

STORIE D'AUTO SCENARI



ANCORA LONTANO IL SORPASSO DELLE BEV

Gli irrisolti problemi di gioventù – infrastrutture, autonomia, tenuta dell'usato e prezzo – frenano la diffusione delle elettriche, che per il momento devono accontentarsi di aver raggiunto l'1% del parco circolante mondiale. Restando un prodotto di nicchia

A giudicare da spot e cartelloni pubblicitari visti durante gli ultimi Europei di calcio, parrebbe che ormai esistano soltanto auto elettriche. Del resto, non passa giorno senza che le Case (ultime in ordine di tempo, Renault e Volvo) provvedano ad aggiornare i rispettivi piani di sviluppo con l'annuncio di massicci investimenti per dar vita a più modelli, nuove fabbriche di batterie e via discorrendo. Ed è vero che un primo, simbolico traguardo è stato raggiunto: 12 milioni di unità, pari all'1% del circolante mondiale. Dopo di che le stime per gli anni a venire (ancora prima del discusso Green deal annunciato dalla UE) parlano di una crescita vorticosa, capace di portare le Bev a conquistare la maggioranza delle vendite continentali già

nel 2028 e di quelle globali nel 2033. In realtà, guardando alle cifre, si scoprono scenari tutt'altro che uniformi: fra i big, il ruolo di fanalino di coda spetta al Giappone, antesignano per le ibride, ma con la quota delle Bev che non va oltre lo 0,7%. Negli Stati Uniti, Tesla e compagnia non raccolgono che il 2% delle vendite. Ha invece ripreso a marciare forte la Cina, 950 mila vetture vendute nei primi cinque mesi dell'anno, pari al 9% del totale, a dispetto delle cifre tutt'altro che incoraggianti emerse in merito alla tenuta dell'usato: in tre anni le elettriche si deprezzano del 67%, contro il 40 delle vetture con motore a combustione. Da un lato pesano incentivi, promozioni e progressi tecnologici che favoriscono l'acquisto del nuovo, dall'altro i dubbi

dei consumatori in merito alla resistenza all'invecchiamento delle batterie.

TRAINO TEDESCO

In Europa, si marcia un po' in ordine sparso. Fra i grandi, spicca la Germania, dove ormai più di un'auto ogni dieci immatricolate è a batteria, seguita da Gran Bretagna e Francia. A casa nostra i riscontri sono meno confortanti: è vero, nel primo semestre la quota delle Bev è cresciuta parecchio, attestandosi al 3,4% delle consegne. Ma il merito va ascritto quasi per intero agli acquisti di aziende desiderose di darsi un'immagine "sostenibile", avverte uno studio dell'Aniasa: se si guarda ai privati, si scende a un più modesto 1,7%, che scivola addirittura sotto l'1 nelle regioni del Sud.

Per motivi ormai ben noti, fra carenza d'infrastrutture e limiti di autonomia, ma soprattutto per una banale questione di prezzo: per le elettriche acquistate con gli incentivi, nei primi mesi dell'anno quello medio viaggia nell'ordine dei 29.500 euro. Inutile girarci attorno, insomma: oggi come oggi restano un prodotto di élite. E tali sono destinate a rimanere sin quando i costruttori non riusciranno a tagliare i prezzi, a cominciare naturalmente da quello delle batterie, sino a raggiungere il più volte promesso traguardo dei 100 dollari per kWh (adesso siamo attorno ai 150). Altrimenti, a dispetto d'incentivi e conclamate voglie green dei millennial, l'annunciato sorpasso sui motori a scoppio rischia di rivelarsi una chimera.

Massimo Nascimbene