

**Dopo il primo Gp nella capitale** parte il rilancio della mobilità a zero emissioni. Il piano di Enel X per le colonnine di ricarica e le idee della Nissan

# Effetto Formula E una scossa decisiva per l'auto elettrica

VALERIO BERRUTI, ROMA

Il sogno è sempre lo stesso. Si chiama Norvegia dove il 37% delle automobili vendute a marzo sono state elettriche, il 18% ibride mentre quelle a benzina sono scese al 20% (erano al 26% nel marzo 2017) e le diesel al 16% (25% un anno fa). L'obiettivo di Oslo è di vendere solo auto ad emissioni zero già a partire dal 2025. Poi c'è il Giappone. Secondo dati Nissan, certificati da Bloomberg, nel paese del Sol Levante è arrivato uno storico sorpasso: 40 mila punti di ricariche per auto elettriche a fronte di 34 mila pompe di benzina.

Dal massimo al minimo: e allora, benvenuti in Italia. Lo scorso anno le vendite di auto elettriche pur crescendo del 28 per cento, sono arrivate ad appena 1.945 esemplari su un mercato di quasi due milioni di macchine, circa lo 0,1 per cento del totale. Inutile fare paragoni impietosi. Per ora è così. Meglio sognare sulle previsioni. Alcune stime indicano che il boom avverrà tra il 2020 e il 2025, quando potrebbero circolare 3 milioni di veicoli elettrificati, riforniti da 30 mila colonnine di ricarica. Nel frattempo, però, proprio la Capitale, nel settore della mobilità sostenibile, resta confinata al trentatreesimo posto tra i capoluoghi di provincia italiani, posizione migliorabile (dicono ancora) grazie all'effetto Formula E.

La settimana scorsa che si è conclusa con la gara di sabato ha indubbiamente portato un'accelerazione alla mobilità del futuro. Non solo convegni e promesse ma tanto per andare sul concreto anche la consegna (in comodato gratuito) alla sindaca Vir-

ginia Raggi di due veicoli elettrici destinati al parco mezzi comunale. Oppure il rinnovo di Enel X, la divisione del gruppo elettrico dedicata a prodotti innovativi e soluzioni digitali, della partnership con il campionato per altre cinque stagioni. Che tra l'altro significa l'arrivo di nuovi sistemi di ricarica veloce (Supercharger) da 80kW, per garantire il pieno di energia delle nuove batterie, nei tempi stabiliti dal regolamento tecnico.

La velocità di ricarica delle auto e il numero delle colonnine saranno infatti fondamentali per la diffusione della mobilità elettrica. E qui tocchiamo il punto cruciale della questione. Perché se da una parte sono in arrivo un gran numero di modelli tecnologicamente avanzati, dall'altra la rete per il rifornimento, al momento, fatica a stare al passo.

A cambiare qualcosa ci prova Enel X. Il numero uno della divisione, Francesco Venturini, è convinto che sia proprio ora il momento giusto: «Il passaggio a una mobilità elettrica più sostenibile è un percorso obbligato e col passare del tempo, anche coloro che all'inizio erano scettici stanno cambiando idea. Un passaggio che offre una serie di vantaggi non solo dal punto di vista ambientale ma anche economico come bassissimi costi di manutenzione, esonero dal bollo e ingresso nelle aree ad accesso limitato delle città».

E così ecco piano e strategia: «Ad oggi in Italia ci sono circa 9 mila auto elettriche e in uno scenario inerziale si arriverebbe forse a 50 mila entro il 2020. Noi vogliamo far crescere questo nume-

ro fino a 115 mila, eliminando definitivamente la principale paura che ostacola lo sviluppo della mobilità elettrica e cioè la range anxiety».

Niente più ansia di rimanere a secco di elettricità, dunque, perché il piano prevede una copertura capillare in tutte le regioni italiane. Un piano pluriennale, dove gradualmente tutto il territorio verrà coperto. «Installemmo 7.000 colonnine entro il 2020 - dice Venturini - per arrivare a 14.000 nel 2022 con un investimento tra i 100 e i 300 milioni di euro. Già quest'anno puntiamo ad installare 2.500 infrastrutture di ricarica, distribuite su tutto il territorio nazionale di cui l'80% saranno in aree urbane».

Dovrebbe essere questo il primo passo per la diffusione della mobilità elettrica visto che le distanze percorse nella maggior parte dei Paesi variano in media tra i 40 ed i 60 chilometri giornalieri, già oggi ampiamente percorribili con qualsiasi auto a zero emissioni presente sul mercato. Subito dopo c'è il problema dei costi, altro punto critico di queste automobili, mediamente ancora più alto rispetto ai veicoli a benzina o gasolio. Un costo che sta rapidamente scendendo, sostengono da più parti, che arriverà alla parità con l'auto a benzina prima del 2024.

Proprio la Nissan al riguardo ha elaborato uno studio per mostrare che già oggi l'auto elettri-



ca, considerando gli incentivi operativi, i costi totali di manutenzione, i consumi e i parcheggi è più economica rispetto alle altre alimentazioni.

Conti che però, almeno stando alle vendite italiane, convincono ancora pochi automobilisti. Ma tutto cambia in fretta e chissà che le ricariche più veloci,

i nuovi modelli e l'effetto Formula E non possa finalmente farci soltanto avvicinare a quel sogno chiamato Norvegia...

**I numeri**

**0,1%** La quota di mercato delle auto elettriche in Italia nel 2017: 1.945 unità vendute con una crescita del 38 per cento

**37%** A marzo, in Norvegia, il 37 per cento delle auto immatricolate sono state elettriche

**7.000** Entro il 2020 Enel X prevede di installare in Italia 7 mila colonnine di ricarica per arrivare a 14 mila nel 2022

**300** I milioni di investimento previsti da Enel X da qui al 2022 per installare nuove colonnine per il rifornimento

