



Foto Marrucci

# Rivoluzione elettrica: questa volta si fa sul serio

Dal bluff della guida autonoma alla imminente rivoluzione reale dei veicoli elettrici. Il mondo dell'automotive sta andando incontro a grandi cambiamenti per il futuro

**V**

ricordate le auto senza conducente? Due anni fa sembrava sarebbero state fra noi nel giro di poco tempo, oggi quasi non se ne parla più. Aveva ragione chi allora sosteneva si trattasse di un grande battage pubblicitario dei colossi dell'informatica, che cercavano finanziamenti per i loro progetti di ricerca.

L'argomento auto senza conducente oggi è passato di moda sulla stampa; ora si parla di auto elettriche. Ecco il tema attuale: entro pochi anni le auto saranno tutte elettriche. Ma è vero? No secondo alcuni.

Un passaggio alla trazione elettrica richiederebbe la produzione di tantissima energia, cosa per la quale in Europa nessun paese è strutturato. E bisognerebbe pensare anche a una rete di distribuzione. Però questa volta sotto tanto fumo c'è anche dell'arrosto.

È vero che i costruttori stanno sviluppando nuovi modelli elettrici. Ed è vero che stanno sposando filosofie diverse. Qualcuno pensa a veicoli totalmente elettrici, altri ragionano sull'ibrido. E non mancano case che pensano anche a come produrre l'energia. La Tesla propone tettoie fotovoltaiche, la Honda pensa all'idrogeno. Quello che è vero è che tutti sono abbastanza pronti e stanno ragionando anche su come produrre l'elettricità necessaria alla mobilità.

All'estero, tra l'altro, le quote di mercato dei veicoli elettrici sono ben più alte che in Italia. I motivi sono differenti. Sicuramente c'è un fatto di mentalità: l'italiano è conservatore, vuole il rumore del motore, ed è attaccato alla ritualità di certi gesti, come l'uso del cambio. L'italiano pensa di aver bisogno di un veicolo velocissimo che gli consenta di fare i viaggi anche di mille chilometri che sogna. Magari senza accorgersi che con l'auto va solo al lavoro ogni giorno e ci fa qualche rapida gita nel fine settimana.

Poi c'è un fatto di quotazioni: i mezzi elettrici oggi sono per ricchi. Inutile nascondersi dietro un dito. La citata



Tesla è l'auto più venduta in Norvegia, paese dove evidentemente in molti possono permettersi di spendere 100mila euro per un'auto. Anche un paese, l'unico forse, che produce il suo intero fabbisogno elettrico da fonti rinnovabili.

Lo stesso succede anche nel settore motociclistico. Gli scooter ci sono. Costano magari 2-3mila euro più di uno scooter con motore termico. Certo, poi praticamente non richiedono manutenzione, costano pochissimo anche per i costi di gestione. E ormai sono affidabili. Per le moto il discorso è un po' diverso. Ce ne sono di belle, anche di bellissime. Però siamo a 15-18mila euro almeno per una buona moto, con possibilità di salire a 25mila e oltre per i modelli migliori.

E sono difficili da rivendere. Ecco un neo importante: i veicoli elettrici spesso sono di difficile rivendibilità.

A queste condizioni è chiaro che la scelta elettrica per ora rimane residuale nel complesso della popolazione di guidatori. Perché a meno che risponda a una vera e propria filosofia di vita ecologista, non può che essere uno sfizio. Costoso per giunta.

Quello che sta cambiando però è il fatto che la transizione all'elettrico sembra inarrestabile. I motori termici inquinano e hanno una resa inferiori rispetto a quelli elettrici. Insomma, per fare un determinato percorso il motore elettrico utilizza molta meno energia. E pure i processi produttivi dell'energia elettrica, anche se incentrati su fonti non rinnovabili come il carbone, sono comunque più efficienti del motore a benzina o diesel. E non c'è da dare retta a quelle voci sul fatto che nel ciclo di vita globale di un veicolo l'elettrico inquinerebbe più di un diesel. Chi ha fatto lo studio che ha alimentato questa convinzione errata ha compiuto degli errori d'impostazione del suo lavoro, come spiega bene un dossier di RSE, società posseduta al 100% dal Gestore dei Servizi Energetici, GSE.

E poi, nel giro di pochi anni, arriveranno nuove batterie di tipologia differente, che garantiranno una resa

superiore e tempi di ricarica inferiori. Magari anche costi inferiori, perché quello che oggi rende economicamente poco accessibili i veicoli elettrici, sono proprio i costi delle batterie.

L'Europa tra l'altro sta puntando forte sul Green Deal, con un piano di decarbonizzazione che porta alla riduzione dell'uso di combustibili fossili. E ha varato un investimento di ben 3,2 miliardi di euro per attrarre capitali privati su progetti di sviluppo, costruzione e riciclo di batterie. Perché a oggi solo il 3% degli accumulatori utilizzati sono prodotti in Europa. Resterà ovviamente un problema di materie prime. Perché il litio in Europa praticamente non c'è, e il cobalto è disponibile solo in Congo. Ma c'è già la notizia positiva che la Tesla creerà il suo primo impianto di produzione di batterie in Europa. Lo realizzerà in Germania, avendo abortito il progetto iniziale di localizzarlo nel Regno Unito, a causa della Brexit.

Ecco, abbiamo aperto parlando di un qualcosa che è sembrato un bluff, la guida automatica, per parlare invece di una grande rivoluzione che sta per investirci e della quale non ci siamo forse molto resi conto, soprattutto in Italia.

Certo, non mancano i passi falsi, come in tutte le rivoluzioni. Tornando alle moto, mesi fa l'Harley Davidson, il primo vero colosso dell'industria motociclistica tradizionale che abbia avuto il coraggio di proporre una moto totalmente elettrica, ha dovuto lanciare un richiamo mondiale per problemi tecnici. Sembra che la batteria si surriscaldasse pericolosamente in fase di ricarica. Oggi tali problemi sono risolti e la sua LiveWire è tornata in commercio. Insieme alle altre realizzazioni di case votate esclusivamente all'elettrico, come l'italiana Energica o come l'americana Zero.

Il futuro è arrivato. È dietro l'angolo. ■

**\*Giornalista, fondatore di Netbikersitalia.it**