



ECONOMETRICA
Studi di economia e comunicazione

COMUNICATO STAMPA

E' il metano il carburante oggi effettivamente disponibile più ecologico

BLOCCO DELLE ACCISE E INCENTIVI PERMANENTI PER CONSOLIDARE LA CRESCITA DELLE AUTO A METANO (+70% NEL 2009)

Nel 2009 le auto immatricolate sul mercato italiano arriveranno a 2.050.000 unità, mentre quelle a metano toccheranno le 135.000 unità conquistando una quota del 6,6%. Il mercato complessivo conterrà le perdite sul 2008 nel 5%, cioè entro limiti molto modesti se si considerano i cali con cui il 2009 è iniziato. Per le vetture a metano l'incremento sarà invece del 70%. Queste previsioni sono state formulate da Gian Primo Quagliano presidente di Econometrica e direttore del Centro Studi Promotor, che ha presentato oggi alla Sala della Mercede della Camera dei Deputati un Libro Bianco sul metano per autotrazione. Sia il calo contenuto del mercato complessivo che la forte crescita delle immatricolazioni di auto a metano sono dovuti agli incentivi statali in vigore dal 7 febbraio. Per quanto riguarda in particolare il metano, cumulando gli incentivi alla rottamazione con quelli specifici per questa alimentazione ecologica, è oggi possibile acquistare una vettura omologata a metano dal costruttore con un bonus fino a 5.000 euro.

Secondo Quagliano, gli incentivi in vigore hanno impresso indubbiamente una forte spinta all'acquisto di auto a metano, ma l'interesse per questo carburante era già in forte crescita da alcuni anni. Basti pensare che la quota delle auto a metano sulle immatricolazioni è passata dallo 0,1% nel 2003, all'1% nel 2006, al 3,2% nel 2008 per balzare al 6,6% nel 2009. Le prime auto trasformate per l'alimentazione a metano hanno fatto la loro comparsa in Italia negli anni '30 ma, dopo aver avuto una certa diffusione nel dopoguerra, grazie soprattutto alla loro economicità di gestione, hanno poi perso terreno, anche perché considerate una "soluzione povera". Agli inizi degli anni '90 il quadro è però radicalmente cambiato e ciò sia per la crescente attenzione all'ambiente sia per la sempre più avvertita necessità di ridurre la dipendenza energetica dal petrolio. Queste due esigenze hanno riportato alla ribalta il metano che sul piano ambientale, tra i carburanti oggi effettivamente disponibili, è quello che ha emissioni nocive più contenute, mentre, dal punto di vista della differenziazione delle fonti energetiche, molto importante è il fatto che il metano non sia un prodotto petrolifero, sia disponibile in grandi quantità e abbia giacimenti distribuiti anche in aree diverse da quelle petrolifere.

Queste ragioni hanno determinato un mutamento di politica delle Case automobilistiche, che, da una posizione di sostanziale ostilità alle trasformazioni a metano, sono passate all'impegno diretto del settore con la produzione di vetture a metano di serie da parte di BMW e Volvo nel 1995, di Fiat nel 1997 e poi di numerose altre Case. I governi e le amministrazioni locali, dal canto loro, hanno iniziato a sostenere la diffusione delle auto a metano con vari tipi di incentivazioni, mentre l'immagine dell'auto a metano ha perso la connotazione "povera" per assumere sempre più una connotazione "ecologica". Queste politiche delle Case e dei Governi hanno portato all'attuale discreta diffusione delle auto alimentate a metano, ma l'ulteriore affermazione di questo carburante per auto – ha

sostenuto Quagliano nella presentazione del Libro Bianco – necessita di un quadro normativo che, al di là dei provvedimenti incentivanti al momento in vigore, dia maggiori certezze ai consumatori che scelgono il metano, ai costruttori di autoveicoli che investono su questo carburante e agli operatori economici che si impegnano nella rete di distribuzione. Di queste esigenze si è fatta interprete la proposta di legge 2172 presentata il 9 febbraio scorso alla Camera dei Deputati da diversi deputati di vari schieramenti e in particolare dagli onorevoli Tommaso Foti e Federico Testa che hanno discusso oggi alla Sala della Mercede della Camera dei Deputati il Libro Bianco sul metano presentato da Gian Primo Quagliano insieme a Eugenio Blasetti, responsabile prodotto Mercedes-Benz Cars, Daniele Chiari vice president Fiat Group Automobiles, Giacomo Orlanda della Regione Piemonte e Francesco Caria direttore commerciale business eni gas & power.

La proposta di legge 2172 prevede un organico piano di intervento. Innanzitutto punta ad assicurare e mantenere nel tempo la convenienza economica del metano per gli automobilisti introducendo, tra l'altro, il blocco decennale delle accise, prevedendo incentivi permanenti di 3.500 euro all'anno per l'acquisto delle auto a metano e introducendo numerose altre agevolazioni per gli automobilisti. La proposta prevede poi interventi per favorire la crescita della rete di distribuzione attraverso la semplificazione delle procedure burocratiche, la liberalizzazione completa delle modalità di erogazione self service e multidispenser ed altri provvedimenti. Infine, tra le molte misure previste, vanno segnalate agevolazioni per l'attività di ricerca e l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di riservare alle auto a metano il 25% dei nuovi acquisti di veicoli.

La proposta di legge Saglia, Foti, Testa e altri, se approvata, appare in grado di imprimere un forte impulso allo sviluppo del metano, che, non solo è il carburante più ecologico tra quelli oggi effettivamente disponibili, ma è anche un ponte verso soluzioni più pulite come ad esempio l'idrogeno già oggi utilizzabile in miscela con il metano.

Roma, 30 settembre 2009

ECONOMETRICA S.p.A.

Via Ugo Bassi, 7 - 40121 Bologna – Tel. 05 271710 – Fax 051 224807 email: info@econometrica.it