

Il borsino delle **ALIMENTAZIONI PIÙ APPREZZATE** dal settore fleet a livello continentale: crescono i **PROPULSORI A BENZINA**, calano i **DIESEL** (non in Italia, però). Salgono le quotazioni dell'**IBRIDO**, mentre l'**ELETRICO**, pur rimanendo ai margini, in Francia e Germania "sposa" il **RAC**

Motorizzazioni

TOP & FLOP

di Pietro Teofilatto

Dopo la parentesi estiva si torna a parlare di inquinamento dell'aria e mobilità del futuro. Il dibattito, infatti, si aggiorna in concomitanza con le stagioni del riscaldamento delle abitazioni e degli uffici e anche con la maggior presenza delle autorità cittadine nel disciplinare la circolazione. Punto centrale è di certo la tecnologia, con il ricorrente tema delle alimentazioni più ecologiche e l'elettrico da anni al primo posto, per contrastare l'inquinamento. Ma vanno anche considerate le "policies pubbliche", che negli ultimi mesi hanno visto situazioni in forte accelerazione. Francia e Gran Bretagna hanno annunciato di vietare la vendita di auto a benzina e diesel entro il 2040. Anche

la Norvegia, dove il 40% delle vetture di nuova immatricolazione è elettrico o ibrido, ha intenzione di raggiungere questo obiettivo nel 2025, esattamente come l'Olanda. Senza dimenticare la Cina, un mercato da 28 milioni di veicoli, che sta esaminando i tempi entro cui completare la transizione verso altre soluzioni di mobilità, l'elettrico in primis. La strada da percorrere è molto lunga, soprattutto considerando che nel 2016 sono state immatricolate nel mondo solo 695.000 auto elettriche su un complessivo di 84 milioni di unità.



Pietro Teofilatto

FLOTTE: RILEVANZA IN CRESCITA

Le flotte aziendali ed il noleggio sono ormai diventati in Europa un partner fondamentale per l'industria ed i servizi automobilistici. Non solo per i volumi, ma anche per le attività di test

e di verifica dei modelli immessi sul mercato.

L'osservazione dell'andamento più recente delle immatricolazioni dei cinque mercati di maggior rilevanza è di certo utile.

Il primo semestre del 2017, secondo i dati elaborati da operatori specializzati ed in base a specifiche metodologie di rilevazione, continua a registrare per le flotte aziendali la maggior velocità di Italia e Spagna, i due Paesi in cui la ripresa dell'auto è iniziata più tardi. Simile la situazione nel Rent a car, dove anche la Gran Bretagna vede aumenti di immatricolazioni doppia cifra.

In questo contesto si incrociano molte variabili, considerando non solo le specifiche dei Paesi dove l'uso del noleggio a breve termine è maggiormente consolidato e le previsioni per la stagione estiva, ma anche la forte considerevole immissione sul mercato di nuovi modelli nonché il fisiologico rinnovamento della flotta.

SALGONO I BENZINA, MA IN ITALIA VINCE IL GASOLIO

Riguardo alle flotte aziendali (intendendo acquisti in proprietà, leasing e Nlt), le alimentazioni a benzina sono in aumento generalizzato, quelle a gasolio crescono solo in Italia e Spagna, con una certa flessione negli altri Paesi, più marcata in Gran Bretagna.

Ciò è sicuramente dovuto alle dichiarazioni delle autorità cittadine di Londra e Parigi dell'autunno scorso, miranti ad avvilire l'uso del diesel, oggetto di particolare attenzione anche in Germania.

Prosegue l'elettrificazione delle flotte, (+41%) comunque con volumi ancora non significativi. Incrementi interessanti riguardano l'ibrido, praticamente ovunque in UE, ma con maggiori volumi in Gran Bretagna, e il GPL, rispettivamente +31 e +32%. Il metano sale solo in Francia, grazie alle agevolazioni locali: +96%.

Nel noleggio a breve termine Germania e Francia vedono in aumento le auto elettriche, con un forte calo nel Regno Unito, e un aumento dell'ibrido anche in Spagna.

In questo segmento di attività, dato anche il minor periodo di permanenza in flotta, le variabili, come abbiamo visto prima, sono molto contingenti. Lo sviluppo delle vetture ecologiche è stato annunciato più volte negli ultimi 10 anni e, in effetti, la conseguente maggiore sensibilità ambientale della clientela ha avuto dall'industria risposte concrete nella riduzione dei consumi, grazie anche agli standard UE.

Gli orizzonti temporali si sono tuttavia dilatati, con una velocità di scenari futuribili dati sempre per imminenti eppure rinviati. Le proiezioni

concordano tutte sulla preponderanza dell'alimentazione elettrica sugli altri sistemi di propulsione nell'arco dei prossimi 15-20, con un diesel in declino e la combustione interna additata alla successiva scomparsa.

E' vero che la storia dell'auto è caratterizzata da balzi della tecnologia e nuove regolamentazioni.

Da anni le Case si stanno attrezzando con investimenti in ricerca e sviluppo con nuove piattaforme e modelli innovativi. Il progresso significa comunque avere motori efficienti ed economici: termici, diesel, Fuel Cells, elettrici, con carburanti derivati da fonti rinnovabili o sintetiche. Un aspetto che trova esatta rispondenza nelle immatricolazioni delle flotte. Ci vorrà tempo, ma il nuovo è alle porte.

ELETTRICO, IL NODO DELLE BATTERIE

Lo sappiamo tutti: i costi dell'auto elettrica dovranno essere competitivi rispetto alle motorizzazioni tradizionali

Le alimentazioni a benzina sono in aumento generalizzato, quelle a gasolio crescono solo in Italia e Spagna, con una certa flessione negli altri Paesi, più marcata in Gran Bretagna

e il futuro si giocherà sulle batterie, sempre più piccole, efficienti, ma soprattutto economiche.

Laboratori di Case auto e le Giga-factory, ma anche produttori di pc e smartphone, sono in prima fila per aumentare la densità energetica, vale a dire quanta energia può essere immagazzinata in una batteria di dimensioni e peso ragionevoli.

Le batterie a ioni di litio accumulano tra i 150-250 watt/ora per chilogrammo, mentre la benzina equivale a 13.000 Wh a chilogrammo.

Il risultato è che oggi le più potenti

IMMATRICOLAZIONI AUTO TOP 5 UE (1° SEM. 2017)

Flotte Aziendali	Immatricolazioni	Var. %
Italia	204.553	11,4%
Francia	232.440	3,0%
Germania	419.775	1,1%
Spagna	129.440	13,1%
Gran Bretagna	465.557	-0,9%
totale	1.451.765	3%

La voce Flotte Aziendali comprende acquisti, Nlt, leasing finanziario.

RENT A CAR TOP 5 UE (1° SEM. 2017)

Rent a car	Immatricolazioni	Var. %
Italia	130.889	13,6%
Francia	166.578	6,0%
Germania	201.785	5,0%
Spagna	180.316	9,7%
Gran Bretagna	153.312	10,6%
totale	832.880	9%

Fonte: Dataforce



ALIMENTAZIONI NELLE FLOTTE TOP 5 UE (1° SEM. 2017)

Flotte Aziendali	Benzina	Var. %	Diesel	Var. %	Elettrico	Var. %	Ibrido	Var. %	Metano	Var. %	GPL	Var. %
Italia	43.086	13,5%	150.585	10,6%	528	21,1	5.440	44,2%	1.316	-45,6%	3.598	28,6%
Francia	42.107	21,5%	178.962	-1,5%	3.319	33,6%	7.985	16,0%	51	96,2%	16	166,7%
Germania	124.088	15,8%	283.364	-5,7%	3.467	76,0%	8.061	77,8%	514	-38,3%	281	16,1%
Spagna	22.856	49,3%	98.789	4,8%	722	86,6%	6.461	60,0%	96	-13,5%	516	74,3%
Gran Bretagna	194.166	18,5%	246.474	-13,3%	2.308	13,5%	22.609	16,7%	0	0	0	0
totale	426.303	22,5%	958.174	4%	10.344	41%	50.556	31%	1.977	-41%	4.411	32%

ALIMENTAZIONI NEL RENT A CAR TOP 5 UE (1° SEM. 2017)

Rent a car	Benzina	Var. %	Diesel	Var. %	Elettrico	Var. %	Ibrido	Var. %	Metano	Var. %	GPL	Var. %
Italia	44.013	18,9%	84.067	11,9%	71	-26,8%	1.711	-17,9%	736	13,2%	291	3,2%
Francia	72.943	28,2%	90.457	-6,8%	249	43,1%	2.928	-2,4%	0	0	1	0
Germania	87.450	16,9%	112.599	-3,0%	346	107,2%	1.387	27,5%	1	-75,0%	2	0
Spagna	95.411	17,3%	83.652	1,7%	133	-27,3%	1.048	157,5%	2	-77,8%	70	-56,8%
Gran Bretagna	72.577	20,5%	78.604	1,8%	16	-56,8%	2.115	73,4%	0	0	0	0
totale	372.394	20%	449.379	0,40%	815	24%	9.189	18%	739	12%	364	-18%

Fonte: Dataforce

auto elettriche con una carica arrivano a quasi 500 km di autonomia. Anche se le medie di percorrenza giornaliera si attestano sui 30 km, secondo vari studi per la diffusione in larga scala dell'auto elettrica occorre avvicinarsi a quota 800 km di autonomia, all'incirca il percorso ottenibile con un pieno di benzina/gasolio. Si sorpasserebbe così il timore atavico di fermarsi a secco.

Prosegue l'elettificazione delle flotte, (+41%) comunque con volumi ancora non significativi, mentre incrementi interessanti riguardano l'ibrido

La corsa a livello mondiale per trovare la soluzione (le batterie rappresentano oggi il 40% del valore di un'auto elettrica) è già partita, considerando che, secondo il recente studio della società di analisi Freedonia sul tema, il mercato delle batterie potrà valere 120 miliardi di dollari nel 2019.

E la partita si svolge su vari fronti. Grandi consorzi di ricerca, come la sinergia tra il MIT di Boston ed il Toyota Research Institute o tra IBM e Tesla ed i laboratori della Stanford University, hanno attivato ricerche e test per equilibrare densità in Wh e costi.

E arrivano i primi risultati, con le batterie al carburo di silicio utilizzate dalla Tesla Model 3, berlina in vendita a 30mila euro contro i 60mila del-

la Model S. Studi e sperimentazioni proseguono per evitare i rischiosi riscaldamenti a cui possono essere soggette le batterie, puntando sulle batterie allo stato solido, su altri composti come il solfuro di litio, sui prototipi al litio-metallo. L'ultima frontiera, ma con prospettive di lungo termine, sono le batterie litio-aria o metallo-aria, che riducono di molto sia il peso che il costo delle batterie.

Con 2 milioni di esemplari in circolazione nel mondo - su un parco di 1,3 miliardi secondo l'Anfia - le auto elettriche sono ancora ben lontane dall'essere un prodotto di massa. Ma il numero aumenta, così come la ricerca ad accaparrarsi le materie prime.

Le Case sono entrate in competizione per aggiudicarsi forniture che temono possano presto rivelarsi insufficienti. Investitori e minerarie, persino l'industria petrolifera, hanno già preso nota da tempo, anche se è difficile prevedere come evolverà il mercato del litio, del cobalto e di altre materie prime impiegate nelle batterie, come la grafite, il manganese o i meno "esotici" rame e nickel.

PAROLA D'ORDINE: PIÙ INFRASTRUTTURE

Il processo di innovazione tecnologica, che ha visto negli ultimi sei anni ridursi dell'80% i costi di produzione delle batterie, dovrà, ovviamente, considerare anche la riduzione dei tempi di ricarica, ora di circa 60 minuti, nonché tutti gli aspetti del riuso e lo smaltimento dei

vari componenti delle batterie. Sovrasta l'intero panorama l'azione che le istituzioni svolgeranno a sostegno della trasformazione tecnologica: il veicolo elettrico per diffondersi ha necessità di infrastrutture capillari. Da qualche parte bisogna pur attaccare la spina.