

Emissioni zero

Ti farò girar la Tesla

Centinaia di migliaia di persone hanno già pagato mille euro per un'auto elettrica che non esiste ancora. Ma che promette una rivoluzione come fu quella di Apple per i pc

di **Maurizio Maggi**

A **CARPIANO, SULLO** stradone che collega Melegnano e Binasco, 15 chilometri a sud di Milano, nel parcheggio dell'hotel Ibis c'è la stazione Supercharger. Serve per fare il pieno di elettricità alle auto Tesla. È la più vicina al capoluogo lombardo, la 164esima installata al mondo. Dice il receptionist dell'Ibis che ogni giorno un paio di vetture si riforniscono da una delle sei colonnine. La ricarica veloce (20 minuti) è gratis, per tutte le Tesla. In Italia di stazioni così ce ne sono 12: la più frequentata all'aeroporto di Aosta. Per ora sono tutte al nord, ma presto sarà la volta di Magliano Sabina, per coprire l'area romana, e di Salerno (per Napoli).

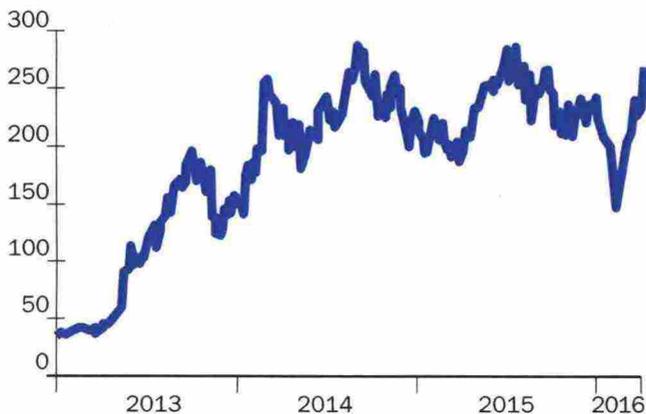
Elon Musk, 44 anni, patron della rivoluzionaria casa automobilistica californiana - testa dura e spalle finanziariamente solide - dice che entro la fine del 2017 al mondo ce ne saranno 7 mila (ora sono poche centinaia). Il boss della Tesla è tornato alla ribalta grazie alla straordinaria accoglienza riservata alla macchina che non c'è, la Tesla 3. Che fa 345 km con un pieno e in sei secondi passa da zero a cento all'ora. Nessuno l'ha provata né vista di persona eppure da quando (il primo aprile) è prenotabile su Internet o in concessionaria, si sono messi in fila in 360 mila, depositando mille dollari negli States o mille euro in Europa, rimborsabili se si rinuncerà all'acquisto. Da noi la vettura arriverà ad andar bene alla fine del 2018, ma in lista

d'attesa che ha già superato quota 400 mila ci sono centinaia di italiani. Come Federico Lagni, fondatore e animatore del Tesla Club Italia. A lui si rivolgono, sul Web, i tanti attratti dalla prima macchina non carissima della casa di Palo Alto: costerà dai 35 mila dollari in su, negli Usa (il prezzo medio previsto supera però i 50 mila) e partirà dai 45 mila euro in Europa. «Stavolta si fa viva anche molta gente con redditi "normali"», racconta Lagni, che fa l'informatico e da Tesla non becca un euro, per l'alacre opera di proselitismo elettrico.

Sudafricano di nascita ma cresciuto in California, Musk ha fatto soldi a palate con il colosso dei pagamenti online PayPal, che ha venduto. Molto apprezzato da Barack Obama e fiera-

Anche la Borsa ci crede

Andamento in borsa di Tesla Motors





Elon Musk, fondatore e presidente di Tesla Motors. In basso: presentazione della futura Tesla 3 a Palo Alto, California

della società: «Sarà a disposizione di tutti. Si potrà pagare con carta di credito, bancomat, Telepass e con una app su cellulare». I tempi? Potrebbero essere rapidi. Enel ha presentato un progetto in risposta al bando Ue e l'esito si saprà a giugno.

Musk è strepitoso nel motivare il suo team

mente anti-Trump, Musk ha sparigliato pure il business interstellare, con la Space X che vuol scarrozzare i turisti nello Spazio con le navicelle Dragon e vende i razzi Falcon alla Nasa. Nel 2003 ha fondato Tesla, che finora ha sempre chiuso in rosso (quasi 300 milioni, nel 2016).

Ammirata da ambientalisti e appassionati delle supercar ultra-performanti, è stata a lungo snobbata dai costruttori "tradizionali". Il clima ora è cambiato e cambierà molto di più se gran parte dei pre-ordini sulle Tesla 3 diventeranno veri acquisti. «Musk sta facendo un percorso simile ad Apple, che ha cominciato con prodotti destinati a clienti trendy, riuscendo a restare un marchio chic pure con oggetti alla portata di un pubblico sempre più vasto», dice Marco Santino, partner di Boston Consulting Group.

La Tesla 3 vuol essere la vettura "di massa" di Musk. Per riuscirci, la fabbrica californiana di Fremont dovrà decuplicare la produzione da qui al 2020, per sfornare 500 mila auto l'anno, come promette il fondatore. Titanica impresa, assai condizionata dalle scelte dei governi: «Se altre nazioni, oltre a Usa o Norvegia, spingeranno sugli incentivi per le elettriche e sui divieti per le auto col motore a scoppio, le vendite di vetture a emissioni zero potrebbero impennarsi rapidamente», sostiene Massimo Na-

scimbene, condirettore di "Quattoruote", che aggiunge: «In Europa dipenderà dai tedeschi: se a Berlino decidono che è arrivata l'ora - e le case teutoniche, gruppo Volkswagen in testa, hanno annunciato investimenti corposi - l'accelerata elettrica comincerà davvero».

L'irruzione virtuale sulla scena della Tesla 3 ha fatto più rumore del certosino e costoso impegno profuso da Carlo Ghosn, il capo dell'alleanza Nissan-Renault (la Nissan Leaf è l'auto a batteria più venduta in Europa). Perché? Le Tesla sono più "cool" e hanno un'autonomia interessante, mediamente superiore ai 300 chilometri veri, mentre l'ultima Leaf è accreditata, sulla carta, di 250 km. Le californiane poi stuzzicano gli amanti delle superperformance, grazie a ripresa micidiale e dinamica di guida sportiva, e gli ecologisti calcolatori, che col bilancio valutano risparmi e CO2 emessa.

«Chi è pessimista sull'espansione dell'elettrica pone troppa enfasi sulla scarsa capillarità della rete di colonnine per la ricarica. Nella più rosea delle aspettative, le emissioni zero raggiungeranno il 25 per cento delle nuove immatricolazioni, soddisfacendo le esigenze di chi le usa in città, nel commuting di corto-medio raggio», dice ancora Santino di Boston Consulting Group.

Comunque, in Italia, Enel una rete la vuole creare, dice Ernesto Ciorra, responsabile innovazione e sostenibilità

galvanizzare la sempre più affollata community che lo segue e affascinare i grandi investitori. Collocato al Nasdaq a 17 dollari nel 2010, il titolo Tesla viaggia intorno ai 250. Sull'operato di Musk - uomo molto convinto di sé, dal carattere spigoloso e non esattamente modesto - sono fioccati in questi anni tanti punti di domanda. «Però ha risposto ai legittimi dubbi con coraggio e, nel tempo, con grandi risultati», sottolinea Stefano Aversa, presidente di AlixPartners: «Non lo ritenevano capace di fare macchine tecnicamente al top e invece ha fatto esperienza sulla Roadster, e con la Model S ha sfornato la migliore elettrica di sempre. Dicevano che l'azione fosse sopravvalutata ed è tornata vicino ai massimi. Lo criticano perché non rispetta le tabelle di marcia, ma anche se in ritardo sta confermando gli obiettivi del suo piano industriale. Morale: la sfida resta enorme ma mese dopo mese cala lo scetticismo e aumentano interesse e rispetto per l'azienda e il suo leader». Pazienza, insomma, se Tesla seguita a chiudere in rosso. Gli analisti finanziari seguitano a suggerire l'acquisto di azioni Tesla. E se la "3" fa davvero boom, tra qualche annetto nel parcheggio dell'Ibis di Carpiano ci sarà un bel via vai e a Palo Alto si brinderà al primo utile. Elon comunque farà spallucce, perché a lui interessa cambiare il mondo, non l'ultima riga del bilancio. ■

Foto: J. Enrique Flores/NYT/Contrasto, AP/Ansa