

Addio di Fca al diesel: lo stop su tutte le auto scatterà entro il 2022. Quei gas troppo difficili da ripulire che saranno cancellati dall'elettricità

ROMA Si avvicina il primo giugno, l'investor day in cui Fca illustrerà quale sarà il suo futuro nei prossimi quattro anni. E arrivano i primi rumor. Ieri dalla Gran Bretagna un'anticipazione forte. Il prestigioso Financial Times ha scritto che nel piano ci sarà l'annuncio della rinuncia al motore diesel sulle vetture del gruppo Fiat Chrysler entro il 2022. Chiaramente il propulsore a gasolio continuerebbe a svolgere il suo lavoro sui veicoli commerciali. Così su due piedi la notizia sembra priva di fondamento, per tutta una serie di ragioni. Il vecchio diesel non avrà vita eterna, ma il 2022 è davvero vicino; Fca, inoltre, ha propulsori a gasolio all'avanguardia che coprono tutte le esigenze del mercato.

PRODUZIONE ALL'AVANGUARDIA

Dalle piccole, di cui Fiat è leader in Europa (la vera patria del diesel), alle medie, con il nuovissimo 2.2 che equipaggia Giulia, Stelvio e Jeep Wrangler, fino alle grandi con il generoso sei cilindri a V fiore all'occhiello di Grand Cherokee, dei poderosi pick up Ram e delle lussuose Maserati. Ci sono altri aspetti, però, che suggeriscono di prendere la voce in considerazione. La fonte è sicuramente autorevole, l'approccio non è quello di un media a caccia di scoop. L'azienda interessata, inoltre, almeno per il momento, non ha smentito. Un ulteriore elemento è la visione strategica di Sergio Marchionne, un manager che ha spesso annaffiato fiorellini trascurati da tutti (la Chrysler nel 2008 tutto sembrava meno che una gallina dalle uova d'oro) e che ha formidabile abilità a comunicare.

LA CAPACITÀ DI ADATTAMENTO

I diesel Fca sono in pole position e in diversi paesi hanno quote di rilievo, ma se veramente il destino del cuore a gasolio fosse segnato potrebbe essere meglio cavalcare l'onda del cambiamento invece che rischiare di venirne travolti. L'orizzonte temporale, in ogni caso, appare veramente troppo vicino, per un'industria come quella automotive il 2022 è dopodomani. Fca nell'ultimo periodo ha dimostrato una notevole duttilità, è stata rapida ad adattarsi allo scenario in movimento nonostante abbia continuato ad investire pure sulle powertrain tradizionali, a benzina e a gasolio, oltre che ha puntare con decisione sull'ecologico metano. Un interessante carburante di transizione.

Sulla guida autonoma, per esempio, ha spinto il piede sull'acceleratore senza esitare siglando prima l'accordo con Google per la Pacifica che viaggiano senza pilota e poi l'intesa a più ampio raggio con BMW e Intel. All'auto elettrica, in realtà, Marchionne non è mai stato contrario. Ha solo detto, anche più volte, che non era ancora giunto il momento di vendere questo tipo di vetture perché i costi erano superiori ai ricavi. Anche perché la sua azienda era «in corsa per recuperare», quindi più delle altre guardava con attenzione il presente e il futuro prossimo. Proprio recentemente il ceo di Fca ha spiegato: «Avevamo proposto un'alleanza, ma non ci hanno ascoltato; quindi abbiamo lavorato in modo diverso ottenendo degli ottimi risultati. È andata meglio così, ora siamo pronti a giocare la partita alla pari con gli altri».

SPINTA ALL'ELETTRIFICAZIONE

Ecco quindi che la nuova Fca, quella con l'azione recentemente in grado di superare i 20 euro e di spingere la capitalizzazione oltre i 30 miliardi, guarda il domani con una vision differente trattando con attenzione e rispetto i temi della mobilità sostenibile, elettrificazione e guida autonoma in testa.

Nel piano non è ancora certo se ci sarà la rinuncia al diesel, ma sono invece quasi sicure corpose sorprese sul tema dell'ibrido (anche plug-in) e dell'elettrico. A Modena la Maserati Alfieri zero emissioni è in avanzatissima fase di sviluppo e si dicono meraviglie. Anche nella vicina Maranello, un'altra gemma della scuderia Exor, pare stiano studiando sull'elettrico perché al salone di Detroit il presidente Marchionne ha dichiarato: «Se ci saranno delle supercar elettriche la prima a farle sarà la Ferrari». E lui meglio di

chiunque altro sa bene che quel giorno non è poi lontanissimo.

Quei gas troppo difficili da ripulire che saranno cancellati dall'elettricità

ROMA Scomparso per sempre nelle nebbie del Canale della Manica mentre cercava di risolvere mille problemi, è poi diventato un eroe per gli straordinari traguardi raggiunti dal motore che ha inventato. Non sarebbe in ogni caso felice in questo periodo l'ingegner Rudolf Diesel, dopo decenni di crescente successo la sua creatura è stata messa sul banco degli imputati e, in un mondo globale che corre spedito verso la mobilità sostenibile, pare proprio che abbia poche ancora di salvezza.

Eppure sia era arrampicato molto in alto. Spinto dall'industria europea e in particolare da quella tedesca aveva dimostrato di essere una soluzione perfetta non solo per i grandi camion, le navi, le ruspe e i trattori, ma anche per le piccole citycar. Per il diesel sono state combattute anche guerre ideologiche con mostruosi interessi in campo. Gli europei lo hanno sempre adorato, convinti che fosse la loro arma in più per battere la concorrenza e per abbattere la CO2 incolpata di causare i cambiamenti climatici. Americani e giapponesi lo hanno sempre digerito poco, considerandolo in ogni caso inquinante. Poi sono arrivati i cinesi, un altro grande mercato e un'altra strategica industria, e si sono schierati dalla parte dei secondi quasi ignorando il propulsore a gasolio.

Sia come sia, lo sanno tutti che il diesel ha ormai un destino segnato. Anzi, un orizzonte temperale limitato lo hanno tutti i motori termici. È solo una questione di tempo (tempi lunghi, ovviamente, non si parla certo del 2022), ma verranno sostituiti dai propulsori elettrici che non inquinano e non fanno rumore oltre ad essere (potrà sembrare strano) più performanti e garantire un maggiore piacere di guida. Arriverà un momento in cui costeranno anche meno di quelli tradizionali.

OSTEGGIATO DAI POLITICI

La politica, inoltre, ha lanciato un sasso nello stagno: francesi ed inglesi hanno annunciato che nel 2040 viteranno la vendita dei motori a scoppio sulle vetture. Le amministrazioni locali si sono portate avanti. Ieri a Roma la domenica era ecologica e, con una decisione difficile da comprendere, le modernissime vetture Euro 6b non erano autorizzate a circolare. Il motore diesel è stato e resterà un capolavoro. Grande efficienza, coppia da record, emissioni di CO2 inarrivabili per un benzina. Utilizza però un carburante meno nobile, emette sostanze più complesse da pulire che richiedono dispositivi più complessi e costosi. Apparatì che, quando non sono perfettamente in ordine, potrebbero non funzionare.