

INDUSTRIA

# «Più veicoli a metano sulle strade ma mancano le stazioni di servizio»

da Milano

● La recente impennata dei prezzi di benzina e gasolio, che nonostante il crollo delle quotazioni del barile di petrolio sui mercati continuano a rimanere elevati, sta favorendo la diffusione di automobili a gas. Da gennaio a settembre sono state immatricolate, in Italia, quasi 60mila vetture a doppia alimentazione (benzina-metano) e oltre 50.200 funzionanti con benzina e gpl, in entrambi i casi circa il 3% in più rispetto ai primi nove mesi del 2007. Se il ricorso al metano porta benefici sia al portafoglio (si risparmia alla stazione di servizio e nei consumi), non da meno sono i vantaggi per l'ambiente: «In effetti - spiega Eugenio Razelli, presidente dell'Anfia, la filiera italiana dell'automotive - con il metano si emette meno

anidride carbonica e non ci sono scarichi di polveri sottili. Il problema vero, però, riguarda il numero di pompe di rifornimento, ancora troppo limitato». A fronte di una crescita consistente del parco auto a gas, grazie soprattutto alla formula bi-fuel (doppia alimentazione), non c'è stato un altrettanto sviluppo della rete infrastrutturale. «In pochi anni le vendite di auto sono salite da 5mila a 60mila del 2007 - aggiunge Razelli - mentre le stazioni di rifornimento sono passate da 358 unità del 2001 a 622 del giugno scorso, di cui solo tre presenti sulle autostrade. Senza contare che sono concentrate soprattutto in regioni come l'Emilia, il Sud della Lombardia e il Veneto. L'ideale sarebbe arrivare a 1.500, ma ci accontenteremmo di

un migliaio. In Germania, invece, si sono fatti grandi passi: da 600 nel 2005 le stazioni di rifornimento sono aumentate a 1.000 lo scorso anno».

A bloccare la crescita della rete italiana per la distribuzione del metano è anche la burocrazia. «Esistono i fondi ma non sono mai stati utilizzati - afferma Razelli -; ci troviamo di fronte a un vincolo giuridico che il precedente governo non ha risolto. E così la fase di stallo continua».

A favore del mercato giocano invece gli incentivi concessi dallo Stato per la trasformazione a metano (ma anche a gpl) dei veicoli. La possibilità di accedere ai bonus è stata ora allargata alle vetture di tutte le categorie, a partire dall'Euro 0, indipendentemente dalla data di prima immatricolazione.

Se si guarda al gpl, invece, la situazione infrastrutturale è migliore. «Le stazioni di servizio sono circa 5mila - risponde il numero uno dell'Anfia -; essendo un derivato del petrolio, il gpl è più semplice da stoccare. Per il metano, invece, sicuramente più virtuoso del gpl, ci vuole una rete apposita».

Razelli, che è anche amministratore delegato di Magneti Marelli (Fiat Group), vede comunque nel gas e nell'elettrico, le soluzioni alternative più immediate rispetto ai motori tradizionali. «Ci sarà petrolio almeno fino al 2100 - osserva - ma molto interessante, a mio parere, è il cosiddetto "petrolio sintetico", cioè quello derivato dai rifiuti, dalle biomasse e dalle alghe. E non è da escludere, in futuro, un mix tra l'oro nero e quello sintetico».

[PBon]

**Razelli (Anfia): «I fondi per lo sviluppo della rete bloccati da un nodo giuridico»**



EUROPEA Eugenio Razelli (Anfia)

