

Il mercato

Lo scenario Lo scandalo dei controlli truccati sulle vetture diesel potrà accelerare lo sviluppo dei veicoli ecologici e di un nuovo sistema di mobilità

Dopo il terremoto Vw l'anno zero dell'auto Strada spalancata per quelle elettriche

VALERIO BERRUTI

ROMA. «L'auto deve cambiare o non sopravviverà al ventunesimo secolo». Sono parole di Fujio Cho, presidente della Toyota agli inizi del Duemila, che poco più di 10 anni fa aveva previsto una rivoluzione ecologica. Quelle parole oggi suonano come una sentenza definitiva.

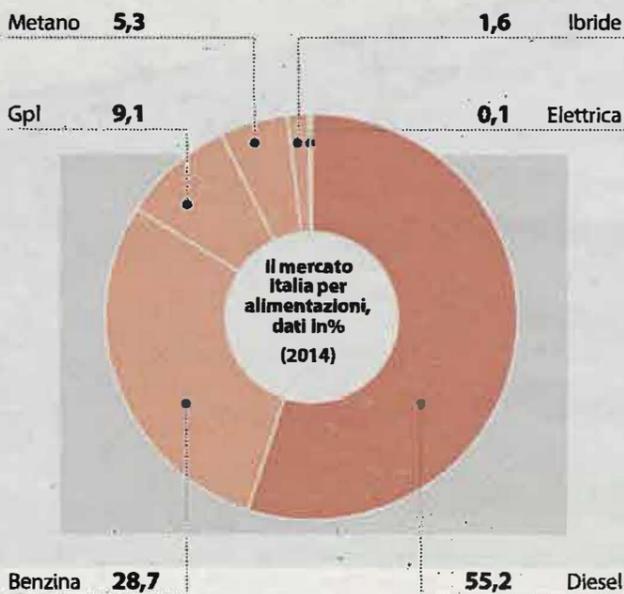
Lo scandalo delle emissioni truccate negli Usa per l'omologazione dei veicoli diesel della Volkswagen ha, infatti, accelerato quel cammino e, nello stesso tempo, ha aperto un'enorme voragine all'interno di un sistema che già da tempo faticava a stare in piedi e soprattutto a darsi una nuova identità.

E' uno scandalo che mette in

Il dieselgate ha rivelato la miopia di governi e aziende nei confronti del futuro del settore

Le auto elettriche nei mercati dell'Europa Occidentale

Paese	12 mesi 2014
Norvegia	18.090
Francia	10.610
Germania	9.629
Gran Bretagna	6.697
Paesi Bassi	3.403
Svizzera	1.780
Danimarca	1.620
Svezia	1.392
Belgio	1.358
Austria	1.281
Italia	1.101



ginocchio non solo il gruppo di Wolfsburg, ma la gran parte dei costruttori mostrando al mondo intero la miopia di molti governi nei confronti dello sviluppo dell'auto del futuro, pulita, ecologica e ad emissioni zero.

Avere improvvisamente scoperto che le auto a gasolio (in molti Paesi europei rappresentano più della metà delle vendite totali) sono ben lontane dal rispettare i limiti sulle emissioni di CO2 e NOx se non attraverso

fraudolenti trucchetti è molto più di un autogol per l'intero sistema automotive. E' un vero e proprio terremoto il cui rischio, però, era a conoscenza di tutti e tutti hanno preferito ignorare.

Se il mercato vuole il diesel dimogliolo, è stato il ritornello negli ultimi anni. Nonostante la certezza di danni ambientali, del proliferare delle polveri sottili, difficili e costose da abbattere. Dimenticando, travolti dagli utili e dal successo, la frase di Cho. Pro-

fetica più che mai.

Oggi però la situazione è davvero cambiata. Non per scelta di qualcuno, costruttore o governo, ma solo perché un investigatore ambientale, un certo John German (il nome la dice tutta...) dirigente dell'International Council on Clean Transportation, ha smascherato la truffa ideata dai tedeschi. E che forse un giorno saranno in molti a ringraziare. Perché è da questo "giorno zero" che l'automobile può davvero comincia-



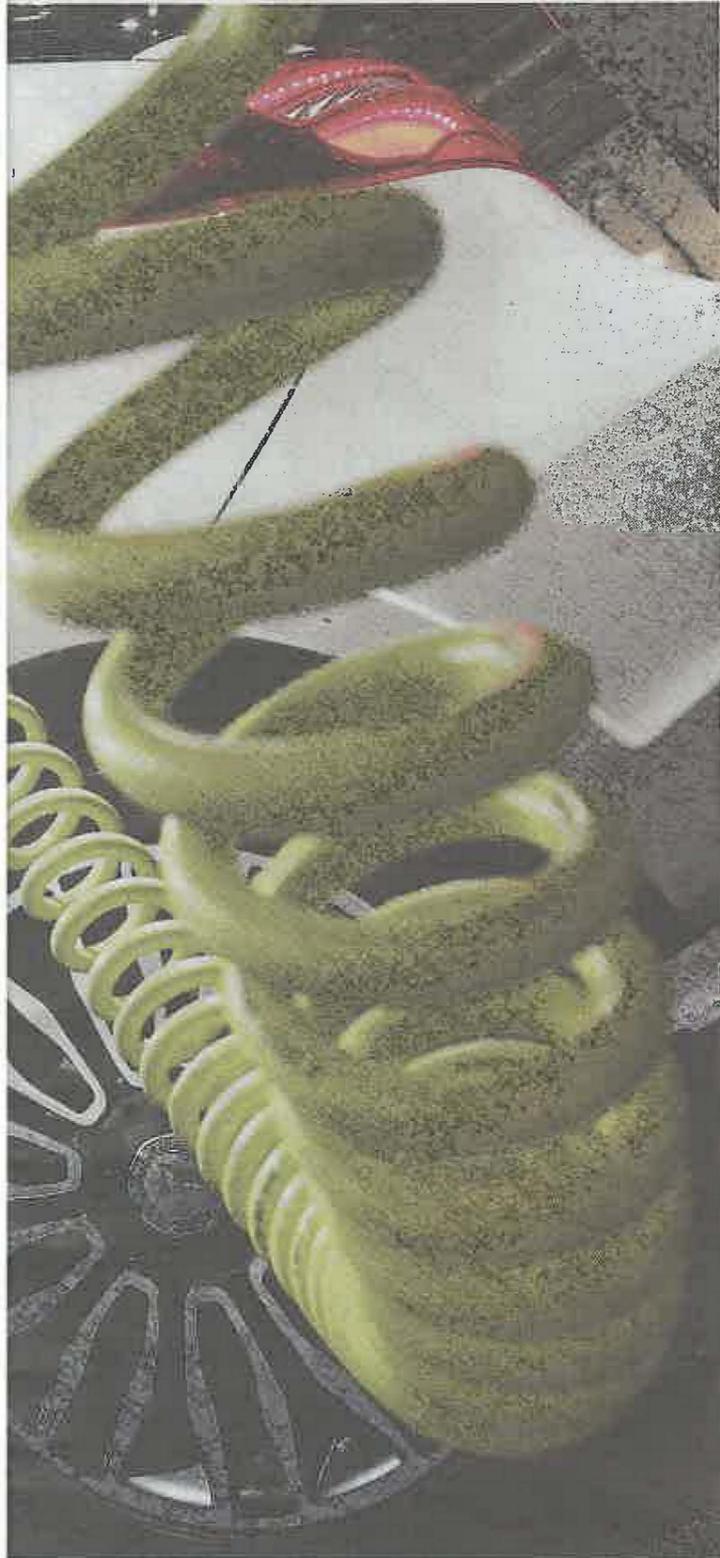
LA PROFEZIA

Nei primi anni del Duemila, l'allora presidente della Toyota Fujio Cho, affermò che senza cambiamenti in chiave ecologica "l'auto non sarebbe sopravvissuta al ventunesimo secolo".

re un nuovo corso. In che modo? Facile, concentrando l'immenso sforzo economico verso un modello diverso di mobilità. Puntando sull'auto elettrica, per esempio. Propositi fatti già mille volte ma che oggi diventano una strada obbligata. Anche se l'auto ad emissioni zero resta ancora una partita per pochi. Difficile da vincere perché i listini sono troppo alti, i tempi di ricarica lunghissimi e le colonnine di distribuzione dell'energia ancora insufficienti



PER SAPERNE DI PIÙ
www.acea.be
www.arfia.it



La potenza del motore elettrico 170 cv

il motore elettrico della **BMW i3** **170 cv**

1,5- 2 euro

Costo per percorrere **100 chilometri** in elettrico

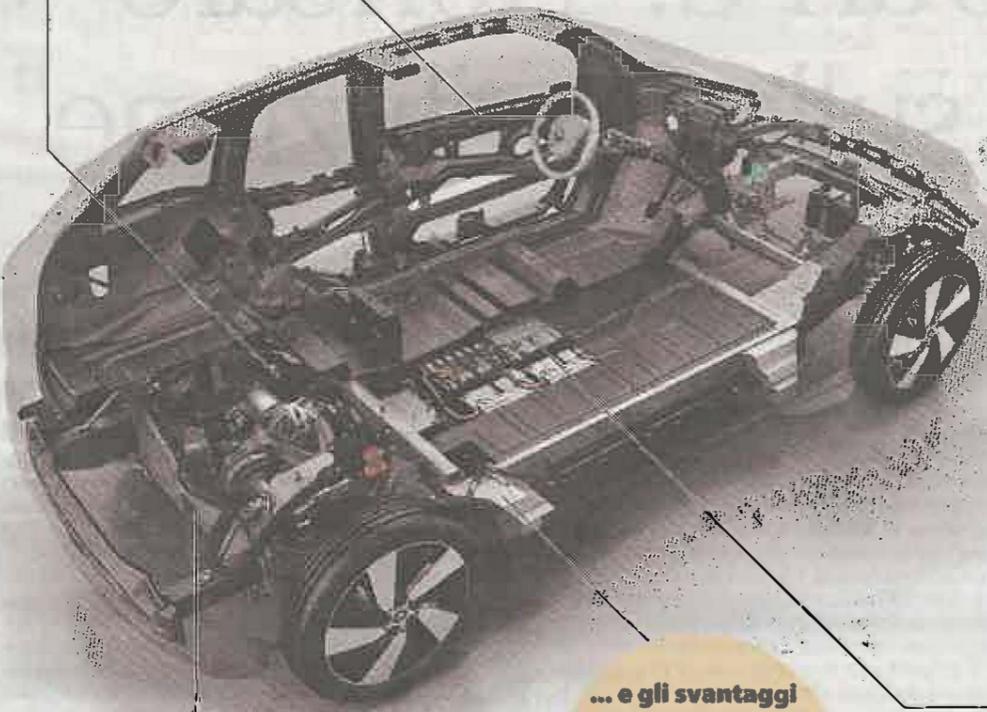
il consumo varia con lo stile di guida, il percorso, le condizioni climatiche e di carico



Il confronto con la Mini Cooper S

18-20 euro di risparmio ogni **100 chilometri** percorsi in città

Prezzo d'acquisto 36.500 euro
La **BMW i3** costa **10.000 euro** in più di una sportivissima **Mini Cooper S**, rispetto alla quale ha accelerazione da **0 a 100 km/h**, potenza e coppia massima simili. Nel caso della **BMW i3** la coppia è però immediatamente disponibile



2 euro Costo di una ricarica elettrica completa
Con ricarica notturna e miglior tariffa reperibile sul mercato libero dell'elettricista

Autonomia batterie

160 km
Le batterie al litio sono sistemate sul fondo della **BMW i3** consentono una autonomia fino a **160 km** e in **30 minuti** si ricaricano all'**80%**

... e gli svantaggi

Tempi di ricarica lunghi
Scarsa durata della batteria e costi elevati
Autonomia limitata (**max 200km**)

I vantaggi dell'auto elettrica...

- | | |
|---|--|
| Efficienza energetica del 90% | Non produce inquinamento e non fa rumore |
| Non produce fumi di scarico, né vapore acqueo | Adatta per viaggi brevi |

cewaterhouseCoopers ad ipotizzare per il 2020 una quota di mercato del 6,3 per cento, un veicolo ogni sedici. Scenario che però secondo gli analisti non potrà prescindere da una riduzione dei costi delle auto e dalla qualità delle infrastrutture.

Perché ciò accada servono numeri ben più grandi. E per trovarli bisogna andare in Giappone dove le stazioni di ricarica per le elettriche, incredibile ma vero, hanno superato quelle degli altri carburanti: 40 mila a 34 mila. E indovinate con quale risultato? Un'accelerazione delle vendite di auto elettriche. Numeri e situazioni impensabili dalle nostre parti, ma quante altre cose lo erano prima dello scandalo delle emissioni truccate? E allora perché non seguire l'esempio?

La californiana Tesla sta investendo molto nella rete di supercaricatori sia in Europa che negli Usa. Bmw e la stessa Volkswagen, in America hanno deciso di supportare la rete di ricarica veloce offerta da ChargePoint, co-finanziando 100 nuovi stazioni nel-

Fino ad oggi il mercato delle auto a emissione zero non è decollato per gli scarsi investimenti

le città costiere. La cooperazione è fondamentale in questo settore: per garantire standard comuni di ricarica ma soprattutto per ammortizzare i costi. Per costruire una stazione per la ricarica veloce occorrono fino a 100 mila dollari, per questo il governo di Tokyo ha deciso di coprire fino ai due terzi del costo mentre Toyota, Honda, Nissan e Mitsubishi rimborseranno le amministrazioni locali che decidono di installare nuove colonnine di ricarica. Questo significa che per l'auto elettrica c'è un futuro. Forse l'unico possibile dove non ci sarà bisogno nemmeno di barare. Cambiare o morire...

in molti dei principali mercati del mondo. E' per questo che le vendite non decollano: in Italia rappresentano lo 0,1 per cento del mercato, percentuale non molto lontana da quella della Gran Bretagna dove nel 2014 sono state immatricolate 6.700 elettriche a fronte di un mercato di 2 milioni e mezzo di macchine. Qualcosa di meglio riesce a fare la Germania. E ancora di più gli Stati Uniti. Ma anche se la crescita in percentuale è forte, le vendi-

te in valore assoluto sono ancora troppo basse per ottimizzare un sistema produttivo. Ed è per questo, dunque, che bisogna accelerare i tempi magari attraverso la crescita delle vetture ibride (con il doppio motore, a benzina ed elettrico) che rappresentano il naturale passaggio verso la completa elettrificazione.

Qualcosa però si muove. Un'accelerazione dei modelli e stazioni di ricarica sempre più veloce. Segnali che hanno spinto la Pri-

I PUNTI

IN ITALIA

Nel nostro Paese le auto elettriche raggiungono una quota di appena lo 0,1 per cento dell'intero mercato dell'auto



NEL REGNO UNITO

In Gran Bretagna durante il 2014 sono state immatricolate 6700 auto elettriche su un totale di 2,5 milioni di vetture



IN GIAPPONE

Nel Paese nipponico le stazioni di ricarica per le automobili elettriche sono 40 mila e hanno ormai superato quelle degli altri carburanti (37 mila)

