

Dossier

Il Messaggero

Una rivoluzione elettrica ora l'auto cambia marcia

► Il settore automotive è alla vigilia di una svolta epocale: nel 2030 in Italia circoleranno 5 milioni di vetture a batterie e ci saranno 200 mila colonnine e 2,5 milioni di wallbox

LO SCENARIO

L'auto elettrica è in procinto di un vero e proprio boom commerciale che nel 2030 porterà ad avere solo in Italia 5 milioni di veicoli a batteria che consumeranno 5 TWh all'anno e potranno contare su una rete di ricarica finalmente capillare formata da 200 mila colonnine pubbliche e 2,5 milioni di wallbox installate a casa o nelle aziende. È questo il quadro dipinto da uno studio del Politecnico di Milano che analizza la situazione e i diversi scenari di un futuro in arrivo che porterà un cambiamento epocale in grado di garantire benefici radicali alla mobilità.

L'auto elettrica annulla le emissioni locali di CO₂ (non ha neppure il tubo di scarico) e si calcola che, rispetto ad un'altra alimentata con carburanti tradizionali, le riduca della metà tenendo conto dell'impatto totale sull'ambiente. Ma i vantaggi non sono solo collettivi. Rispetto ad un'auto a benzina infatti il costo del carburante è meno di un terzo e anche il TCO (il Total Cost of Ownership, il costo di gestione totale della vettura) quasi si dimezza grazie alla minore complessità meccanica.

SCAMBIO VEICOLI-CASA

Allora dove è il problema? Ce ne

sono almeno due: il primo è la rete di ricarica, il secondo è nell'offerta ovvero nel costo delle auto elettriche e nel ridotto numero di modelli disponibili sul mercato.

Per il primo, è opinione diffusa che i clienti delle auto elettriche preferiranno ricaricarle a casa e, in ogni caso diverse società energetiche, in accordo anche con i costruttori e le autorità locali, si stanno attrezzando per offrire ai privati, alle aziende e alla collettività un servizio efficiente e capillare di ricarica che comprenderà metodi innovativi di pagamento, colonnine di ricarica ultrarapide a 150 kW - ci vorranno solo 15 minuti per fare il pieno - e anche bidirezionali, ovvero capaci di far scambiare energia tra la vettura e la rete in modo da bilanciarla. Grazie anche a queste nuove tecnologie, sarà ottimizzata la produzione di energia, incentrata quella verde, ma non ne servirà di più per alimentare le auto elettriche: si parla al massimo dell'1%. Questo processo è già iniziato da anni in alcuni paesi, con punte di eccellenza come la Norvegia dove oltre la metà delle vendite riguardano già le auto elettriche e le ibride plug-in ovvero ricaricabili. Programmi ambiziosi vi sono anche in altri mercati, compreso il più grande del mondo, ovvero la Cina, dove esistono piani imponenti che incentivano l'auto a batterie disincentivando, allo stesso tempo, quelle alimentate a carburanti fossile.

DALLE CITYCAR AI SUV

In questo processo l'Italia è il fanalino di coda, perché non vi sono aiuti economici e legislativi se non a livello locale e l'auto alla spina pesa solo 0,1% sul totale delle vendite. Questa situazione però - paradossalmente - offre alla mobilità elettrica nel nostro paese un potenziale addirittura superiore vista anche la composizione del parco circolante: 37 milioni di auto che hanno un'età media di 10,7 anni, decisamente elevata e appesantita dal fatto che il 21,2% è Euro3 o anteriore, dunque ha almeno 17 anni e la sua sostituzione apporterebbe un contributo decisivo sia alla sicurezza sia all'ambiente. Il 56,4% è diesel, il 32% va a benzina, il 6,6% è GPL e l'1,7% a metano mentre le ibride autoricaricabili sono il 3,4%, ma solo una su mille è elettrica o plug-in anche se le vendite si stanno impennando: nel 2017 sono cresciute del 42,7% e nei primi 6 mesi l'incremento è stato del 60,3%.

A dare un ulteriore impulso sarà l'aumento esponenziale dell'offerta, in tutti i segmenti: non solo le



Peso: 64%

ciudadine, ma anche le berline di lusso, le sportive, i Suv e anche i mezzi commerciali.

COSTI IN PICCHIATA

L'auto elettrica si appresta dunque ad essere un fenomeno trasversale e le case automobilistiche sono già alacremente al lavoro per elettrificare i propri listini, così i circa 20 modelli ora presenti triplicheranno almeno il loro numero entro il 2020 mentre scenderà ulteriormente il costo delle batterie. Il loro impatto è del 30% su quello dell'intera vettura ma, calcolando il periodo che va dal 2011 al 2020, il loro costo si sarà dimezzato e, allo stes-

so tempo, saranno diventate ancor più leggere, compatte e più veloci da ricaricare.

E nel prossimo decennio sono attese altre innovazioni che renderanno l'auto elettrica sempre meno sinonimo di rinuncia alle nostre abitudini, ma sempre di più sinonimo di progresso, piacere e libertà di movimento.

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UN'ULTERIORE SPINTA
VERSO LA NUOVA
DIREZIONE SARÀ
DATA DAL PARCO
CIRCOLANTE ITALIANO
MOLTO ANZIANO

**AD ALIMENTARE
LA DOMANDA IN
FORTE CRESCITA
UN'OFFERTA CHE
PRESTO DIVENTERÀ
AMPIA E ARTICOLATA**



SPECIALE MOBILITÀ SOSTENIBILE



INNOVATIVA

A fianco la wallbox di Edison per ricaricare il veicolo in comodità e sicurezza nella propria casa



Peso: 64%