



Ibrido (e elettrico): il futuro è qui

di Francesca
Papapietro

Quale futuro per l'auto elettrica? A questa domanda, che da tempo ormai riecheggia nel mondo della mobilità e in quello delle flotte, ha provato a dare una risposta precisa uno studio europeo di AlixPartners, prestigiosa società di consulenza aziendale, presentato lo scorso marzo a ForumAutoMotive. La ricerca, intitolata "Emissioni:

FORUM AUTOMOTIVE

Serbatoio di idee, fucina di dibattiti, punto di riferimento della filiera e di tutti gli appassionati. Così si definisce sul proprio sito (www.forumautomotive.eu) questo movimento di opinione, promosso dal giornalista Pierluigi Bonora, esperto di economia e del mondo automotive e titolare del blog Fuori Giri, ospitato nel sito del quotidiano il Giornale (www.ilgiornale.it). L'ultimo evento, organizzato lo scorso 27 marzo, ha ospitato la presentazione dell'indagine di AlixPartners.

sempre più vicina l'Era dell'ibrido e dell'elettrico", prevede che in un futuro molto prossimo, e cioè a partire dal 2020, le tecnologie a zero emissioni verranno massicciamente adottate, in primo luogo per far fronte a normative sempre più stringenti in tema di contenimento delle emissioni e di rispetto ambientale.

Nei prossimi anni, secondo AlixPartners, i motori diesel, finiti tra l'altro di recente nel mirino di molte amministrazioni comunali (Londra, Parigi e Torino sono esempi concreti), sono destinati a perdere in tutta Europa quote di mercato e questa tendenza, con il passare del tempo, non potrà che rafforzarsi, al punto che già oggi è possibile ipotizzare che nel 2030 i veicoli elettrici, al cui successo contribuirà anche la riduzione dei costi delle batterie, toccheranno il 20% del totale delle auto immatricolate. E gli ibridi addirittura il 28%.

Normative **SEMPRE PIÙ RIGOROSE** sull'abbattimento delle emissioni e **RAZIONALIZZAZIONE DEI COSTI DI PRODUZIONE DEI PROPULSORI**. Queste due tendenze, secondo uno studio di **ALIXPARTNERS**, apriranno le porte alla crescita dell'ibrido e dell'elettrico. A patto che le **INFRASTRUTTURE DI RICARICA...**

LA BATTAGLIA CONTRO LE EMISSIONI

La necessità di contrastare nel modo più efficace possibile il crescente livello di inquinamento ha indubbiamente dato buoni frutti, che il documento redatto da AlixPartners non manca di sottolineare: le emissioni di ossidi d'azoto, per esempio, sono state ridotte del 40% grazie al passaggio dai veicoli Euro 3 a quelli Euro 6.

Tuttavia le vetture diesel, che tuttora dominano nel comparto fleet, continuano a emettere ossidi d'azoto in quantità 5-7 volte superiori ai limiti di legge (nonché 3-5 volte maggiori rispetto ai dati di omologazione). Se a tutto questo si aggiunge che, per raggiungere e rispettare gli obiettivi di rilascio di CO2 nell'atmosfera fissati per il 2021 - la soglia diventerà di 95 g/km - le Case dovranno gioco forza ricorrere alle alimentazioni alternative e che la soluzione scelta fino a oggi per adeguarsi a quanto stabilito a livello legislativo, e cioè il progressivo miglioramento dei propulsori, non sarà comunque sufficiente, ecco emergere nettamente, come scelta



vincente, la tecnologia ibrida, affiancata da quella elettrica.

COSTANTE MIGLIORAMENTO

Un quadro generale di questo tipo, già molto positivo per le vetture elettriche, che fino a questo momento hanno conquistato soltanto una piccola nicchia di mercato e sembrano non avere ancora la forza di fare il salto di qualità necessario a guadagnare più spazio e maggiore attenzione, godrà, a giudizio degli esperti di AlixPartners, di ulteriori margini di miglioramento.

Merito del progressivo assottigliarsi della differenza (altra tendenza rilevata dallo studio tra quelle che caratterizzeranno il settore della mobilità negli anni a venire) tra i costi di produzione dei propulsori tradizionali e quelli legati alla realizzazione dei motori elettrici e di quelli ibridi.

A questo proposito, lo studio stima che proprio a partire dal 2020, e in un arco di tempo complessivo di circa 15 anni, i veicoli elettrici e quelli ibridi arriveranno a essere protagonisti assoluti sul mercato, soprattutto se il loro TCO si avvicinerà a quello delle vetture diesel.

LA FORZA DEI NUMERI

D'obbligo, a conclusione di uno scenario così ben delineato, lasciare spazio alla chiarezza dei numeri: secondo AlixPartners, dopo il 2030 la mobilità nel Vecchio Continente avrà un volto radicalmente nuovo rispetto a quello odierno: i motori alternativi (elettrici e ibridi) avranno sostituito quelli tradizionali in percentuali davvero significative che vedranno prevalere gli ibridi a benzina (28% delle quote di mercato), seguiti dai benzina (25%), dalle auto elettriche (20%), per le quali non sarà esagerato parlare di vero e proprio exploit, e infine dagli elettrici plug-in (18%).

Alle vetture diesel non rimarrà che una quota marginale, di circa il 9%. Infine, pur senza dar loro particolare spazio, la ricerca non dimentica né la soluzione rappresentata dalle

vetture a celle a combustibile, sulla quale pesa e peserà anche in futuro l'incertezza legata ai problemi tecnici di produzione, trasporto e immagazzinamento dell'idrogeno, né il ruolo che continuerà a svolgere il gas, gravato però dalla dipendenza dalle oscillazioni del prezzo del petrolio.

IL NODO DELLA RICARICA

Fin qui le buone notizie. Allo stesso tempo, però, non mancano naturalmente aree critiche, la più importante delle quali è senza dubbio quella relativa alla carenza di infrastrutture pubbliche di ricarica.

AlixPartners pone l'accento sul fatto che anche in una situazione come l'attuale, che vede l'elettrico muovere i primi passi, la carenza di colonnine per la ricarica dei

mezzi sia evidente. Per evitare che quello che oggi è un ritardo, seppur macroscopico, domani si trasformi in un problema talmente grave da rischiare di frenare un'espansione di straordinaria importanza, è necessaria un'articolata e ricca politica di investimenti: sono ben 3.700 i miliardi che bisognerà spendere nei prossimi 15 anni a livello globale per dotare di infrastrutture a sostegno della mobilità elettrica 448 città con oltre un milione di abitanti.

Per trovare questa cifra, sostengono gli analisti della società di consulenza, si potrà far ricorso sia a finanziamenti diretti provenienti dalle istituzioni pubbliche a qualsiasi livello (nazionale, regionale, comunale) sia a finanziamenti indiretti, frutto di iniziative private.

I due grafici evidenziano come negli ultimi anni l'infrastruttura di ricarica dell'auto elettrica nel nostro Paese sia cresciuta in misura minore rispetto al parco circolante a zero emissioni.

