

Prospettive | Al convegno «rEVolution-Electric drive days» presentata la Carta di Arese. Come favorire la mobilità “verde”

Auto elettrica: è arrivata l'ora della “scossa”



Stefano Besseghini, presidente e ad di Rse: «Le direttive Ue e gli impegni presi alla Cop21 sul clima delineano già una *road map* per i prossimi cinque anni»

Riccardo Graziano

Il motore elettrico è tecnologicamente molto avanzato e garantisce una resa del 90 per cento, contro il 30 per cento del motore termico. Dovrebbe bastare questa affermazione di Bruno Mattucci, amministratore delegato di Nissan Italia, per capire dove stia il futuro dell'industria automobilistica. Anche perché Mattucci è stato da poco insignito del prestigioso riconoscimento di «top manager dell'anno» in base al giudizio di una commissione composta da ventuno giornalisti del settore, anche grazie ai successi ottenuti nel campo della mobilità elettrica. Quindi sa bene di cosa parla. Eppure il settore non decolla, frenato da timori infondati e problematiche reali, mancanza di decisione politica e iniziativa imprenditoriale, soprattutto da una elefantica inerzia a lasciare modelli industriali consolidati (e remunerativi) per avventurarsi (e investire) su una tecnologia peraltro ormai ben oltre la fase embrio-

nale, e della quale le menti più innovative e “visionarie” hanno già ben compreso l'enorme potenziale.

Se ne è discusso a fine maggio nel primo convegno «rEVolution-Electric drive days» organizzato da Class onlus presso la pista Aci di Lainate, nella cintura metropolitana di Milano. Una “due giorni” di incontri e dibattiti ad alto livello fra istituzioni, produttori e utenti, nata dall'evoluzione del semplice raduno di possessori di veicoli elettrici che già da qualche anno si davano appuntamento per confrontarsi all'interno di un “club” ancora di nicchia ma in rapida crescita. Un evento al quale hanno partecipato le principali case automobilistiche produttrici di veicoli elettrici (Bmw, Mercedes-Benz, Nissan, Peugeot, Renault, Tesla Motors) e realizzato con la collaborazione di Enel, Cobat (Consorzio obbligatorio nazionale per il riciclo delle batterie esauste), Aci (Automobile club Italia) e

Iper, la catena della grande distribuzione che ha reso possibile la fase di sperimentazione di una vasta rete di rifornimento elettrico, installando le colonnine di ricarica presso i propri centri commerciali.

Durante il convegno d'apertura i quattro sperimentatori della rete di ricarica (Enel, A2A, Hera e Class onlus) hanno presentato la Carta di Arese, un documento di intenti che porta avanti alcune proposte atte a favorire la mobilità elettrica. Quale prima misura è previsto il meccanismo degli incentivi per abbattere il prezzo d'acquisto, contestualmente si propone un'Iva agevolata al 10 per cento, oppure la possibilità di detrazione fiscale, come per gli elettrodomestici ad alta efficienza, mentre per le aziende sono previste agevolazioni su misura.

Tutto ciò dovrebbe servire finalmente a “dare la scossa”, è il caso di dire, a un settore che non vede l'ora di esprimere le proprie potenzialità, in termini

di sviluppo, occupazione e vantaggi ambientali, ma che finora in Italia è stato trascurato quando non penalizzato. A questo proposito Stefano Besseghini, presidente e ad di Rse (Ricerca sistema energetico), ha evidenziato come il nostro Paese abbia un notevole «gap negativo nei confronti di Francia e Germania, anche in prospettiva al 2020», auspicando una svolta decisa, con la crescita parallela di parco vetture elettriche e rete di colonnine di ricarica. A tal fine ha sottolineato la rapida diminuzione del costo delle batterie, sostenendo che «in 5-7 anni si raggiungerà la *range parity*, con le auto elettriche competitive nei confronti di quelle a combustibili fossili». Del resto, ha aggiunto, «le direttive Ue e gli impegni presi alla Cop21 sul clima delineano già una *road map* per i prossimi cinque anni».

Spunti recepiti da Raffaele Tiscar, rappresentante del governo quale vice segretario generale della presidenza del Consiglio, che ha assicurato l'impegno a coordinare i lavori dei vari ministeri interessati (Sviluppo, Trasporti, Ambiente, Salute e così via). A sua volta Simone Tani, consigliere del presidente del Consiglio, proveniente da Firenze come il premier, ha annunciato che da qualche mese nel capoluogo toscano le licenze per taxi vengono rilasciate solo più a veicoli elettrici, con agevolazioni

ai tassisti stessi, i quali comunque riconoscono a prescindere la maggior convenienza delle auto a zero emissioni. L'auspicio delle istituzioni è di immatricolare 100 mila vetture elettriche da qui al 2020, di cui 80 mila aziendali e 20 mila private. Preoccupazione è stata tuttavia espressa da Giampiero Camilli, membro del gruppo di studio per la e-mobility di Anie, l'Associazione delle imprese elettrotecniche ed elettroniche, settore di eccellenza dell'industria italiana, che ha lamentato una eccessiva frammentazione progettuale. In pratica, sostiene Camilli, si è proceduto in maniera disomogenea, con interventi *spot*, grande attività della Regione Lombardia, che però resta un caso isolato, mentre altrove (Norvegia, Olanda, ma anche Cina) si è partiti a tavolletta, con ben altra decisione e coordinamento. Eppure, evidenzia Camilli, «le possibilità ci sono, basti pensare che con 20 metri quadri di pannelli solari è possibile produrre energia per muovere un veicolo per 100-120 chilometri, mentre per fare lo stesso col bioetanolo occorrerebbe coltivare 300 metri quadri per ottenere la materia prima da convertire in biocarburante». E anche i costi di utilizzo, prosegue, «sono inferiori, tanto da consentire un recupero del [differenziale del] prezzo di acquisto in 5-6 anni». Tuttavia, aggiunge con un pizzico di malizia, «un produttore come Fca continua a non ma-

nifestare interesse, e forse proprio questo è il problema nel nostro Paese».

In effetti, praticamente tutti i produttori mondiali, quale più quale meno, stanno implementando le motorizzazioni ibride ed elettriche, tranne appunto Fca, che le produce solo per il mercato californiano, dove è obbligata a farlo dalle leggi statali che prevedono una percentuale fissa di veicoli a zero emissioni sul totale delle vendite. Una politica che rischia di far perdere terreno tecnologico e commerciale alla multinazionale nata a Torino, con possibili conseguenze negative sul medio-lungo periodo, fattore che non sembra essere fra le priorità dell'attuale *management*, concentrato sui risultati economici a breve. Al polo opposto, l'inarrivabile Tesla Motors, coi suoi modelli di categoria medio-alta, leader assoluto nelle tecnologie e nei brevetti della mobilità elettrica, che tuttavia ha deciso di rendere *open source*, a disposizione di tutti, caso pressoché unico nel settore.

Dopo il successo di questo primo Salone della mobilità elettrica, è possibile che le cose cambino, ma per vincere «l'ansia da ricarica» che attanaglia i potenziali automobilisti «elettrici» occorrerà attendere lo sviluppo esteso della rete di colonnine di ricarica, che dovrà essere presente in stazioni, aeroporti e zone di carico-scarico merci. Ma soprattutto, ovviamente, presso i normali distributori di carburanti.



Proposti incentivi per abbattere il prezzo

d'acquisto, Iva agevolata al 10%, detrazione fiscale come per gli elettrodomestici ad alta efficienza, agevolazioni per le aziende



Vetture green sulla pista Acis di Lainate, nella cintura metropolitana di Milano
A destra, un modello di auto elettrica in esposizione (foto Graziano)



Ma il settore non decolla, frenato da timori

infondati e problemi reali, mancanza di decisione politica e iniziative di natura imprenditoriale
Tante le voci a confronto all'evento di Lainate