

L'auto elettrica e l'industria dell'automobile

di Antonio Sileo

«Entro il mese di luglio del 1997 la Fiat sarà in grado di commercializzare un veicolo alimentato a metano; l'anno successivo ci saranno nuove auto elettriche e una vettura definita ibrida». Così si esprimeva – il 23 settembre 1996 – l'allora amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore, in occasione dell'inaugurazione del parcheggio di interscambio con vetture elettriche di Piazza Vittorio a Torino, dove 20 Panda Elettra potevano essere noleggiate da utenti torinesi e non.

Testore continuava sottolineando come l'industrializzazione di questo tipo di veicoli sarebbe dipesa dalla creazione di un'adeguata domanda, allora quantificata in alcune decine di migliaia di unità l'anno.

L'affermazione di un veicolo alternativo, in particolare di un'automobile che soddisfi tutti i requisiti sicurezza, comfort, prestazioni e prezzo - a cui sono abituati gli automobilisti è cosa assai difficile. Grande, infatti, è il vantaggio delle autovetture "convenzionali" che sono oggetto di continue innovazioni incrementali, volte a migliorarne la sicurezza attiva e passiva e, ovviamente, l'efficienza, sia per intercettare gli orientamenti del mercato sia per rispondere a normative in evoluzione.

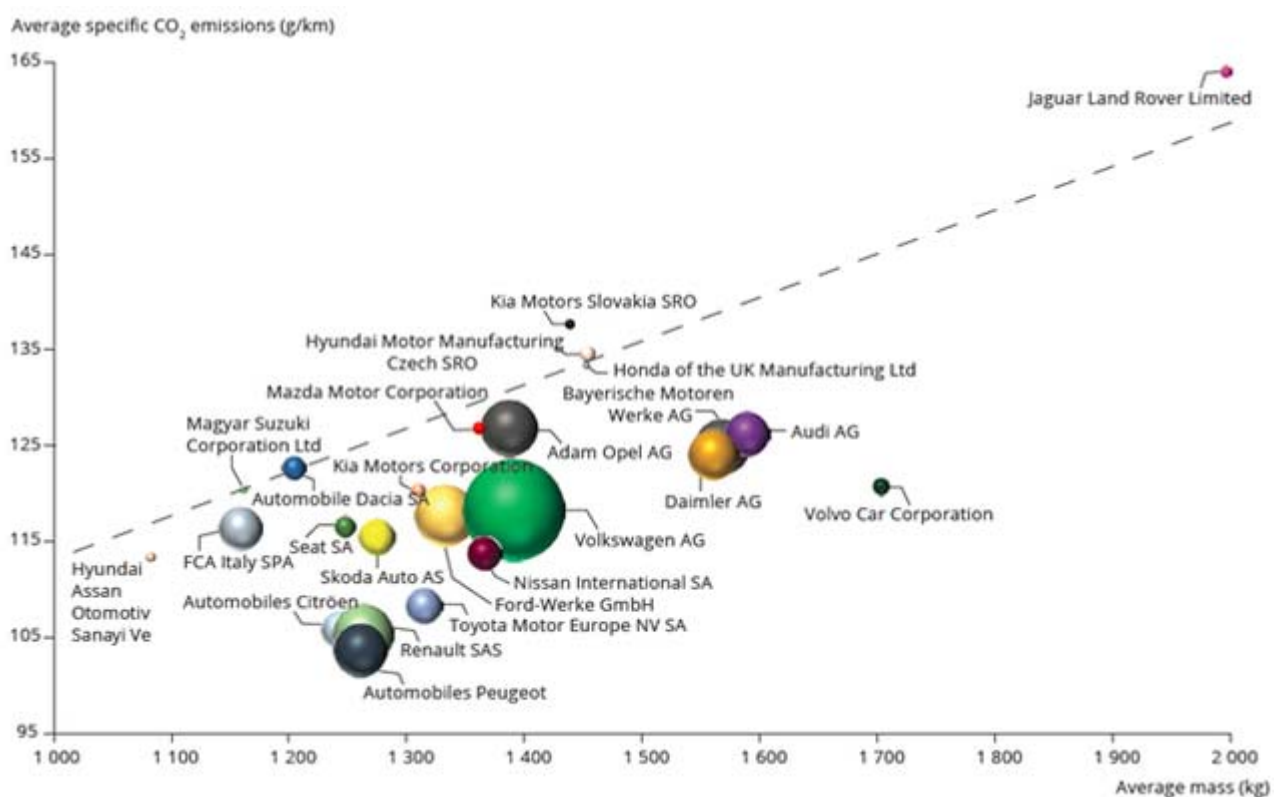
Nel recente passato, diversi sono stati gli esempi di mancati successi di auto "rivoluzionarie" come la Smart, tanto innovativa quanto costosa. Anche se in alcuni paesi – tra cui l'Italia e la Roma in particolare – ha avuto una buona affermazione, per superare il milione di esemplari prodotti e venduti in tutto il mondo – e per avere una versione elettrica – ha impiegato 10 anni. O ancora come le leggerissime e super efficienti Audi A2 e Volkswagen Lupo 1.2 TDI 3L; quest'ultima in grado di percorrere più di 30 km con un litro di diesel e con un prezzo quasi doppio rispetto all'omologa versione tradizionale: tra le raffinatezze su cui contava basti citare i cerchi in lega di magnesio (come la Lamborghini Diablo SE 30!).

Tutti esempi ben noti alle grandi case automobilistiche che pure ben sanno quanto ampio sia il divario tra il valore percepito dal consumatore, che mette al primo posto il prezzo, e il valore percepito dalla società, che plaude al contenimento delle emissioni e delle esternalità. E tuttavia i produttori di automobili sono costretti a fare i conti con normative sempre più stringenti riguardo le emissioni inquinanti.

Guardando all'Europa, a partire dal 1970 (Direttiva 70/220/CEE) sono stati imposti limiti di emissione sempre più severi sui veicoli con motore a scoppio, arrivando a costruire un articolato e condiviso quadro di norme e regole che ha portato al Regolamento (CE) n. 443/2009.

Senza addentrarci in complicati dettagli tecnici, ci limitiamo a ricordare che il citato Regolamento, anche dopo le modifiche del più recente 333/2014/UE, fissa un obiettivo di 95 gCO₂/km al 2021 per il livello medio di emissioni dei veicoli di nuova immatricolazione e definisce il livello di emissioni specifiche di CO₂ per anno per paese e per i singoli produttori di automobili. I g di CO₂/km sono solo un altro modo per esprimere i litri di carburante consumati per chilometro percorso: basse emissioni corrispondono a bassi consumi e i risultati conseguiti dai produttori sono, in molti casi, incoraggianti, come ha riscontrato l'Agenzia Europea dell'Ambiente (EEA) nel rapporto "Monitoring CO₂ emissions from new passenger cars and vans in 2015" pubblicato a dicembre (Fig.1).

Fig.1 - Distanza dall'obiettivo specifico di emissioni per l'anno 2015 (produttori con immatricolazioni superiori ai 100.000 veicoli)



La dimensione della bolla è proporzionale al numero di nuovi veicoli immatricolati nell'UE-28 nel 2015. - Fonte: EEA 2016 -

La complessa architettura del Regolamento sta quindi portando risultati e spingendo l'eco-innovazione e l'inserimento in gamma di veicoli elettrici (full e ibridi plug-in), una circostanza che, stante gli attuali livelli di vendite, non poteva certo dirsi scontata.

A ciò va aggiunto che le auto elettriche continuano a far notizia, anche se molto più sulle aspettative che sulle vendite. È quel che si è visto ad ottobre 2016 al Salone dell'Automobile di Parigi, dove si è parlato di trionfo elettrico e dove numerosi sono stati i nuovi modelli elettrici presentati: dalla molto promettente Opel Ampera, affiancata dalla gemella Chevrolet Bolt, con un'autonomia di 400 km, alle varie versioni electric drive della nuova Smart, per la prima volta anche a 4 porte, sino ad arrivare alle tante concept car. Tra queste la fantasmagorica Maybach 6 Concept, un'enorme coupé da 500 km di autonomia presentata da Mercedes insieme all'annuncio di altri 5 modelli elettrici in arrivo entro il 2021 e di un sub-

brand dedicato all'elettrico. Strategia, quest'ultima, adottata anche da Volkswagen e, già da tempo, da BMW.

Continuo anche l'impegno dei costruttori che hanno fatto da apripista, come Renault e Nissan, impegnati nel migliorare l'autonomia dei propri veicoli, mentre fa ancora notizia Tesla che ormai ha attirato la concorrenza nell'alto di gamma (la Model S è addirittura la seconda auto elettrica più venduta al mondo dopo la Nissan Leaf). Molto attivi sono poi i produttori cinesi, ma più sul mercato nazionale che all'estero, così come quelli coreani: da poche settimane è disponibile, anche in Italia, la Hyundai Ioniq, offerta sia in modalità ibrida che elettrica (a breve ci sarà anche l'ibrida plug-in). A parità di allestimento, la differenza tra le due vetture è di 10.000 euro.

Da non dimenticare che, sempre a Parigi, la Toyota - che continua a non investire nell'auto con sola alimentazione elettrica - ha presentato la nuova Prius Plug-in con un'autonomia in sola modalità elettrica di 50 km, il doppio rispetto al modello precedente.

Infine, va sottolineato l'impegno delle case automobilistiche nella realizzazione di infrastrutture di ricarica rapida come EVA+, con Enel e Verbund (principale utility austriaca) che mirano a realizzare in tre anni un'infrastruttura di ricarica veloce per veicoli elettrici lungo le principali strade ed autostrade con 180 colonnine in Italia e 20 in Austria.

Un discreto attivismo, insomma, che si traduce in un significativo aumento dei veicoli disponibili: basti pensare che a gennaio 2012 in Italia era possibile acquistare solo la Mitsubishi I-Miev insieme alle gemelle C-Zero e iOn di Citroen e Peugeot, mentre oggi i modelli disponibili sono 16 per 52 allestimenti (nel 2015 i modelli erano 15 ma gli allestimenti solo 39).

Non bisogna dimenticare però che i player automobilistici, sono appunto abituati a fare un passo alla volta e che, come dimostrano anche le vendite, a concorrere con le elettriche ci sono le ibride e, quasi in modo diretto, le plug-in. Tanto che, in Italia, se le prime sono ormai su strada da un ventennio, le sole plug-in sono disponibili (già) in 19 modelli.