

Verso un cambiamento della filiera dell'automobile

Ho riassunto in poche note una grande quantità di informazioni che si stanno diffondendo sui progetti di innovazione della filiera dell'automobile, in Francia ma anche in Gran Bretagna.

Qualunque prodotto ha avuto in pochi decenni una trasformazione tecnologica radicale (pensiamo solo al settore della telecomunicazione), questo non è avvenuto per il trasporto, vincolato al petrolio. Le innovazioni (utilizzo dell'elettronica ad esempio) sono solo marginali. L'auto termica è un prodotto profondamente obsoleto, costoso nell'ammortamento e anche nel suo utilizzo, di scarsa durata per incentivarne il ricambio.

Si è finora ragionato (in Italia moltissimo) sugli aiuti di stato.

Mi pare interessante richiamare l'attenzione, affinché altri, con più competenze delle mie, possano approfondire come si sta sviluppando in Europa un piano per il settore industriale del trasporto, in modo coraggioso, con forti investimenti pubblici e privati, molto diverso dalle interviste da bar che dobbiamo leggere sui nostri media.

Il progetto del governo francese:

Il Ministro della Ripresa Produttiva francese (sì, in Francia anche nominalmente questo è diventato il Ministero dell'Industria) ha dichiarato: "Noi vogliamo favorire il mutamento della filiera dell'automobile".

Il 25 luglio sono state presentate dei primi punti di metodo e di interventi:

- 1) In primo luogo il rafforzamento del meccanismo bonus-malus, con il bonus per i veicoli elettrici che può elevarsi a 7.000 euro e quello per i veicoli ibridi che può arrivare a 4000 euro.

Il malus (cioè la tassa per i veicoli più inquinanti) finanzia il bonus.

Dal gennaio 2008 è stato istituito un bonus/malus ecologico per le vetture nuove, per spingere all'acquisto di veicoli sempre più "puliti". Dal gennaio 2009 il malus è divenuto annuale per i veicoli molto inquinanti (> 190 gr/Km) (160 euro fissi all'anno, anziché essere versato interamente all'acquisto).

Il bonus ecologico è versato alla prima immatricolazione per i veicoli nuovi che emettono meno di 125g di CO₂/km (che rappresentano circa il 50% delle vendite).

Con le nuove misure il bonus rappresenterà, per la Francia, un costo di circa 490 milioni di euro.

Attualmente le vendite di vetture elettriche in Francia rappresenta lo 0,12% del mercato, le ibride a benzina lo 0,58%, le ibride diesel lo 0,12%.

Queste misure valgono per il 2012, la legge finanziaria del 2013 migliorerà il rafforzamento dei dispositivi.

- 2) L'obiettivo è che nel 2015 i veicoli francesi non dovranno emettere in media più di 100 gr. di CO₂/km. Con l'obiettivo di realizzare gli 80 gr. Nel 2020.

Attualmente il più virtuoso è il gruppo Fiat con un livello di emissioni di 118 gr. di CO₂/km.

Questo grazie alla tecnologia che la Fiat ha prodotto in Italia e che ha sempre aiutato la Fiat a posizionarsi nei mercati.

L'insieme dei costruttori fornisce una media inferiore a 140 gr. di CO₂/km (salvo Mercedes e BMW).

- 3) Il secondo filone del governo è l'incitamento all'acquisto pubblico dei veicoli "puliti". Almeno il 25% dei veicoli comprati dallo Stato dovrà essere elettrico o ibrido.
- 4) Un punto importante è l'investimento di 50 milioni di euro per l'installazione di punti di ricarica nel territorio, la cui mancanza è uno degli ostacoli maggiori all'acquisto di veicoli elettrici.

Il governo francese si propone di coinvolgere l'Unione Europea per un intervento di fondi appropriati per 500 milioni di euro, finalizzati alla trasformazione della filiera.

La trasformazione della filiera significa aiutare il progressivo adattamento anche della componentistica e dei fornitori, oltre che ovviamente gli adattamenti alla mobilità e alla viabilità.

Sono gli inizi di un piano industriale al livello della sfida del cambiamento climatico e della riconfigurazione dei mercati.

Nuovi spazi di mercato?

In settembre in Francia sono state vendute solo 482 vetture elettriche utilitarie (essenzialmente Kangoo e la futura Berlingo elettrica). Anche calcolando il bonus governativo, il costo dell'uso del veicolo non è ancora a vantaggio dell'elettrico. I grandi sconti che i costruttori offrono alle imprese per l'acquisto di flotte di veicoli utilitari termici hanno il loro peso. Inoltre non esiste ancora un mercato secondario del veicolo elettrico, e questo è un altro freno.

L'ibrido e l'ibrido ricaricabile resta il più interessante, pur essendo ad oggi ancora il più caro.

SymbioFCCell inaugura il primo sito europeo di fabbricazione di sistemi di pile a idrogeno a Grenoble

Se oggi la pila a combustibile (PAC) è cara da produrre (e quindi è prodotta per piccole serie essenzialmente per laboratori di ricerca) dal 2013 cambierà. Infatti SymbioFCCell intende produrre delle PAC su scala industriale su una linea inaugurata recentemente a Grenoble e sviluppata in associazione con la CEA e la Siemens Energy.

La capacità annuale di questa linea di produzione, che è attualmente unica in Europa, è di 1.000 sistemi, con una potenza tra i 5 e i 20 Kw. La società fornisce già anche sistemi più potenti per camion, battelli o bus silenziosi e non inquinanti.

La pila a combustibile ha parecchi vantaggi: molta più autonomia del veicolo fornito di una batteria elettrica, rapidità di ricarica, ingombro ridotto, sviluppo di calore che può essere utilizzato per il riscaldamento dell'abitacolo, componenti riciclabili al 95%.

I modelli che attualmente sono attrezzati con motore elettrico di SymbioFCCell sono: Kangoo di Renault (autonomia tra 200 e 300 km con emissione 0% di CO₂, con dispositivo all'idrogeno), Maxity di Renault Trucks e anche una vettura da corsa, la Green GT H₂, che parteciperà alle 24 ore di Le Mans nel 2013.

Il gruppo austriaco AVL, principale costruttori di banchi di prova motori, ha messo sul mercato per testare veicoli elettrici e sistemi di batterie

Il banco di prova del motore elettrico integra una macchina di carica, un simulatore di batterie, un convertitore universale, una camera climatica, un condizionatore di temperatura, e un sistema di pilotaggio e di simulazione. L'analisi quindi si estende ai sistemi di ricarica.

AVL fornisce già alcuni costruttori con un "prolungatore di autonomia", un piccolo motore termico che si mette in moto quando il livello di carica delle batterie diventa particolarmente basso. Allora si avvia un generatore che ricarica il veicolo, permettendo di prolungare il viaggio.

Veolia crea una rete di installazioni di stazioni di ricarica

Veolia Ambiente ha firmato degli accordi nazionali con i principali costruttori francesi (Renault-Nissan, PSA) e ha iniziato un servizio integrato di impianti.

Questo permetterà di acquisire con l'auto elettrica anche il punto di ricarica: il modello base ha un costo di 379 euro.

Molte società si stanno impegnando su questo aspetto, dalle più grandi a aziende specializzate minori: tutti i punti di ricarica sono attrezzati con un software di gestione tecnico, un lettore di carte, una applicazione GSM per il pagamento, sistemi di ottimizzazione dell'energia.

Sul modello che si sta diffondendo in Gran Bretagna (4.000 stazioni di ricarica) si ricorrerà anche alla ricarica "per induzione", cioè senza fili.

Una notevole quantità di investimenti che indicano la fiducia nello sviluppo di questo mercato.