

# ensign

La rubrica per comprendere  
la finanza sostenibile

## MATTER

Numero 9

A cura di **Massimiliano Comità**, Portfolio Manager di Kairos

## Auto-Sconto

Immaginare il mondo dell'auto fra trent'anni è un esercizio arduo. Si rischia di perdere un po' la misura. In *Ritorno al futuro*, film del 1985, il 2015 era dominato da macchine volanti e autostrade tra le nuvole. Ma il cinema vuole impressionarci e forse noi ci aspettiamo proprio questo quando ci sediamo di fronte al grande schermo. Per rimanere più ancorati a terra, molti analisti, che devono pur avere una visione del mondo che verrà per proporre saggi investimenti, si sono arrischiati in questo esercizio proponendo visioni meno fantasiose, le cui basi si fondano su prototipi già visibili oggi. Così possiamo intuire che fra trent'anni la probabilità di trovare nelle vicinanze un distributore di benzina sarà forse pari a quella di trovare oggi una colonnina elettrica, viaggeremo su taxi telecomandati e l'unico divertimento che ci rimarrà sarà la pista di kart e le autoscontro al luna park.

Di scontri però le auto ne avranno ben più d'uno, in un prossimo futuro.

Cominciamo con la riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>. L'Europa ha da poco alzato il livello di riduzione di emissioni di gas da effetto serra (GHG) rispetto al valore di riferimento del 1990, per giungere al suo obiettivo di emissioni nette zero entro il 2050: da un primo target del 40%, passando per il successivo 55%, il Parlamento europeo a ottobre ha votato per un più cospicuo 60%. L'onda blu di Biden, seppur un po' sbiadita, e la dichiarazione del mese scorso di Xi Jing Ping di volere una Cina a emissioni nette zero entro il 2060 vanno nella stessa direzione.

Per i costruttori automobilistici, europei e non, questo significa **elettificazione**. Percentuali di ZLEV (Zero Low-emission Electric Vehicles) della propria flotta sempre maggiori, in un tempo che corre più veloce di una Ferrari. Lo scorso 27 ottobre la nuova roadmap dettata dalla Society of Automotive Engineers of China (SAE-China) ha richiesto la scomparsa delle auto a combustione interna entro il 2035 (oggi si stima siano sopra il 94%), così come l'amministrazione democratica americana che si è prefissata lo stesso obiettivo e lo stesso limite di tempo. L'Europa, che fa della sostenibilità un mantra, anticipa entro il 2030 i

limiti di emissioni per le auto più stringenti dei due partner mondiali.

In Europa abbiamo target scadenziati che impongono limiti già dal 2020 e chi non li rispetterà rischierà multe salate. Studi di Barclays ed Exane relativi all'andamento della produzione di auto nella prima parte del 2020 mostrano come molte case automobilistiche debbano già incrementare la percentuale di veicoli elettrici entro la fine dell'anno per non incorrere in sanzioni.

Di contro, le case produttrici lamentano limiti sempre più stringenti in un mondo dove la scarsa infrastruttura impedisce la proliferazione di questo nuovo tipo di veicoli. La conseguenza è un numero minore di modelli, che insieme all'elevato costo (delle batterie) rappresenta l'altro motivo dell'attuale poca appetibilità da parte dei clienti finali.

Qualcuno potrebbe sostenere che ci saranno incentivi governativi che aiuteranno questa trasformazione, ma saranno più volti a sostenere la domanda (dato il costo elevato di queste vetture) piuttosto che aumentare i margini delle case automobilistiche. Con la riduzione del costo delle batterie, intorno al 2025-2030, verranno forse anche meno gli incentivi, un po' come è successo agli impianti solari.

Le limitazioni delle emissioni passano anche per un concetto diverso di mobilità: il futuro globale dell'auto sarà dominato dal **car sharing**, con il benessere dei millennials ormai più attratti dalle performance del proprio smartphone che dal rombo di un motore. Uno studio di Barclays stima che il 50% delle auto attuali sia utilizzato solo per spostamenti da un punto A a un punto B. Immaginate che lo possiate fare in un veicolo a guida autonoma il cui interno sia simile a un salotto nel quale possiate guardarvi un film, ascoltare musica o lavorare col vostro pc grazie a una connessione wireless. Nessun pensiero per la strada. Questa eventualità **ridurrebbe le auto usate per il solo trasporto di un fattore nove**, media ottenuta considerando sia città metropolitane che zone più rurali. Se l'auto di cui

parliamo potesse anche essere utilizzata da due utenti, il fattore di riduzione salirebbe a 18 e così via. Certo, queste auto saranno sempre in movimento, quindi faranno più chilometri di quelle attuali, e forse le case produttrici guadagneranno più dai servizi che dalla vendita di mezzi, ma bisognerà adattarsi alle nuove abitudini.

E poi ci sono i **competitor** più recenti, composti da quelli che si pensavano deboli e invece sono diventati delle icone e quelli che non ci si aspettava proprio. La prima categoria è rappresentata dalle società che costruiscono solo auto elettriche o a idrogeno, che rispetto alle tradizionali case automobilistiche hanno la libertà di pensare solo al futuro e non a come trasformare un pesante passato. Nella seconda categoria ci sono invece società trasversali a molti settori. Ne citiamo due come esempio: Google e Apple. La prima fondatrice di Waymo, un'auto taxi adatta al car sharing, senza pretesa di essere accattivante né di offrire prestazioni eccitanti, con le sue 25 miglia orarie. La seconda, ideatrice dell'iCar, un'auto dai gusti più raffinati, meno adatta alla condivisione e che tutti correranno ad acquistare accalcandosi davanti ai negozi quasi come accade oggi all'uscita di un nuovo iPhone.

Davanti alle potenze di fuoco di questi due giganti della tecnologia (e chissà se altri attori simili non entreranno in un secondo momento), pare comunque meno enfatico, seppur degno di nota, il grido di una delle maggiori OEM europee circa l'investimento nei prossimi quattro anni degli utili prospettici dei prossimi sei.

Insomma, le vecchie case automobilistiche avranno molti scontri da affrontare nel prossimo futuro e forse chi potrà beneficiarne saranno i fornitori di componenti: le nuove auto saranno infatti tempestate di sensori, avranno batterie sempre più performanti e comunicheranno e condivideranno i propri dati con le altre autovetture e con "cervelli elettronici centrali" che le guideranno attraverso il traffico. Sarà più un software su quattro gomme (se avranno ancora le ruote) che un'auto con una centralina, visto che gli ultimi ritiri dal mercato sono dovuti a malfunzionamenti digitali più che meccanici.

Ciò che rimarrà dell'auto tradizionale di oggi fra trent'anni sarà forse solo la passione per un motore rombante o l'odore di miscela di qualche nostalgico, categoria che subirà una forte riduzione nei prossimi decenni, proprio come successe ai cavalli dopo il tramonto del lontano west.