

auto elettriche (?) 2 – di Lorenzo Baldi

✘ È impossibile affrontare il tema della mobilità sostenibile senza dare uno sguardo al complesso quadro delle **normative, soprattutto europee**. Le norme antinquinamento guidano, come abbiamo visto, da decenni l'evoluzione tecnica dei motori endotermici, introducendo crescenti costi industriali e di ricerca e sviluppo.

Ma ciò che più determina oggi le scelte strategiche delle case automobilistiche in Europa è il sistema di incentivi e sanzioni cui sono soggette a partire dal 2021: 95 € per ogni grammo di CO₂ prodotto dalle auto vendute, oltre la soglia media di 95 gr/km di CO₂ per tutta la gamma (soglia da ridursi a 75 gr/km nel 2025 e 50 gr/km nel 2030), con correzioni al ribasso per le auto più piccole e meno pesanti e incentivi per quelle che emettono meno di 50 gr/km.

Nel 2019 la media delle auto vendute in Europa emetteva 122 gr/km che corrisponderebbero a circa di 15 miliardi di € annui in sanzioni a carico dell'industria. Non solo, dal 2018 al 2019 questo valore è cresciuto, per l'aumento di peso dei veicoli, per il diffondersi dei SUV, che hanno maggior peso e minore penetrazione aerodinamica, e per la crisi delle vendite di motori diesel che, pur emettendo meno CO₂ degli omologhi a benzina, si sono circondati di pessima fama durante il *dieselgate* e guadagnati l'ostracismo delle amministrazioni comunali metropolitane a causa dell'emissione di polveri sottili e NO_x (con valori, in realtà, non così alti, per i motori che rispettano le vigenti normative Euro 6).

Annullare le multe comporterebbe la vendita del 20% di auto elettriche, o di un numero ancor superiore di ibride plug-in, obiettivo che non sembra praticabile nell'immediato. La

risposta delle case non si limita quindi ad approntare nuovi modelli elettrici ma è piuttosto articolata, con la revisione delle gamme, il downsizing, l'introduzione massiccia di sistemi mild-hybrid e hybrid plug-in.

Si può quindi affermare che l'effetto delle norme europee non porta direttamente verso la diffusione dell'auto elettrica, inducendo piuttosto le case ad una progressiva elettrificazione di tutta la gamma, con l'implementazione di soluzioni tecniche differenziate. La normativa ha anche qualche effetto distorsivo, spingendo i costruttori a soluzioni di tipo ibrido – più accettabili immediatamente dal mercato – piuttosto che verso scelte strategiche in direzione dell'elettrico puro o dell'idrogeno, pianificate a lungo termine.

Negli Stati Uniti di Biden, inoltre, assisteremo certamente ad una ripresa dei temi ambientali, dopo la parentesi trumpiana cui si erano allineate General Motors, Toyota e Fiat Chrysler, nella speranza di un importante allentamento normativo sulle emissioni.

La risposta dell'industria.

L'approccio dell'industria all'elettrificazione è differenziato. Tesla nasce come fabbrica di auto solo elettriche, con lo sguardo fisso al traguardo della guida autonoma. Ma si specializza in veicoli di alta gamma, in concorrenza con modelli come Bmw Serie 3 o Serie 5 e Mercedes Classe C o E, nella fascia di prezzo 50-100.000 € (tutti i prezzi citati sono al lordo di eventuali incentivi). Al momento è l'unica casa a commercializzare numeri significativi, nell'ordine dei 500.000 veicoli elettrici nel mondo.

C'è poi Volkswagen che, a seguito dello scandalo dieselgate, ha effettuato una scelta strategica in direzione dell'elettrico. Nel quinquennio 2020-2025 ha investito 27

miliardi di € in ricerca e sviluppo sulle tecnologie digitali e di guida autonoma, 11 miliardi sulle tecnologie ibride e 35 per l'elettrico. Sono previsti 70 nuovi modelli elettrici entro il 2030, il primo dei quali è un modello comparabile alla Golf, la ID3 (> 40.000 €), che ha debuttato in concessionaria durante la pandemia ed è stato venduto, nel mondo, in 56.500 esemplari nel 2020.

Gli altri costruttori sembrano cercare più flessibilità e sono meno decisi nella strategia verso l'elettrico. Tutti i listini, ormai, pullulano di soluzioni ibride e ogni costruttore ha almeno una proposta completamente elettrica. Ma, da parte delle case, ci sono significative obiezioni contro l'elettrico a batteria.

Akyo Toyoda, CEO di Toyota, ha di recente dichiarato che *l'auto a batteria è sovrastimata, che l'energia, in Giappone, non basterebbe per alimentare un intero parco circolante di Ev e che l'intera industria del settore è messa a rischio dalla corsa sfrenata in questa direzione (il riassunto delle dichiarazioni è preso da "Quattroruote")*.

Luca De Meo, il manager italiano da poco a capo di Renault, e Carlos Tavares, AD di Stellantis, hanno ambedue lamentato il fatto che i costi sono molto elevati e che ci vorrà molto tempo perché i volumi di produzione consentano di realizzare economie di scala, rendendo il prezzo dei veicoli elettrici comparabili con quelli dei modelli a motore endotermico.

Sembra essere questo, insieme alle normative CE, il tema che, per ora, struttura il mercato. I modelli elettrici o appartengono ai segmenti più elevati e offrono prestazioni molto (e inutilmente) elevate, o sono veicoli cittadini "premium", con un prezzo da 3 a 4 volte quello di una city car a benzina. Conferma questo posizionamento verso i ceti benestanti con elevata sensibilità ambientale e le aziende con programmi avanzati di Responsabilità Sociale il fatto che gli allestimenti siano sempre estremamente ricchi di accessori,

spingendo il prezzo ancora più in alto.

La presenza di consistenti e differenziati incentivi statali in molti paesi rende difficile una valutazione reale dei listini dei veicoli elettrici, i cui prezzi potrebbero essere sostenuti artificialmente, convogliando così parte degli aiuti di Stato nelle casse delle case costruttrici. (2-continua)

Leggi l'articolo di inquadramento [auto elettriche \(?\) 1](#)
