

L'auto elettrica è già realtà ma non in Italia, senza bonus

In altri Paesi esistono contributi all'acquisto, da noi al massimo azzerano il bollo per 5 anni

0,14%

La percentuale di vendite di vetture a emissioni zero: siamo ultimi dopo Francia e Inghilterra

In Europa sono l'1,2% del totale commercializzato, in Norvegia invece questi veicoli rappresentano fino al 27% del parco macchine in circolazione

Verde e conveniente
Il risparmio è davvero notevole: le spese di manutenzione si riducono a un terzo

» BARBARA CATALDI

L'auto elettrica è realtà. Non è più lo sfizio di automobilisti ricchi o il sogno degli ambientalisti: oggi è il settore in cui stanno investendo molte case automobilistiche, compresa la Volkswagen, in cerca di nuova credibilità dopo il disastro Dieselgate. E che, per i consumatori, può diventare un'occasione per risparmiare e inquinare meno, senza rinunciare alla quattro ruote.

Non a caso l'intero Salone dell'Auto di Parigi, l'evento internazionale più esclusivo e visionario del settore che si tiene ogni due anni, dedica l'edizione 2016 in corso in questi giorni al Parc des Expositions proprio alle vetture elettriche di ultima generazione. Decine di versioni più o meno economiche, ma soprattutto con un'autonomia di almeno 300 km per ogni ricarica, stanno per essere rilanciate sul mercato. C'è per tutti i gusti: dalla sportiva, alla familiare, dalla berlina alla citycar, fino ai costosissimi suv.

LA PRIMA DELLA LISTA è una

utilitaria francese. Da sabato scorso Oltralpe è in vendita in tutti i concessionari Renault il modello Zoe ZE 40 (kWh), in arrivo in Italia a inizio 2017, con un'autonomia Nedc (lo standard utilizzato per confrontare i veicoli) di 400 km, ovvero 300 km di guida in condizioni normali. Il prezzo di listino in Francia parte da 23.600 euro per la versione Life (24.100 con l'opzione Quick Charge, cioè con la ricarica veloce). L'offerta non comprende eventuali incentivi e neppure il noleggio della batteria che rappresenta la spesa più onerosa per chi sceglie una vettura elettrica: di solito bisogna aggiungere il 30% al prezzo di listino. Renault per il lancio, però, propone 500 euro di contributo per l'installazione.

Un altro modello abbordabile in arrivo sul mercato europeo è la nuova Ampera-e della Opel, in vendita dalla prossima primavera. Con un'autonomia di 500 km per pieno di elettroni, autonomia reale nel ciclo combinato di 380 km, una sportiva di cui non si conosce ancora il prezzo di lancio. A seguire sono attese le Smart Fortwo ED "electric drive", coupé e cabriolet, il modello della Bmw i3 con autonomia da 190 a 300 Km, la Generation EQ di Mercedes con autonomia di 500 Km, e i 30 modelli elettrici che Volkswagen lancerà da qui al 2025.

Futuro a parte, oggi le vetture a zero emissioni rappresentano ancora una percen-

tuale irrisoria in Europa: 1,2% delle vendite totali e 0,15% dell'intero parco circolante. Da noi in strada ce ne sono solo 5.000. E mentre in paesi come la Norvegia le vendite di questi veicoli rappresentano già il 27% del totale, l'Italia resta ferma allo 0,14% piazzandosi all'ultimo posto della classifica, dopo Francia, Gran Bretagna, Austria, Germania e Spagna.

A DIRLO SONO I DATI aggiornati al primo trimestre del 2016 di Cei-Cives, Commissione italiana veicoli elettrici stradali, a batteria, ibridi e a celle combustibili. "Negli altri Paesi sono disponibili incentivi all'acquisto, anche di 5 mila euro a vettura", spiega Pietro Menga, presidente della Commissione. Qui, invece, l'unico contributo previsto per chi sceglie un'auto elettrica è l'azzeramento del bollo per 5 anni". A ciò si aggiunge l'inadeguatezza della rete di ricarica. Sempre secondo la Cei-Cives, se in Olanda esistono 21 mila punti di ricarica accessibili al pubblico, 12.500 in Francia, 11 mila in Gran Bretagna, 7.500 in Norvegia, in Italia se ne contano solo 2.750. "Sebbene metà delle famiglie italiane abbia un box o un garage", aggiunge Menga, "la maggior parte di noi non ha la potenza elettrica sufficiente per ricaricare l'auto e siamo per lo più collegati alla rete condominiale".

Nonostante le difficoltà, il risparmio con una vettura e-



lettrica è notevole. Sempre secondo Cives, le spese di manutenzione, per esempio, si riducono a un terzo: se per un'auto a benzina o diesel revisioni e riparazioni del motore ci costano circa 35 centesimi per ogni chilometro percorso, per l'elettrica si riducono a 12 cent a km. Ovviamente anche il consumo di carburante pesa molto meno. Una piccola vettura a benzina che consuma 12 km/l ci fa spendere circa 11 centesimi a chilometro, mentre con una familiare diesel da 16 km/l sborsiamo 8,5 cent a km: con una utilitaria elettrica che consuma 2 kWh/km, invece, pagheremmo solo 3 centesimi a chilometro. La valutazione va fatta, quindi, proprio sull'investimento iniziale.

Oggi, se si vuole investire 25-30 mila euro su un'auto nuova, si può tentare anche la strada della conversione della vecchia vettura. Per trasformare un'automobile con un'autonomia fino ai cento chilometri potrebbero servire circa 6.000 euro. L'intervento si chiama retrofit e avviene in una normale officina meccanica. A realizzarlo per ora sono un gruppo di autoriparatori soci di Confartigianato Imprese Marca Trevigiana.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INUMERI

2.750

Sono i punti di ricarica in Italia, a fronte dei 12.500 in Francia, degli 11mila in Gran Bretagna e dei 7.500 in Norvegia

6.000

Euro, la cifra necessaria per convertire il proprio veicolo in un'auto elettrica con un'autonomia fino a 100 km

5.000

Euro a vettura, è la media degli incentivi all'acquisto negli altri paesi europei, secondo Cei-Cives, Commissione italiana veicoli elettrici

.....