

## IL CASO

Vetture elettriche  
in un quarto d'ora  
il pieno di kilowatt  
si fa in Autogrill

ERNESTO FERRARA

**D**A Milano a Roma con l'auto elettrica. Con un paio di soste da una ventina di minuti per la ricarica, ma senza uscire dall'autostrada alla ricerca della colonnina perduta. Stessa cosa da Torino a Venezia: e qui, siccome la tratta è più breve, potrebbe bastare anche un solo pit-stop.

A PAGINA 31

# L'auto elettrica in viaggio il pieno anche in autogrill

Venti minuti e due euro per una ricarica. Enel: entro un anno 40 stazioni di servizio sulle tratte Roma-Milano e Torino-Venezia. "È la fine della sindrome dei 100 chilometri"

ERNESTO FERRARA

**D**A Milano a Roma con l'auto elettrica. Con un paio di soste da una ventina di minuti per la ricarica, ma senza uscire dall'autostrada alla ricerca della colonnina perduta. Stessa cosa da Torino a Venezia: e qui, siccome la tratta è più breve, potrebbe bastare anche un solo pit-stop per chi ha un veicolo di nuova generazione, con autonomia fino a 200 chilometri. Ma quel che è più importante è che tutto questo non dovrebbe accadere in un utopico futuro green, ma nel giro di un anno. Se tutto va bene entro la fine del 2016: «Abbiamo un piano per elettrificare l'A1 nel tratto Milano-Roma e l'A4 tra Torino e Venezia», annuncia il direttore di Enel Country Italia, Carlo Tamburi: «Una colonnina di ricarica veloce, 15-20 minuti, ogni 60-70 chilometri alle sta-

L'Italia è la Cenerentola d'Europa: appena lo 0,1% dei veicoli venduti

è a emissioni zero

zioni di servizio». E persino nell'Italia Cenerentola europea dell'elettrico, se si pensa che nel 2014 appena lo 0,1% delle auto vendute era a emissioni zero, è l'ennesimo tassello che potrebbe confermare che la *green mobility* ora promette di diventare una sfida per tutti. Costruttori, governi e utenti.

I dati dei consumi del resto parlano molto chiaro: a quasi parità di prestazioni, un motore elettrico ha un'efficienza energetica del 90% contro il 25% di un motore termico. Per di più il primo non inquina e non fa rumore. Dopo il "diesel gate" una strada spalancata sulle praterie del mercato globale, come dicono gli analisti? La rivista "Science" ha pubblicato da poco una ricerca di varie università tedesche da cui emerge che le auto elettriche sono pronte a fare il grande balzo verso l'uso cittadino diffuso grazie a batterie più leggere ed efficienti, parcheggi di scambio e tasse per entrare nei centri storici.

Una rivoluzione verde dei trasporti può ridurre del 20-50% le emissioni di gas serra da qui al 2050, stima lo stesso studio. Eppure il mercato, vuoi per i costi vuoi per le difficoltà di ricarica, non decolla. Per questo quella di Enel con le autostrade italiane rischia di essere una rivoluzione.

Un conto è in effetti progettare una spesa da 30-40 mila euro per un'auto in grado nella migliore delle ipotesi di garantire la mobilità in ambiente urbano, altro è poter contare su due dorsali strategiche della rete stradale italiana "eletto friendly".

Ad oggi le colonnine in autostrada in Italia sono mosche bianche: ne esiste una all'autogrill Villoresi Est a Lainate (Milano) e un'altra a Dorno (Pavia). Per il resto si ricarica solo in città. E non nei pressi dei caselli. Enel punta su eco-tratte per il grande pubblico: Milano-Roma, Milano-Firenze, Bologna-Roma sull'A1, Torino-Milano e Brescia-Venezia sull'A4 per fare qualche esempio. «Dobbiamo uscire dalla sindrome

dei 100 chilometri, è ora di progettare anche la media-lunga percorrenza», ritiene Tamburi. E infatti il piano Enel prevede colonnine di ricarica elettrica attrezzate per qualsiasi tipo di voltaggio e di modello presente sul mercato sulle due autostrade più trafficate d'Italia, l'Auto-

La rivoluzione verde dei trasporti potrebbe dimezzare i gas serra entro il 2050

sole e l'A4. L'asse nord-sud e quello est-ovest. «E se all'inizio non ci sarà l'assalto, la nostra speranza è che nel giro di un biennio sia l'offerta a creare la domanda», sostiene il direttore country di Enel.

Come funzionerà? Sulle autostrade c'è più o meno una stazione di sosta ogni 35 chilometri, l'idea di Tamburi è quella di mettere una colonnina ogni due. Quaranta colonnine da 3 veicoli massimo l'uno per volta, il modello è il "fast recharge

plus", adatto a tutti i tipi di macchine sul mercato. Quanto si pagherà? Occorrerà una card dell'Enel, per un pieno il costo è

stimato in due euro. Un accordo con l'associazione dei concessionari autostradali dove Enel installerà le colonnine sembra

alla portata: «Noi ci stiamo», garantisce il segretario generale Aiscat Massimo Schintu. E il conto alla rovescia per la scossa

elettrica più attesa da migliaia di automobilisti può partire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il piano di Enel



## I vantaggi dell'auto elettrica

- **Efficienza energetica** del 90% (contro il 25% del motore a benzina)
- Non produce **fumi di scarico**, né vapore acqueo
- Non produce **inquinamento** e non fa rumore
- Adatta per **viaggi brevi**

## «e gli svantaggi»

- **Tempi di ricarica lunghi**
- **Scarsa durata** della batteria
- **Costi elevati della batteria** (300-350 dollari per kilowatt/ora)
- Non produce **inquinamento** e non fa rumore
- **Autonomia limitata** (max. 200 km sulle vetture di ultima generazione)

## Il mercato

**740 mila** i veicoli elettrici circolanti nel mondo a fine 2014 di cui 320.000 venduti solo nel 2014 (+53% sul 2013)

**2 euro** il costo di una ricarica completa

**1,5 - 2 euro** consumo medio per 100 chilometri in elettrico

## Primi tre Paesi per immatricolazioni



## Il mercato delle auto in Italia



## Il mercato europeo delle auto elettriche



**1.072** auto elettriche vendute in Italia nel 2015 (gennaio-agosto)  
+53,4% rispetto al 2014