

13 ottobre 2008

Auto elettrica, è in Israele la terra promessa

di Paolo Guidelli Guidi

Lo tsunami finanziario sequestra le prime pagine: sembrano lontani i giorni del petrolio a 140 dollari, si attenua l'impulso verso le emissioni zero. Ma i trend di fondo persistono: Cina, India, Brasile e Russia continuano a crescere e hanno fame di energia; le tensioni geopolitiche nelle zone del petrolio e degli oleodotti (Iran, Georgia, prossimamente Crimea...) covano sotto la cenere in attesa dell'esito delle elezioni americane; entro l'anno avremo le norme europee di controllo delle emissioni.

In questo quadro, il progetto Renault-Israele "Better Place" è un elemento di novità concreta e proietta scenari interessanti. Lo spettro del "supply crunch" con il barile a 200 dollari a breve termine è meno sbandierato ma non per questo meno realistico. Le nuove grandi scoperte di olio e gas (in Brasile, sotto l'Artico, nel Mare di Barents) cambiano la stima delle riserve e la graduatoria dei Paesi produttori, ma i costi di esplorazione e produzione sono enormi e il prezzo del prodotto sarà sostanzialmente superiore a quello arabo.

L'auto a emissioni zero (Zev) resta il tema caldo su cui i grandi dell'auto lavorano, e i piani di sviluppo dell'auto elettrica o ibrida non hanno motivo di subire revisioni, anche se l'orizzonte economico è piuttosto cupo. Tutti lavorano sulle batterie, ma si distinguono due posizioni: chi punta direttamente sul "plug-in", la vettura elettrica senza motore a combustione, e chi insiste nello sviluppo del l'ibrido per arrivare al Zev con gradualità.

È interessante che siano in primo luogo le case giapponesi (insieme a Mercedes-Benz e Porsche-Volkswagen) a scegliere la via più cauta dell'ibrido. I giapponesi hanno la esperienza in tema di "city car" pulita: metà del grande mercato nipponico è costituito da mini-auto a inquinamento ridotto, le "k-cars". Mitsubishi promette per l'anno prossimo in Giappone la i-Miev, ma lancerà presto anche in Europa una mini-car ibrida. I principali produttori di batterie sono giapponesi. E Toyota e Honda sono pionieri dell'ibrido. L'orientamento giapponese è dettato da considerazioni di mercato, tecnologia e organizzazione industriale.

L'auto soltanto elettrica ha per ora un'autonomia limitata, è ristretta all'uso urbano e presuppone un'attenzione allo stato di carica delle batterie che l'utente medio non ha. In America si chiama "range anxiety", paura di restare a secco. La tecnologia più promettente, quella delle batterie agli ioni di litio, è giovane. Rischi (di incendio o surriscaldamento) e limiti (di capacità, durata, tempi di erogazione) sono ancora rilevanti.

Sul piano dell'organizzazione industriale, il passaggio dal motore a combustione interna all'elettrico pone sfide enormi di conversione delle capacità industriali e di servizio (reti distributive capillari, senza le quali l'auto elettrica non può funzionare).

Il tema di un'infrastruttura distributiva compatibile con l'automobile è sicuramente centrale per il progetto "Better Place". Israele è un "best fit" per un progetto pilota che propone di pagare a chilometro l'energia consumata. In Israele la percorrenza media è inferiore a 70 km, le città sono relativamente vicine e il circolante è inferiore ai due milioni di veicoli. Piccole distanze, piccolo mercato, forti incentivi per l'auto a impatto zero, insieme alla volontà di ridurre la dipendenza dal petrolio e a grandi potenzialità di sviluppo della generazione fotovoltaica.

Insomma, il laboratorio perfetto per un esperimento innovativo. Il progetto Renault-Nissan-Agassi è un'applicazione esemplare del precetto della Blue Ocean Strategy: come recuperare il tempo perduto mettendosi nelle condizioni migliori e con i minimi rischi. In mercati più grossi gli investimenti nella struttura distributiva sarebbero inavvicinabili. Già in Israele si parla di 500mila stazioni di ricarica (numero che sembra francamente eccessivo, ndr) ed emerge che il posizionamento delle batterie sotto il veicolo implica servomeccanismi specifici per ciascun modello, con moltiplicazione dei costi e della complessità di servizio.

Gli ostacoli e le sfide da superare sono innanzitutto la creazione di uno standard tecnologico di batterie e della relativa gestione. Il rischio è che ciascun produttore sviluppi standard propri, il che stimolerebbe una corsa simile a quella vista nella fase nascente del mercato del pc, e conclusa con il trionfo di Microsoft.

In termini automobilistici, questo apre prospettive inattese: domani potrebbe spuntarla un produttore del software di gestione delle ricariche elettriche, o del servizio di fatturazione dell'energia, o della locazione dei veicoli, o una combinazione di tutto questo? Magari con le case automobilistiche che scivolano in secondo piano?

Improbabile che si arrivi a questo limite – l'automobile ha specificità più complesse del pc – ma l'approccio Agassi infrange una barriera mentale. Intanto, nel breve-medio termine sembra vincente l'approccio Toyota: dall'alto di un grande parco circolante ibrido, la casa giapponese ha tanta esperienza e tutte le strade aperte. Potrebbe lanciare una city car a zero emissioni anche domani.

In Europa, le norme sulle emissioni medie spingono soprattutto i produttori di grosse cilindrate verso l'auto a zero emissioni. Ma anche chi fa utilitarie dovrà attrezzarsi rapidamente per non restare ai margini del grande gioco.

13 ottobre 2008