



Una nuova era per l'automobile

di Antonio Sileo

Automobile e sostenibilità ambientale: un nuovo binomio per il nuovo decennio? Domanda retorica o slogan di un arguto pubblicitario? Nessuna delle due. A ben vedere si tratta piuttosto di **una scelta obbligata**. L'automobile, infatti, per continuare ad avere successo (ma anche, più realisticamente, per sopravvivere) nelle economie mature o affermarsi nei Paesi ad alto potenziale di crescita – **Cina, India e Russia** – o, ancora, per seguitare a crescere come in **Brasile**, deve cambiare e sta già cambiando.

Il driver di questo cambiamento è proprio **un'attenzione sempre maggiore nei confronti dell'ambiente**, a cominciare ovviamente dalla **riduzione delle emissioni**. Ma perché alle prestazioni velocistiche, di comfort e, più di recente, di sicurezza, si stanno affiancando quelle ecologiche, che trovano nei g/km di CO₂ emessa la loro misura (in vero piuttosto incompleta) di sintesi? Una prima e molto concreta risposta è che **i g/km di anidride carbonica sono anche un indicatore, in questo caso infallibile, del consumo del veicolo**. In altri termini, con i tradizionali motori diesel o benzina, anche se alimentati con **GPL o metano, le emissioni sono inevitabili; queste si riducono, e non di poco, però, all'aumentare dell'efficienza del propulsore** e, più in generale, dell'autoveicolo. Direzione, peraltro, verso la quale tutti i costruttori stanno andando. Una motivazione, quindi, primariamente economica: poiché **i prezzi dei carburanti (e la loro percezione) sembrano destinati ad un continuo, certo, aumento**, conviene a tutti, anche agli acquirenti di auto più grandi e costose risparmiare e, in un certo qual modo, tutelarsi.

Ciò era senz'altro vero **dopo i due shock petroliferi del 1973-74 e del 1979-80**. Notevoli furono infatti i miglioramenti conseguiti nel corso degli anni 80, spinti anche dall'imposizione di nuovi standard. **Oggi proprio l'imposizione, specie in ambito urbano, di limiti di emissione e di circolazione sempre più stringenti** è una variabile, o meglio una costante, che caratterizza tutti i mercati.

In questo contesto tutte le strade sono aperte. Tanto che vi è la possibilità di **riprovare soluzioni che in passato non hanno dato i frutti sperati a cominciare dalla rinascita dell'auto elettrica**. Questa infatti più volte si è affacciata nel mercato dell'auto (agli albori, negli anni sessanta e novanta) per poi, in silenzio, cadere nel dimenticatoio. L'ultima, quella degli anni 90, portò a **oltre 10.000 auto prodotte**.

Cosa è cambiato da allora?

Tantissimo: **miglioramenti tecnologici dei sistemi di accumulo (le batterie)**, economie di apprendimento conseguite negli ambiti dell'elettronica di consumo, della telematica e delle vetture ibride e presenza di new player lontani dall'*automotive*, il cui ingresso è agevolato anche dall'approccio verso prodotti con architetture modulari, più o meno *open*, adottato da alcuni costruttori asiatici, cinesi in testa. Non va poi trascurato che il mercato dell'auto, pur caratterizzato da un livello di concorrenza notevole, negli ultimi anni ha registrato **il continuo aumento di alleanze e accordi industriali tra le case automobilistiche** che, per ridurre i costi e coprire tutti i segmenti, condividono numerose componenti – dalle piattaforme ai propulsori – e ormai interi stabilimenti. In questi vengono prodotte *city car* che, quando non sono abilmente differenziate,

variano solo per marchio e per pochi particolari. **E non è certo un caso che le ultime partnership includano specifici accordi su veicoli elettrici.**

Le iniziative di **piccoli produttori innovatori** non sono né passate inosservate, né giudicate poco profittevoli, visto che le grandi case ne stanno acquisendo delle quote; l'esempio della **Tesla Motors** è, mai come in questo caso, lampante.

Il fatto che la **Nissan Leaf** sia stata eletta **Auto dell'Anno 2011**, battendo di misura la nostra **Alfa Romeo Giulietta** (di certo meglio rispondente ai livelli prestazionali più tradizionali) è certo **una dimostrazione del favore di cui, questa volta, gode l'auto elettrica, almeno in Europa.**

Già, perché in **Brasile** il premio equivalente – “**Carro do ano 2011**” – anche se meno prestigioso, viste le dimensioni dei due mercati, è andato alla nuova **Fiat Uno** che tra le sue caratteristiche ha quella di essere *flex fuel*, può essere cioè **alimentata da benzina pura, etanolo puro o da una combinazione di entrambi.** La diffusione di questi veicoli nel gigante del Sud America (di gran lunga paese leader nella produzione di bioetanolo da canna da zucchero) è stata rapidissima, vertiginosa: dopo gli esperimenti di auto **E100** (100% di bioetanolo) degli anni '80, il primo esemplare **FFV** (*Flexible-Fuel Vehicle*) è stato venduto da **Volkswagen** nel **2003**. In soli quattro anni ne sono state immatricolate **2.003.090** unità (l'88,3% del mercato totale), nel 2008 il parco a combustibile flessibile superava i 5 milioni e **a marzo del 2010 si è arrivati a 10 milioni.**

Ma anche il successo delle vetture alimentate a **GPL e metano** – queste ultime **cresciute del 12% nel mondo e del 18% in Europa**, passando tra metà 2009 e metà 2010 **da 1,12 milioni a 1,34 milioni** – ha superato molte aspettative: **in Italia, prima che finissero gli incentivi, sono aumentate del 60% arrivando al 5,9% dell'intero parco circolante.**

Il numero di **auto ibride** (motore endotermico + elettrico) in listino è in continuo aumento, in tutti i segmenti (dopo la **Porsche** ci stanno lavorando addirittura **Maserati** e **Ferrari!**) e sono in arrivo quelle **ricaricabili** (*plug-in*) che potranno fungere da apripista per le auto elettriche pure (*full electric*) visto che pur appartenendo a segmenti di mercato differenti entrambe però avranno bisogno delle stesse tecnologie per il rifornimento.

Infine, **non va, affatto, trascurato il grande potenziale di miglioramento delle auto alimentate in modo tradizionale**, specie quelle a benzina dove la parola d'ordine è *downsizing*: adozione di motori sempre più piccoli ed efficienti, con l'aiuto di compressori e turbocompressori, per ottenere **prestazioni confrontabili o migliori rispetto a propulsori di cilindrata superiore, ma con consumi ed emissioni inferiori.**

Una vera corsa insomma appena iniziata e apertissima, dove, per opportunità o imposizione, a vincere è l'ambiente e, per una volta, anche chi va a piedi.