

consumilavororisparmioinnovazione

ECONOMIE

L'AUTO ELETTRICA È BELLA, MA PROCEDE PIANO. ECCO CHE COSA LA FRENA

di Matteo Cavezzali

Efficiente, ecologica, silenziosa. Entra nelle Ztl. Eppure non sfonda. Perché? Colpa della difficoltà di «fare il pieno», dei prezzi e dei pochi incentivi

Sono belle, silenziose, efficienti, eco-sostenibili, possono entrare nelle Ztl, gioielli di tecnologia e design. Hanno sono un piccolo inconveniente: le comprano in pochi. Le auto elettriche in Italia occupano lo 0,1 per cento del mercato automobilistico. I dati parlano chiaro: le auto vendute nel 2015 sono state 1.574.872, di cui solamente 1.460 elettriche. Inoltre, osservando i dati dei primi quattro mesi del 2016, si vede che la tendenza è in calo: se infatti tra gennaio e aprile 2015 le auto elettriche acquistate erano state 704, negli stessi mesi di quest'anno la cifra si attesta a 476 vetture. Leader in questo piccolo mercato sono due modelli, la Nissan Leaf e la Zoe Renault, seguiti dalla Citroën C-zero, la Tesla Model S e la Smart Fortwo.

Eppure i sondaggi di opinione commissionati dalle grandi case automobilistiche dimostrano che l'interesse per il settore elettrico è crescente. Come mai allora non c'è la corsa all'acquisto? I motivi principali sembrano essere la mancanza di incentivi statali e la difficoltà di trovare le torrette per la ricarica. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha promesso la realizzazione di 20 mila sta-



zioni entro il 2020 ed Enel ha detto di voler attrezzare i distributori delle autostrade. Al momento, però, molte città italiane, per esempio Messina, Matera e Rovigo, sono del tutto sprovviste di colonnine, e nelle altre ce ne sono pochissime. In tutta la Sardegna sono appena 7. Fanno eccezione alla regola Firenze, con 148 colonnine, Roma e Milano con 78 e 76, Bologna con 30 e Brescia con 28. In ogni caso, prima di partire con un'auto elettrica, è meglio informarsi su siti come www.colonnineelettriche.it. O installare a casa una wallbox, un caricatore da garage, che costa tra i 1.200 e i 1.700 euro. Per quanto riguarda invece l'autonomia delle auto, la Leaf e la Zoe oscillano sui 250 chilometri, mentre la Tesla Model S arriva a 500.

«Non bastano la sensibilità ecologica e l'appeal dell'innovazione», spiega Francesco Fontana Giusti, direttore comunicazione del gruppo Renault. «Serve il so-

stegno dei governi. In Francia, ad esempio, chi acquista un'auto elettrica beneficia di un incentivo statale di 6.500 euro, che può arrivare a 10.000 euro in caso di rottamazione». Per non parlare della Norvegia e dell'Olanda dove sono state vendute 78 mila delle 100 mila auto elettriche vendute in Europa.

Senza incentivi infatti, il prezzo di un'auto elettrica può scoraggiare: va da un minimo di 20 mila euro fino agli oltre 428 mila euro della Mercedes SLS AMG coupé Electric Drive. Le più vendute sono le più economiche Nissan Leaf (parte da 24.000 euro) e la Renault Zoe (22.100 euro). A questi costi c'è poi da sommare quello della batteria, che si può noleggiare a un prezzo che va dai 100 ai 150 euro al mese oppure acquistare assieme all'auto (circa seimila euro). Infine, anche se è molto ragionevole, va considerato il costo della ricarica: 70 euro al mese con il contratto Enel. □