

MARE CALMO ALL'ORIZZONTE

«Il gasolio resta l'alimentazione di riferimento nel mondo flotte. Le strategie delle società di noleggio a lungo termine non stanno cambiando. Il graduale spostamento su altre motorizzazioni che s'inizia a intravedere avverrà in tempi più lunghi di quanto alcuni osservatori si aspettino»: così la pensa Pietro Teofilatto, direttore Nlt dell'Aniasa, l'associazione di categoria delle società di noleggio. E se è vero che dalla politica potrebbero arrivare accelerazioni imprevedibili, al momento «tra gli associati non c'è preoccupazione, almeno finché ci sarà neutralità fiscale».

L'Aniasa non ipotizza cali repentini dei valori residui dei diesel (infatti neppure la divisione Professional di Quattroruote ha ritoccato le proprie quotazioni). «Ma se pure ciò accadesse, potrebbe per paradosso causare la diminuzione dei prezzi d'acquisto e, quindi, aumentare l'appello dei canoni in misura tale da sostenere la domanda», chiosa Teofilatto. → Ché, se è vero che la combustione del gasolio ha effetti cancerogeni, è altrettanto vero che i livelli di emissioni di una Euro 6 sono bassi, che la produzione di CO₂, responsabile dell'effetto serra, è significativamente inferiore a quella dei motori a benzina e che neppure questi ultimi, quanto a particolato, sono poi tanto virtuosi. La ciliegina sulla torta l'ha messa la sentenza del tribunale di Lipsia, Germania, che ha ritenuto legittimo il bando ai diesel pianificato da alcune città tedesche, spalancando i cancelli al populismo tinto di verde.

QUEL BOARD STRAORDINARIO

Fatto sta che gli europei, per la prima volta, comprano meno auto a combustione spontanea: nell'Europa a 27, l'anno scorso, la domanda è calata dell'8%, collocando le immatricolazioni a gasolio al 43% del mercato (nel 2016 ne costituivano la metà e sette anni fa, nel 2011, erano al 55%). Ha fatto sinora eccezione l'Italia, dove la quota è rimasta al 56. Ma è un dato che, da solo, non dice tutto. Anche da noi, infatti, qualche

segnale di cedimento c'è: tra i privati, nel bimestre gennaio-febbraio 2018, secondo l'Anfia hanno acquistato una diesel 86.761 italiani, con un calo del 15% e una quota del 46,1%. A tenere alta la performance del gasolio sono soltanto le flotte, con un +19,5% e una quota del 65,9%.

Insomma, i manager delle Case hanno buoni motivi per essere allarmati. Il primo giorno stampa del Salone di Ginevra, mentre giornalisti, fotografi e modelle si accalcavano attorno alle novità sugli stand, l'Audi teneva una riunione straordinaria del board. Focus: strategie per il dopo-diesel.


Già nel 2016 il grande capo del gruppo Volkswagen, Matthias Müller, dichiarava al giornale Handelsblatt: «Presto si porrà la questione se varrà la pena continuare a spendere molti soldi per lo sviluppo dei motori a gasolio (...). Già oggi è prevedibile che ridurne i gas inquinanti diventerà enormemente costoso e complesso». In proposito, il ceo VW Herbert Diess è stato esplicito, confessando a Quattroruote che solo per adeguare i motori al nuovo ciclo d'omologazione Wltp la Casa dovrà conteggiare un esborso di un migliaio di euro per auto: non stupisce che nella relazione di bilancio 2017 si indichi l'introduzione dei test basati sulla guida in condizioni reali come rischio di erosione potenziale dei risultati operativi 2018. Proprio ora che la redditività del marchio è salita al 4,1%, dall'1,8 del 2016.

Quindi, la morale parrebbe: prima ci liberiamo del gasolio, meglio è. Ma non è così semplice. Un addio repentino sarebbe un problema. La società di consulenza AlixPartners colloca non prima del 2030 una realistica staffetta tra diesel ed elettrico. In mezzo, il vuoto. Perciò lo stesso Müller si è affrettato a precisare che «i nostri progettisti sono al lavoro sulla prossima generazione

di diesel». E il ceo Audi, Rupert Stadler, in una chiacchierata a margine del lancio della A7 Sportback, non ha esitato a dire: «Sulle auto grandi, oggi, non c'è alternativa». Posizione a cui fa eco la BMW: «Il motore a gasolio continuerà a evolvere. Gli obiettivi dell'Unione Europea sulle emissioni di CO₂ non si raggiungono senza un mix equilibrato di alimentazioni».

Ma non si può ignorare il cambiamento degli umori della gente. Perciò, al di là delle dichiarazioni, nelle stanze dei bottoni si lavora a un'exit strategy che valuti tutti gli scenari ed esplori alternative a breve. Non è un caso che il gruppo PSA (nel cui portafoglio vendite il diesel è sceso dal 66 al 48% in due anni) abbia deciso d'importare 100 mila unità aggiuntive di tre cilindri benzina dal suo impianto cinese per soddisfare l'accresciuta domanda europea e preveda di aumentare la produzione in loco.

L'IBRIDO CHE NON TI ASPETTI

Tutti, è scontato, accelerano i piani di elettrificazione: in attesa delle EV pure, la formula magica immediata si chiama 48 volt. A farci caso, questo sistema ibrido mild (o micro, secondo che dia o no un boost al motore termico: vedere l'articolo a pag. 192) sta diventando la norma su tutti i modelli nuovi. Ma si rispolverano pure tecnologie "dimenticate" o si sfrutta il know-how che c'è in casa. Il gruppo VW, per esempio, che negli ultimi anni ha investito sullo sviluppo della tecnologia a metano, potrà ora spingere commercialmente i modelli bi-fuel. Ma il coup de théâtre l'ha fatto la Mercedes annunciando per l'estate la vendita di Classe C e Classe E ibride plug-in. Dov'è la novità? Che accoppiano al motore elettrico, integrato nel cambio 9G-Tronic, il nuovo quattro cilindri 2.0 alimentato a... gasolio. Riportando così in auge una soluzione che fu inaugurata anni fa dalla Peugeot, ripresa dalla Volvo e poi abbandonata da tutti. Curioso: e se l'alternativa al diesel fosse proprio il diesel? 

© Diversità, immagina, diventa



↓ **L'ALTERNATIVA A GAS DELLA AUDI: CINQUE SERBATOI (QUATTRO DI METANO, UNO DI BENZINA), E VIAGGI SENZA SOSTA PER OLTRE 600 KM**



L'Audi A4 Avant 2.0 TFSI G-Tron (prova su gennaio) è una delle tante auto a metano nei listini del gruppo Volkswagen. Anche la Fiat offre varianti a gas naturale (o a Gpl) di diversi modelli, come la 500L (1). Il gas è un'alternativa immediata al diesel. Ma c'è chi fa scelte radicali, come la Smart (3), che dal 2022 passerà all'elettrico. Più graduale la strategia BMW: versioni a batteria di modelli esistenti, come la X3e (4), dal 2019. Idem per la Nissan, che tra due anni affiancherà alla Leaf una Suv EV, prefigurata dalla concept iMX (2)

162 QUATTORUOTE APRILE 2018



1



2



3



4



Peso: 166-86%,167-35%