

**ECO RISPARMI**  
 BASSI INQUINAMENTI

A gennaio vendite aumentate del 30% sullo stesso mese 2016. Anche le ibride crescono ma solo in percentuale

Dai bonus all'aumento del numero degli impianti: sono 3.895 in Italia, 255 dei quali in Puglia e 44 in Basilicata

# L'alimentazione benzina & Gpl galoppa ancora

## Ormai la maggior parte delle case propongono un modello bi-fuel



RENAULT CLIO GPL TURBO Novità nella doppia alimentazione

**L**il gas ti dà una mano. Gli italiani ne sono convinti. Più per il **gpl** che per il **metano**. Nel mese scorso, ma è andata nello stesso modo tutto il 2016, sono state vendute 11.413 auto con i motori della prima alimentazione (beninteso accoppiata alla benzina): +30% sul gennaio 2016; solo 3.089 le bi-fuel a **metano** con un -34,5% in un anno.

Le **gpl**, comunque, sentono sul collo il fiato delle ibride che hanno registrato un incremento del 40,9% grazie a 4.663 immatricolazioni. Vendite favorite dai prezzi che ormai si stanno allineando ai modelli a gasolio: hanno permesso un incremento notevole che, comunque, non contribuisce a smuovere i numeri in assoluto. Le ibride in vendita e in circolazione sono ancora poche (nonostante il notevole successo riscontrato negli ultimi giorni dalla sorprendente Toyota C-HR che si presenta come crossover, coupé, ibrida).

Le auto a benzina sono risultate ancora le più vendute (58.374 contro 51.794 del gennaio 2016;

+12,7%), creando il calo delle diesel immatricolate (88.905 contro 94.940: -6,8%). Le elettriche continuano a deludere (prezzi alti e poche colonnine di rifornimento): a gennaio ne sono state vendute 188. Cifra incoraggiante, comunque, se si tiene conto del balzo (del 63,5% in un anno: nel gennaio 2016 le immatricolazioni furono 115).

Al di là delle possibili future evoluzioni delle motorizzazioni, per ora balzano agli occhi quelle 11.413 auto a **gpl** vendute nel mese scorso. Un trend che, evidentemente, ha contribuito ad avviare la campagna della Fca in Europa a favore di questa alimentazione sulla quale ci soffermiamo a parte. E che spiega il turbo inserito dalla Renault nella sua Clio **Gpl** sulla quale ci soffermiamo accanto).

Un incremento che si giustifica in mille modi. Il **gpl** costa il 60% meno della benzina e il 50% del gasolio; riduce le emissioni inquinanti perché non necessita di piombo e altri additivi cancerogeni e genera bassi livelli di polveri sottili e di ossidi di azoto;

3.895 gli impianti di rifornimento in Italia, anche in autostrada (255 dei quali in Puglia, 44 in Basilicata); il **gpl** è stato riconosciuto ecologico e quindi non ricade (o ricade meno) nei provvedimenti del blocco di circolazione; diverse Regioni (Puglia compresa) concedono sconti sul bollo di possesso; sono previsti incentivi da 500 a 1000 euro per l'installazione della doppia alimentazione, su fondi sino a esaurimento.

Si intuisce, così, che ad interessarsi all'alimentazione a gas non è solo la Fca (pur essendo stata la Fiat tra le prime case automobilistiche ad avere fiducia nel gas **metano** con la Multipla).

Al di là della semplicità dell'installazione in ogni auto, facilitata da sensori evoluti, ormai la maggior parte delle case ha la versione a doppia alimentazione di ogni modello. Si va dalla Kia con la Picanto, la Rio e la Venga; per poi passare alla Nissan con la Juke, Note e Micra; non snobbano il **gpl** né SsangYong né Subaru che produce solo 4x4 e neppure i Suv come il Dacia Duster e il Dr DR5; lo utilizzano modelli sportivi come l'Alfa Romeo Giulietta e la Mito; Opel va orgogliosa per i suoi tanti modelli a **gpl** (dall'Adam alla Insignia) dei quali vanta incrementi di vendita del 30%.

(red. spec.)