

L'auto elettrica non è più un sogno

Entro il 2015 potrebbero essere 130 mila i veicoli elettrici in circolazione in tutto il mondo, ma già **entro tre anni il mercato automobilistico potrebbe essere invaso**. La Toyota lancerà nel 2010 la sua prima elettrica "plug-in"

È

di **Andrea Danese**

SOLO QUESTIONE DI TEMPO. Entro due o tre anni il mercato mondiale dell'auto potrebbe essere invaso da una nuova generazione di veicoli, ibridi o totalmente elettrici. Non passa settimana in cui le case automobilistiche di tutto il mondo - americane, giapponesi e perfino cinesi - non annuncino di aver messo in cantiere progetti per sviluppare e produrre modelli di questo tipo. Lo si è visto all'ultimo salone di Detroit, dove quasi tutte le case presenti si sono mostrate pronte a raccogliere questa sfida.

Secondo una stima di Frost & Sullivan, società di consulenza per lo sviluppo economico di impresa, entro il 2015 saranno 130.000 i veicoli elettrici plug-in in circolazione in tutto il mondo. A prendere il sopravvento saranno le auto elettriche ibride plug-in, che, a differenza delle loro progenitrici (come la Toyota Prius, oggi l'auto ibrida più diffusa al mondo), sono in grado di funzionare quasi sempre in modalità elettrica, si ricaricano con la spina di corrente (da qui il nome plug-in) e usa-

no il propulsore alimentato a benzina solo per tornare a casa quando le batterie rimangono a secco.

La tecnologia c'è già, occorre solo perfezionarla. E la crisi che ha colpito l'industria mondiale dell'automobile, invece di ritardare il cambiamento, lo sta stimolando. Non fosse altro per il fatto che gli aiuti di Stato per le industrie in difficoltà saranno subordinati alla messa in cantiere di modelli ecologici.

Il primo a scendere in campo sarà Toyota con un'auto plug-in già entro il 2010. Ma anche altri giganti dell'auto come Ford, General Motors e Chrysler hanno promesso che i loro modelli entreranno in produzione entro il 2011.

A spingere la trasformazione dell'industria automobilistica saranno le nuove batterie agli ioni di litio, che garantiscono maggiori prestazioni e soprattutto una notevole autonomia. L'alto prezzo di questi accumulatori, però, rende ancora i veicoli elettrici meno economici di quelli tradizionali. La sfida sarà dunque di ridurre i costi di produzione.

Un ritorno al passato

In realtà l'auto elettrica parte da lontano: la prima vettura a superare il muro dei 100 km l'ora è stata elettrica. Era il 1899 e a Parigi il belga Camille Jenatton con la *Jamais Contente* (Mai contenta) superava il limite. E nel 1912 circolavano negli Usa 20 mila auto e 10 mila camion e bus a zero emissioni. L'era della mobilità elettrica tramontò una ventina di anni dopo con il successo del petrolio e dei motori a benzina o gasolio.

Escono ora dai cassetti dei progettisti tutti i modelli che per anni sono rimasti a dormire perché il "mercato non era maturo", la tecnologia insufficiente. O forse per-

PER COSTRUIRE UN'ECONOMIA VERDE

FAVORIRE IL CONTATTO TRA LE IMPRESE che offrono prodotti e servizi a basso impatto ambientale e le pubbliche amministrazioni. Nasce con questo obiettivo il Green Management Institute (GMI), frutto di un progetto cofinanziato dalla Unione Europea nell'ambito del Programma Life Ambiente. Ne fanno parte una quindicina di aziende che rappresentano eccellenze nei rispettivi settori di riferimento: dalle fonti rinnovabili alle bioplastiche riciclabili al 100%, dai veicoli elettrici ai servizi di riduzione dei rifiuti. In sostanza GMI vuole essere punto di incontro fra soggetti convinti che la competitività fondata sulla leva ambientale sia l'unica strada perseguibile per la nostra economia e il nostro futuro. Fra le sue attività ci sono: il supporto alle imprese e agli enti locali attraverso la produzione di analisi e rapporti sulle implicazioni delle innovazioni ambientali, la promozione delle aziende partner, la definizione di piani di comunicazione ambientale strategica, l'identificazione di idee e progetti ad alto potenziale ambientale. Per la provincia di Milano, ad esempio, GMI ha promosso accordi di programma con la grande distribuzione per la riduzione dei rifiuti (progetto "Il sacchetto che ama la natura"), mentre per Rimini Fiera ha effettuato un'analisi sulle opportunità economiche delle tecnologie ambientali italiane nel Golfo Persico.

www.greenmanagement.org



MICRO-VETT DA 20 ANNI AUTO ELETTRICHE

IN QUALCHE MODO HA PRECORSO I TEMPI. Micro-vett ha iniziato a produrre veicoli commerciali elettrici più di vent'anni fa a Imola, dopo la crisi petrolifera dei primi anni Ottanta, e oggi è leader in Italia e tra le più importanti aziende in Europa. Può vantare di essere stata il motore di decine di progetti di mobilità urbana sviluppatasi in altrettante città italiane e straniere, con oltre 5.000 veicoli venduti dall'inizio dell'attività. Fra questi spicca il piano di mobilità ecologica di Reggio Emilia in cui l'amministrazione pubblica, nel 2003, ha adottato 371 veicoli elettrici in sostituzione di quelli tradizionali per favorire il miglioramento della qualità dell'aria. Il progetto ha valso alla città il "Global E-Visionary Award", il più importante riconoscimento assegnato a livello mondiale dalla WEVA (World Electric Vehicle Association) alle città che si sono contraddistinte per il loro impegno nell'uso e nella diffusione di veicoli elettrici in ambito urbano. Micro-vett ha iniziato realizzando piccoli veicoli commerciali per la città destinati principalmente ad aziende ed enti pubblici. Poi, nel 1991, si è spostata sull'elettrificazione di veicoli commerciali leggeri, medi e pesanti, mentre in futuro potrebbe puntare anche sulle piccole city-car destinate ai privati. "Collaboriamo principalmente con case automobilistiche italiane. Quindi Fiat, Iveco e Piaggio - spiega Massimiliano Di Gioia, vicepresidente dell'azienda -. Elettrifichiamo i loro modelli e li commercializziamo attraverso la nostra e la loro rete di distribuzione". I veicoli, ibridi o totalmente elettrici, sono tutti di tipo plug-in, cioè le batterie vengono ricaricate attaccandole alla presa elettrica. Il prezzo è circa il doppio rispetto agli equivalenti a benzina o diesel, mentre l'autonomia può arrivare anche a 160 km. "L'avvento delle batterie al litio ha rappresentato una svolta non solo per l'incremento di prestazioni e autonomia - spiega ancora Di Gioia -. La loro durata nel tempo permette ai veicoli elettrici di iniziare a essere competitivi con gli equivalenti a scoppio se si considera l'intero ciclo di vita, compreso di carburante e manutenzione".

www.micro-vett.it



ché non si volevano sfidare gli imperi dei petrolieri. Forse questa ipotesi è la più vera, come racconta *Chi ha ucciso l'auto elettrica*, film di Chris Paine che ha finalmente trovato - a due anni dalla sua uscita - un distributore anche in Italia, dopo essere diventato un *cult* da guardare *online*, sottotitolato in italiano da un gruppo di volontari. Il film ricostruisce la storia dell'auto elettrica Ev1 prodotta in un migliaio di esemplari dalla GM nel 1996, per rispettare un decreto adottato dalla California alla fine degli anni '80, che imponeva almeno il 2% delle macchine in circolazione ad emissione zero.

Per produrle la GM incassò 1 miliardo di dollari dall'amministrazione Clinton e dopo tre anni le ritirò tutte dal mercato e le distrusse, nonostante andassero bene e si fosse addirittura formato un movimento di consumatori che chiedeva "GM: let patriots drive the Ev1".



Una Detroit Electric: il veicolo è stato prodotto dalla Anderson Electric Cars & Co dal 1907 al 1939. Con una carica faceva 100 miglia e sfiorava i 40 km all'ora. Per festeggiarne il centenario con dei modelli che ne ricordano le linee, è nata una joint-venture tra Zap e China's Youngman Automotive Group.

Il mercato cioè chiedeva alla General Motors di poter continuare a guidare auto elettriche fabbricate negli Usa. Alla stessa GM che ora ottiene nuovi aiuti pubblici, per puntare all'auto elettrica e confessa in un'inserzione pubblicitaria apparsa su *Automotive News* di aver tradito i consumatori: «Abbiamo prodotto vetture di scarsa qualità, vi chiediamo scusa». ■

gca

Photo: FM - Si ringrazia il PARCO ZOO FALCONARA

Collateral effect.

Se ti sei fatto prendere dalla scimmia, ti sei fatto prendere dalla cocaina.

Per entrare in contatto in forma anonima con un esperto, vai su www.cocaline.org. Se preferisci, chiamaci allo 02.58307445 o 02.45487327.

Cocaline®

Per non ridurti in polvere.