

Auto elettriche Tutti le vorrebbero ma i tempi sono lunghi

di **Maurizio Donelli**
alle pagine 20 e 21 **Gramigna**



La Norvegia ha ormai più colonnine per la ricarica che distributori di benzina. Ma in Italia il mercato è ancora di nicchia e gli automobilisti chiedono più incentivi.

L'AUTO ELETTRICA SARÀ DAVVERO PER TUTTI

di **Maurizio Donelli**

M

a davvero vedremo presto sulle nostre strade tante auto elettriche? La domanda è più che legittima visto l'accavallarsi di notizie e previsioni trionfali dei grandi costruttori.

Proprio venerdì BMW, Mercedes, Ford e il Gruppo Volkswagen con Audi e Porsche hanno annunciato di aver gettato le basi per realizzare la rete di ricarica rapida più performante a livello europeo: 400 stazioni entro il 2020. All'ultimo salone di Francoforte il tema dell'elettrico ha monopolizzato l'attenzione. In quell'occasione il numero uno del Gruppo

Volkswagen, Matthias Müller, ha annunciato investimenti per 20 miliardi sulle auto a batteria in modo da rendere «verdi» tutti i 300 modelli della gamma del gigante euro-



Peso: 1-2%,20-59%

peo. E poi è toccato a Mercedes: dal 2019 le Smart che si potranno acquistare, saranno solo elettriche.

I problemi dei costi

Insomma, il futuro silenzioso e pulito della mobilità sembra ormai un traguardo vicino, facilmente raggiungibile come tutta l'umanità si augura. Quasi scontato. Ma è davvero così? No. I problemi da risolvere sono ancora tantissimi. Intanto quello legato ai costi. Le batterie al litio, che permettono alle auto elettriche di muoversi, richiedono ancora grossi investimenti. E di conseguenza i prezzi di queste vetture restano decisamente alti rispetto a quelle alimentate con motori tradizionali, garantendo un'autonomia che solo in casi eccezionali supera realmente (al di là delle promesse) i 350 chilometri. E poi resta il problema serio delle infrastrutture. C'è un solo Paese in Europa dove l'auto elettrica si sta affermando con determinazione: la Norvegia. Lassù le colonnine per la ricarica ormai sono più numerose dei distributori di benzina (pare addirittura non siano più sufficienti...) e il governo incentiva fortemente l'acquisto di queste auto che hanno raggiunto il 40 per cento della quota di mercato. Civiltà. Nel resto d'Europa non è così.

La situazione in Italia

In Italia le operazioni di facciata di certi Comuni non hanno contribuito fino ad oggi a risolvere minimamente il proble-

ma. Questo genera diffidenza tra i potenziali acquirenti. È fresco fresco un sondaggio dell'Osservatorio Findomestic: circa la metà degli italiani (il 45% per la precisione) considera l'auto elettrica il veicolo più ecologico sul mercato, ma a frenarne la diffusione sono i costi elevati (la pensa così il 31%) e le carenze infrastrutturali (per il 48% non ci sono sufficienti centraline di ricarica delle batterie in città). Per facilitare il passaggio alla mobilità sostenibile gli automobilisti chiedono incentivi governativi sull'acquisto delle auto elettriche (36%), agevolazioni economiche sull'assicurazione auto, sui pedaggi autostradali, sui parcheggi a pagamento (36%) e la cancellazione del bollo auto (21%).

In Italia la rivoluzione è davvero allo stato embrionale (da gennaio a settembre sono state vendute 1.423 vetture completamente elettriche: solo lo 0,1 per cento del totale), mentre Regno Unito e Francia hanno promesso di liberarsi delle pompe di benzina entro il 2040. Chissà se ha ragione Sergio Marchionne, numero uno di Fca, quando afferma: «L'auto elettrica? Una meraviglia tecnologica. Ma anche un'arma a doppio taglio». Marchionne riconosce le potenzialità dell'elettrico «per abbattere i livelli di emissione dei centri urbani», ma ritiene che forzarne l'introduzione su scala globale, senza prima risolvere il problema di come produrre l'energia da fonti pulite e rinnovabili, rappresenti «una

minaccia all'esistenza stessa del nostro Pianeta».

Dichiarazioni decisamente controcorrente rispetto alla quasi totalità dei costruttori. E infatti Fca continua a tenere le distanze dalle auto a batteria (con l'eccezione della Fiat 500 negli Stati Uniti) pur continuando a investire notevolmente nella ricerca.

La tecnologia

Resta il fatto che per produrre le auto a emissioni zero, si genera comunque abbondante CO₂ (anidride carbonica), il nemico numero uno dei nostri polmoni. «Un'auto elettrica come la Tesla — ha dichiarato di recente al *Corriere della Sera*, Enrico De Vita, ingegnere esperto del settore Automotive — deve percorrere almeno 30 mila km per compensare la CO₂ emessa durante la produzione della sua batteria». In futuro comunque, secondo De Vita, in un contesto europeo urbano sarà preferibile l'auto elettrica, mentre fuori dalle città comunitarie continuerà a essere più conveniente il tanto vituperato Diesel.

Chi invece sostiene che il business sia già assolutamente sostenibile è Bruno Mattucci, amministratore delegato di Nissan Italia. La casa automobilistica giapponese (alleata di Renault) è tra i colossi più impegnati in questo campo: «Oggi queste vetture si possono ricaricare nel box di casa. L'autonomia è abbondante, non crea problemi. Stiamo parlando di macchine vere, non di prototipi. È vero che in certi Paesi, e l'Italia è tra questi, resta il problema delle infrastrutture. Ma

il processo mi pare irreversibile».

«Confermo che l'interesse cresce — spiega Plinio Vanini, titolare di Autotorino, la più importante rete di concessionarie d'Italia —. Negli ultimi tempi abbiamo registrato un'accelerazione nelle richieste. Il fermento tra i consumatori è tangibile. Chiedono, si informano, studiano e ora hanno cominciato anche ad acquistare. Probabilmente la consapevolezza relativa ai problemi ambientali sta decisamente affermandosi».

La Comunità europea

Un dato è certo: avere in gamma le auto elettriche (senza rinunciare per adesso a produrre quelle con motori tradizionali) consente ai costruttori di avere le carte in regola nei confronti della Comunità europea, perché la media delle emissioni si abbassa notevolmente e si evitano pesanti sanzioni. Dal 2020 le emissioni di CO₂ non dovranno superare i 95 grammi al chilometro. Bisogna correre per raggiungere questo obiettivo e le vetture elettriche, ancorché invendute, sono un bel cavallo di Troia per centrarlo.

Gli accordi tra i costruttori e il nodo delle infrastrutture Per fare il salto di qualità servono grossi investimenti



Cosa sono

● I mezzi elettrici rappresentano la storia dell'automobile. Fra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento, avevano avuto successo. Ben presto, però, sono stati sostituiti da quelli alimentati a benzina. Negli ultimi anni, però, sono tornati d'attualità, soprattutto, perché sono meno inquinanti

● Un rapporto pubblicato a giugno scorso dall'Agenzia internazionale per l'energia (Iea) dice che nel 2016 si è raggiunta quota 2 milioni di auto in circolazione nel mondo. Per l'Iea, nel 2016, ne sono state immatricolate oltre 750 mila

● Per il Rapporto annuale dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse) entro il 2040 la quota in circolazione nel mondo potrebbe superare i 150 milioni. Sebbene a oggi «la percentuale di auto elettriche nella flotta mondiale sia solo dello 0,1%»

