

Auto, non solo elettrico: strada a più corsie per le emissioni zero

La transizione. I costi delle batterie e il rebus incentivi ridanno slancio a idrogeno e soluzioni ibride. Intanto in Italia le e-car sono crollate del 27%

Alberto Annicchiarico

La strada sembra segnata da anni. Scelte politiche come lo stop ai motori a combustione interna, deciso in Europa e in California, dal 2035 e gli investimenti per centinaia di miliardi delle case automobilistiche (oltre 500 tra il 2022 e il 2026) dicono che il futuro dell'auto è elettrico. In Cina è già il presente visto che le auto a batteria nell'anno appena terminato hanno superato il 20% delle immatricolazioni, in Europa si è assistito a una frenata (12%), gli Usa sono cresciuti restando intorno al 7%. L'Italia è un caso, con il crollo del 27% a 49mila bev (battery electric vehicle) venduti. Eppure 7 italiani su 10 sceglierebbero l'elettrico (ibrido plug-in o full) ma sono frenati da prezzi elevati e tempi di ricarica. In generale l'orientamento dei consumatori, secondo il Deloitte Global Automotive Consumer Study 2023, vede sempre i cinesi come i più propensi a passare all'elettrico, seguiti dai tedeschi.

Partita chiusa? No. O almeno non del tutto. Molti grandi costruttori credono che l'elettrico puro non possa essere l'unica strada per raggiungere l'obiettivo delle emissioni zero. La pensa così Akio Toyoda, presidente della casa numero 1 nel mondo, che spinge sulle ibride e sulla complementarietà dell'idrogeno, ovvero di motori elettrici alimentati a idrogeno (Fuel cell electric vehicles o fcev). Ma anche in Europa non mancano i segnali che un altro mondo è possibile. Stellantis punta a una considerevole quota di partecipazione in Symbio per produrre van fuel cell (100mila sistemi all'anno entro il 2028 contro un milione di motori elettrici). E poi ci sono i progetti di Volkswagen, Bmw e Honda.

«La stessa Renault un anno fa - commenta Cristiano Musi, group ceo di Landi Renzo, azienda quotata globale, leader nei settori della mobilità sostenibile e delle infrastrutture per il gas naturale, biometano e idrogeno - ha annunciato un accordo con Plug Power per i van. E se poi andiamo a vedere i produttori di camion, a partire da Iveco e dal suo accordo con Nikola ai brand tedeschi, tutti stanno lavorando su progetti per veicoli fcev, ma anche sull'utilizzo dell'idrogeno come combustibile».

Una delle ragioni della diversificazione da parte dei produttori potrebbero essere le batterie. Quest'anno, complici i costi delle materie prime ai massimi storici, i prezzi sono saliti per la prima volta dopo 12 anni di discesa. Cosa potrebbe succedere in un mercato dell'auto totalmente dipendente da litio, cobalto e nickel?

Certo, al momento se scriviamo Toyota Mirai (berlina) o Hyundai Nexa (suv) pochi sanno di cosa si parla. Hanno moltiplicato le vendite nel 2021, ma siamo sempre nell'ordine di tre decine di migliaia (in Europa hanno venduto meno di 600 esemplari nei primi 11 mesi del 2022, Mirai ha venduto 2mila esemplari negli Usa e 12mila in Canada). E secondo una recente stima IEA (l'Agenzia internazionale per l'energia) i veicoli elettrici alimentati a idrogeno (auto e veicoli commerciali leggeri) potrebbero assestarsi tra l'1 e il 6% delle immatricolazioni entro il 2030, con le maggiori presenze in Giappone e Cina. A fronte di un 40-50% dei veicoli elettrici a batteria. E di una torta di ricavi totale stimata in 3.800 miliardi di dollari (oggi sono 2.700).

«L'Europa - continua Musi - è l'unico continente in cui si è verificata una sorta di ubriacatura da elettrico a batteria. Peraltro, siamo in presenza di un paradosso per cui, in tema di sostenibilità, si parla di elettrico per le auto senza preoccuparsi di come l'energia venga prodotta. Quello che vediamo noi conferma molto le parole dell'amministratore delegato di Toyota. Ci saranno diverse fonti energetiche e convivranno con delle penetrazioni diverse a seconda dell'area geografica e a seconda del tipo di applicazione». In caso contrario, quali sono i rischi? «Intanto c'è un aspetto tecnologico. Nonostante l'aumento dell'autonomia, si è arrivati a 350-400 chilometri dopo dieci anni con tempi di ricarica lunghi e con ancora dei grandi punti di domanda sull'utilizzo e smaltimento. Allo stesso tempo, una scelta del genere potrebbe creare una forte dipendenza dall'importazione di nichel e cobalto, e anche delle stesse batterie. Non dimentichiamo che le gigafactory in Europa, di fatto, assemblano batterie con componenti che arrivano dalla Cina».

Già, la Cina. Il primo produttore mondiale di batterie, Catl, detiene da solo il 40% delle quote di mercato. E Musi ricorda che il futuro della mobilità passa anche dall'Asia. «La Cina sui veicoli commerciali come i bus è tra le nazioni che sta scommettendo maggiormente sull'idrogeno. Ogni anno in Cina vengono prodotti circa 8 mila bus a idrogeno. Non solo. Il gas naturale e il gnl su bus e veicoli pesanti hanno una penetrazione superiore al 6%, ma le stime dicono che entro il 2030 arriveranno al 10%. L'idrogeno arriverà a un 10-15% e si candida a sostituire il diesel. Se poi guardiamo all'India vediamo che sta investendo tantissimo sul gas naturale, sul biometano ed ha iniziato a investire sull'idrogeno da utilizzare sia per usi industriali che per la mobilità. Lo testimonia il recente accordo fra Tata e Cummins. Noi stessi abbiamo una presenza importante in India nel segmento automotive e stiamo lavorando per la produzione di compressori».

Landi Renzo con la controllata Idromeccanica ha prodotto i compressori delle stazioni di rifornimento per i furgoni a idrogeno di Amazon, negli Stati Uniti. Sempre negli Stati Uniti è partner di Ford nei veicoli a biometano. «Negli Usa stiamo vedendo grandi investimenti proprio nell'alimentazione a biometano. Questi motori vengono definiti zero emission o near zero emission».

In Europa potrebbe essere politicamente più complicato? «Pensiamo a quanto è accaduto la scorsa estate, quando gli effetti del climate change si sono abbattuti sulla

produzione di energie rinnovabili, per assenza di acqua e vento. Credo che per il futuro non si possa contare al 100% su fonti che non dipendono dall'uomo. Occorre sfruttare le diverse fonti energetiche sia per l'automotive ma anche per gli utilizzi industriali, andando a sfruttare le tecnologie che consentono la minore emissione di CO2. Ecco perché è necessario investire anche su gas naturale e biometano, con quest'ultimo che a nostro avviso avrà un ruolo sempre più rilevante. Non potremo parlare di auto a zero emissioni se in questa fase difficile siamo costretti a riattivare le centrali a carbone, come del resto la Cina non ha mai smesso di fare, e con quella energia produciamo auto elettriche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA