

Mobilità e futuro

L'Italia è il Paese europeo a più alto tasso di vetture a gas naturale. Rinnovabile ed ecologico: la diffusione del carburante meno costoso è destinata a crescere ancora, difetti (molti) permettendo

DI ALBERTO CAPROTTI

Economico ed ecologico. Esaurito da tempo l'insano effetto della "bolla" che fu generata dagli incentivi datati 2007-2009, il metano torna a piacere agli automobilisti italiani. Tanto che nel 2013 le immatricolazioni in questo segmento hanno messo a segno un +26% sul 2012, e negli ultimi 4 anni si è assistito a una crescita esponenziale, fino a superare la soglia degli 846 mila veicoli circolanti. I dati relativi al primo trimestre 2014 in verità segnalano un lieve rallentamento della percentuale, ma l'Italia resta il Paese europeo a più alto tasso di presenza di vetture a metano. È chiaro che è essenzialmente una motivazione di portafoglio la prima a convincere chi acquista un'auto che viaggiare portandosi appresso un pieno di gas con le relative bombole sia un sacrificio sopportabile. A fronte di una maggiore spesa di qualche migliaio di euro per l'acquisto della vettura, c'è l'esenzione (o la riduzione) del pagamento della tassa di circolazione (bollo) concessa da alcune regioni, l'ingresso gratuito in molte zone cittadine che prevedono pedaggi o traffico limitato, e soprattutto il minore costo del carburante, attualmente di circa 1 euro/kg (un kg equivale a circa 1,5 litri di benzina) per il metano contro l'1,74 euro/l per la benzina. Un divario che, a seconda dei modelli e delle fluttuazioni dei prezzi al distributore, consente di recuperare il maggiore esborso di listino in circa 30.000-50.000 km, cioè in 2-3 anni per chi ha una percorrenza annua intorno ai 15.000 km. Il vantaggio economico permane anche considerando le "rivali" a gasolio, in vendita a prezzi più allineati rispetto alle auto a gas naturale e con costi per il rifornimento comunque superiori del 40-50%. Ma al forte impulso nell'acquisto delle auto a metano nel nostro Paese (+8,3% i consumi rispetto al 2012) non corrisponde altrettanta consapevolezza su questa tipologia di carburante da parte dell'opinione pubblica. A rivelarlo è un'indagine presentata a Oil&nonoil-S&TC 2014, la rassegna di Veronafiere dedicata al settore della distribuzione carburanti e del non oil che ha coinvolto un campione di 726 cittadini tra i 18 e i 64 anni. Secondo questa ricerca, a limitare ancora la diffusione delle auto a metano è in primo luogo la limitata familiarità con questo carburante. Anche se l'80% degli intervistati è consapevole che il metano può essere

utilizzato per alimentare le auto, solo il 48% di questi infatti lo distingue da altre tipologie di carburanti e il 22% degli intervistati lo confonde con il GPL. Malgrado il trend in crescita del numero degli impianti sul territorio italiano (1.008 a aprile 2014, contro i 952 dello stesso mese del 2012, dati Assogasmetano), per il 32% degli intervistati le stazioni di rifornimento sono ancora poche e difficili da trovare e per il 26% l'approvvigionamento è complicato e esclude il self service. Il 16% del campione sostiene inoltre di preferire un altro tipo di alimentazione perché il prezzo delle auto a metano è più alto delle altre, per il 14% l'offerta del nuovo è limitata e per il 7% l'usato vale meno. Il campione rivela insomma mezza verità e un'informazione approssimativa del pubblico. Ad iniziare dall'offerta di mercato, visto che ormai - oltre a Fiat, regina nel settore - quasi tutti i marchi (anche "premium" come Audi) hanno in listino almeno un modello a benzina+metano, e che recentemente ci sono stati debutti molto importanti. Basti ricordare che un colosso come Volkswagen ha appena messo sul mercato la Golf a metano - variante a gas dell'auto più venduta in Europa - e che in tutte le moderne versioni delle auto a gas

DA SAPERE

METANO
È UN GAS NATURALE, NON DERIVATO DA PROCESSI DI RAFFINAZIONE DEL PETROLIO, MA RICAVABILE DALLA DECOMPOSIZIONE DI ALCUNE SOSTANZE ORGANICHE

GPL
(GAS DI PETROLIO LIQUEFATTO) È FORMATO DA UNA MISCELA DI IDROCARBURI, PREVALENTEMENTE PROPANO E BUTANO, CHE DERIVANO DAL PETROLIO

la trasformazione è perfettamente integrata e non comporta rinunce in termini di dotazioni rispetto alle "sorelle" a benzina o diesel. Diverso e penalizzante invece il discorso relativo al costo della manutenzione e alle prestazioni, imparagonabili (in negativo) tra auto alimentate a gas naturale e a carburanti tradizionali. Oltre all'handicap ancora irrisolto della rete di distribuzione, assolutamente non omogenea sul territorio e quasi inesistente in autostrada, al punto da rendere improbabili i lunghi viaggi, anche a causa della ridotta autonomia di queste vetture compresa tra i 250 e i 400 chilometri sommando le riserve delle due modalità disponibili a bordo (gas+benzina). Metano, ad esempio, è parola sconosciuta per chi abita in Sardegna (zero distributori) o intende andarci in vacanza. Situazione molto simile anche in Molise (3), Valle d'Aosta (1), Friuli-Venezia Giulia (3), Liguria e Basilicata (7) e Calabria (9). A confermare tuttavia che un ruolo di rilievo nell'alimentare le auto di domani l'avrà pure il metano sono diversi studi, come quello di Lux Research che stima in

7,5 milioni, contro i 6,6 attuali, il parco veicoli a metano dei sette maggiori mercati mondiali nel 2020, cifra che arriverebbe a quota 10 milioni includendo i Paesi emergenti, in particolare del Sud America. Un numero ancora limitato rispetto al miliardo di veicoli presenti nel mondo, ma destinato a crescere progressivamente grazie anche all'incremento dei distributori. A favore del gas naturale gioca la possibilità di produrlo in modo naturale o artificiale, di fatto, rendendolo inesauribile o, in altre parole, "rinnovabile". Il metano, infatti, può essere ricavato anche dal biogas generato dalla decomposizione organica di scarti alimentari e agricoli o dai reflui zootecnici dando vita al biometano. Lo sviluppo della mobilità a metano è auspicato anche per questioni ambientali. Secondo il Libro Bianco sul Metano, un'auto alimentata a gas naturale ha, rispetto al corrispettivo modello a benzina, "emissioni inferiori del 18% per la CO₂, del 72% per gli ossidi di azoto, del 75% per il monossido di carbonio, dell'82% per gli idrocarburi incombusti e dell'88% per l'ozono".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una Punto fa il pieno da un distributore di metano. Tutti i modelli Fiat (tranne 500 e Freemont) hanno a listino almeno una versione a gas naturale

DI GIAN PIERO PIAZZA

Bella e attraente come una sirena, o soprattutto funzionale e confortevole? Oggi chi sceglie di acquistare un'automobile - specie per uso tipicamente familiare - non dovrebbe più scendere a compromessi. Che sia berlina, station wagon, monovolume o cross-over, sarà magari gradevole alla vista, comoda e spaziosa, oltre che munita di molti accessori tecnologicamente avanzati, ma quasi sempre non inclusi nella dotazione di serie e molto spesso inutili se non fuorvianti. Per contenere il costo finale possiamo fare tranquillamente a meno del tergicristallo automatico con sensore di pioggia, del doppio tetto panoramico in cristallo, dei sedili a regolazione elettrica con le posizioni memorizzabili o addirittura riscaldabili

L'utile e il futile: al volante non si scherza

(utili forse se si abita in Lapponia), dei rivestimenti in pelle pregiata e via dicendo. Quello che invece dovrebbe essere compreso nel prezzo di listino a garanzia di maggior comfort di guida e sicurezza, quasi sempre manca o non è disponibile sui modelli di basso e medio livello. Per ovviare alla scarsa visibilità a corto raggio dovuta alla forma spiovente del muso e arrotondata della coda ad esempio, nulla di meglio dei sensori acustici per facilitare la manovra di parcheggio ed evitare danni ai paraurti. Peccato che questi utilissimi indicatori siano proposti quasi sempre "a parte". Stessa sorte per i pneumatici runflat antifortura con sen-

sori di perdita di pressione, che ti permettono di ultimare il viaggio senza dover sostituire la ruota, missione spesso impossibile visto che la maggior parte delle auto moderne sono (assurdamente) sprovviste di ruota di scorta. L'elenco delle note dolenti prosegue con molti illustri assenti, come il sistema - utilissimo per viaggiare in sicurezza - di sorveglianza dell'angolo morto con spia luminosa sullo specchio laterale, che avverte il guidatore dell'arrivo di un veicolo in coda quando è ancora fuori dal suo campo visivo. Oppure i fari ad altissima visibilità con accensione automatica in galleria, o la spia elettronica del livello

dell'olio motore. E ancora: al momento dell'acquisto è importante accertarsi della presenza di un sistema di servosterzo (quelli di ultima generazione sono quasi tutti elettrici) che in caso di guasto non si blocchi del tutto. Come pure indispensabile oggi è il sistema vivavoce (Bluetooth) che consente l'utilizzo del telefono senza usare le mani. Più elementare, ma altrettanto necessaria, la presenza della spia che indica l'usura della batteria. Se per caso si esaurisce durante una sosta in autostrada, per ripartire occorrerà chiamare il carro attrezzi, con tutti i disagi e i costi aggiuntivi che tale inconveniente comporta.

Concludendo, è davvero così difficile ottenere dai costruttori un modello di vettura a costo abbordabile munita di tutti quegli accessori indispensabili per la loro utilità? Sembra di no. A dimostrazione del fatto che le dotazioni ipertecnologiche non incidono più di tanto sulla lievitazione dei prezzi, Volkswagen sulla nuova Polo offre di serie il sistema anticollisione a triplice effetto, che in caso di distrazione di chi sta al volante di fronte a un ostacolo agisce automaticamente sull'impianto frenante fino al completo arresto della vettura. Realtà al servizio di chi guida, non fantascienza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Sergio fuor di maglione

«**R**ecentemente ho guidato una Bmw e credo che la qualità sia peggiorata molto. Vedrete tra un po' la nuova Alfa Romeo...». Se l'affermazione riportata dalle agenzie di stampa l'altro giorno fosse vera (e non c'è motivo per dubitarne) verrebbe da pensare che tra le molti doti che è impossibile non riconoscere a Sergio Marchionne, ora c'è qualcosa di più invidiabile della collezione di maglioni disponibili in una svariata tonalità di colori che vanno dal blu al blu: il coraggio di poter dire ciò che vuole. Il ceo di Fiat l'altro giorno a Trento, parlando diffusamente del progetto Alfa Romeo, ha confermato che anche la magia fa parte delle sue sconfinatissime abilità. «Pensate a tutti i modelli Bmw - ha detto Marchionne - e pensate anche che tra 5 anni ci sarà una sorella Alfa che li batterà». Prenotiamo già da ora un posto al volante: quel giorno vogliamo esserci a tutti i costi.

VENDITE A METANO

Panda regina del mercato Sei Fiat nelle prime 10

Alla fine dell'anno scorso è stato del 5,19% sul totale del mercato il tasso delle auto nuove a metano vendute nel nostro Paese (era il 3,81% l'anno precedente). Ecco classifica (e numero di auto immatricolate) delle vetture a metano vendute in Italia nel 2013.

- 1) FIAT PANDA (23.469)
- 2) FIAT PUNTO (14.343)
- 3) LANCIA YPSILON (7.758)
- 4) VOLKSWAGEN UP! (6.160)
- 5) FIAT QUBO (5.198)
- 6) OPEL ZAFIRA (3.208)
- 7) FIAT 500L (2.872)
- 8) FIAT DOBLÒ (1.458)
- 9) SEAT MII (1.160)
- 10) VOLKSWAGEN TOURAN (792)