per esempio con la Renault, che a fianco del fortissimo sviluppo dell'auto elettrica oggi tra le alimentazioni alternative fa rotta verso il **gpl**, alimentazione disponibile non a caso su molti modelli della sua gamma (nelle prossime settimane arriveranno anche Mégane e Scénic a **gpl**).

Come mai le case automobilistiche puntano su carburanti differenti dal solito? C'è un fatto: gli standard futuri europei di emissione per le automobili diesel sono proibitivi. Chiedono investimenti impegnativi. E i produttori molti sbilanciati sui motori diesel possono preferire di aspettare di investire sul diesel ultrapulito per puntare su alternative più agevoli. Due dati sul mercato. Nel 2008 in Italia le case automobilistiche avevano immatricolato 75mila auto a **gpl**, pari al 2,6% del mercato. L'anno scorso sono state immatricolate 140mila auto a metano e 340mila auto a **gpl**. La Fiat, apripista con il **metano**, ha venduto

circa 200mila auto a gas (circa il 30% delle sue vendite totali), di cui più di 120mila esemplari a **metano**.

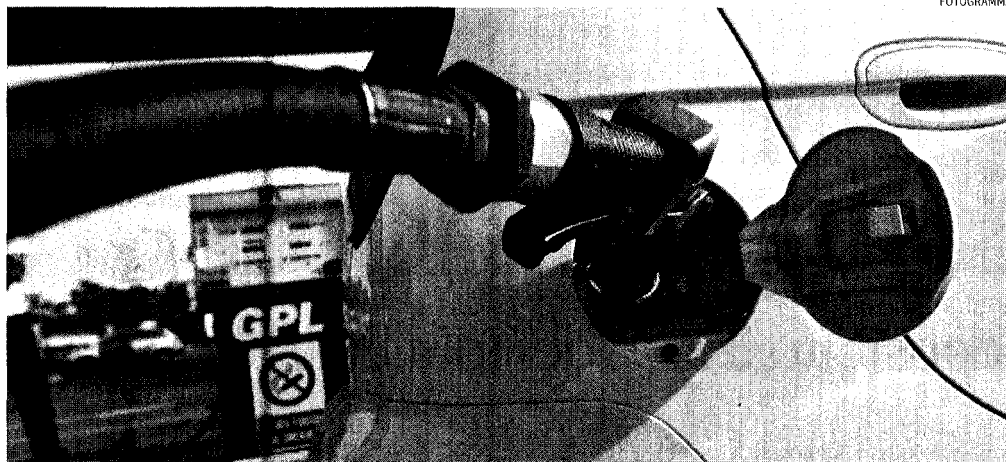
Diversi i motivi che spingono il **gpl** più del **metano**. I distributori sono più fitti, 2.400 contro i circa 700 distributori di **metano**. Inoltre l'impianto a **metano** è più costoso, e senza l'aiuto pubblico (2.500 sul metano, 1.500 sul **gpl**) il divario tra i due carburanti diventa condizionante. Conferma Luciano Ciabatti, direttore marketing della Renault Italia: «Se nel 2009 il forte differenziale di incentivi fra il **metano** e il **gpl** ha consentito un importante sviluppo anche dell'alimentazione a **metano**, nel 2010 l'assenza di bonus statali si traduce in una scelta diversa da parte del consumatore».

Non a caso con ogni probabilità l'incentivo dovrà tornare, visto che l'industria dell'automobile e il suo indotto rappresentano - si stima - circa il 14% del Prodotto interno lordo. Il mercato è ancora fragile ma non è più marginale, i consumatori riescono finalmente a esprimere una richiesta evoluta. Quindi è importante che il comparto sia aiutato in modo intelligente, con una logica industriale, perché basta una leggerezza per mandarlo a catafascio. È in discussione al parlamento il progetto di legge presentato da Stefano Saglia, sottosegretario allo Sviluppo economico, che punta a incentivare la realizzazione di distributori a **metano**. Tuttavia è incompleto, perché non tratta di **gpl** né dell'auto elettrica di fronte a una decina di milioni di automobili ad alto inquinamento che scorrazzano per le strade e intasano i polmoni. L'incentivo immaginato da Saglia si basa su un fondo ricuperato dalle royalty delle compagnie petrolifere.

«La Fiat è assolutamente d'accordo - fa sapere il gruppo - con una generale politica di eliminazione degli incentivi statali alla rottamazione». Ma per l'auto pulita va attuata «una politica specifica, mirata e dedicata, se necessario anche su base regionale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**APRIPISTA****200mila**

Le auto a gas vendute dalla casa italiana l'anno scorso, pari al 30% delle sue vendite totali

IL MERCATO**480mila**

Nel 2009 in Italia sono state immatricolate 140mila auto a metano e 340mila a **gpl**

IL GPL**2.400**

Il numero di distributori di Gpl in Italia contro i circa 700 di **metano**

Il caso. L'emiliana **Landi Renzo** è il primo produttore al mondo

Italia leader mondiale nei kit

■ L'Italia è la patria dell'auto a gas. Bisogna tornare con la memoria agli anni in bianco-e-nero del fascismo, della conquista dell'Etiopia che aveva portato alle sanzioni della Società delle nazioni (paragonabile a un embargo dell'Onu di oggi). L'Italia senza benzina si arrangiò con il gas.

Oggi la **Landi Renzo**, di Reggio Emilia, primo produttore al mondo di apparecchiature per auto a gas, vende un milione di kit per usare **gpl** e **metano** nei motori di auto, camion e autobus. L'anno scorso, quando il pianeta soffriva della crisi internazionale, l'azienda di Reggio Emilia faceva crescere del 25% il fatturato fino al 270 milioni. E quest'anno i ricavi dei

primi tre mesi sono arrivati a quota 94 milioni. Seconda al mondo nelle apparecchiature per auto a gas è ancora un'impresa italiana, o quasi italiana: l'italoamericana Brc, azienda cuneese nei fatti.

La **Landi Renzo** fu fondata nel '54 da (appunto) Renzo **Landi**, morto nel '77. Oggi è seguita dal figlio Stefano, ma da anni l'azienda emiliana è improntata sui principi della managerialità e a capo dell'impresa è l'amministratore delegato Claudio Carnevali. In questo modo **Landi** ha il 30% del mercato mondiale. Vende i suoi dispositivi per **gpl** e **metano** alle case automobilistiche per il primo allestimento ma è rimasta ben salda nel settore originario

dell'after market per trasformare a gas le auto già in uso.

«Abbiamo continuato ad investire, pur in un contesto macroeconomico altamente sfidante, in innovazione, in talenti, in nuove partnership con le case automobilistiche - conferma Carnevali -. Ma investiamo anche in internazionalizzazione». Dopo Cina, Brasile, Iran, Pakistan, Polonia e Olanda, sono stati aperti stabilimenti negli Usa, India, Romania e Venezuela. I paesi che vanno pazzi per l'auto a **metano**. E a giorni negli Stati Uniti sarà emanato il natural gas act, che impone il ricorso all'auto a gas.

J.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA