



MOBILITYTECH

*Con l'adesione del
Presidente della Repubblica*

5° EDIZIONE

**FORUM INTERNAZIONALE
SULL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA
PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ
E DEL TRASPORTO**

Organizzato da:



CITTÀ ELETTRICHE - (7^a edizione) SESSIONE SPECIALE

“Nuove energie per il movimento”

I veicoli elettrici per la mobilità nei centri urbani e non: dal miraggio alla realtà

Sessione speciale dedicata ai veicoli elettrici coordinata da CEI-CIVES



Nei passati trent'anni più volte è sembrato imminente l'arrivo nelle città dei veicoli elettrici. Oggi, una prima diffusione di auto ibride ha già concretamente dimostrato che le tecnologie elettriche hanno un ruolo fondamentale nella mobilità green di oggi e di domani. Dal punto di vista della tecnologia, le nuove batterie – malgrado progressi rilevanti – presentano ancora limiti di prestazioni, anche riguardo alla durata e ai tempi di ricarica, rispetto alle automobili tradizionali. La meta non è lontana ma occorre ancora investire in R&S e innovazione. Le case automobilistiche, anche grazie anche agli stimoli proposti dall'Unione Europea e da numerosi Stati membri, si stanno rivolgendo con sempre maggiore slancio alle tecnologie elettriche, e la concreta diffusione sul mercato di modelli a batteria che non siano solo prototipi o progetti pilota è sempre più vicina. La diffusione su scala più ampia della mobilità elettrica passa comunque da politiche concrete

da parte degli Enti di Governo nazionali e locali: politiche che rimuovano gli ostacoli infrastrutturali, stimolino il consumatore attraverso sostegni economici o fiscali, e incoraggino la mobilità urbana, pubblica e privata, a un utilizzo sempre più massiccio di veicoli a zero emissioni. Per questo, MobilityTech in collaborazione con CEI-CIVES, ha ritenuto opportuno istituire una sessione speciale di Città Elettriche alle Nuove Energie per il movimento, interamente dedicata ai veicoli elettrici, la cui importanza è stata sottolineata fin dalla sessione istituzionale di apertura, durante la quale è giunto l'annuncio da parte dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas che presto sarà possibile ricaricare l'auto elettrica direttamente in garage, essendo stati eliminati alcuni limiti normativi che non consentivano di ricaricare le batterie direttamente presso abitazioni e parcheggi condominiali o aziendali.

Carlo Corazza, Direttore Commissione Europea Rappresentanza a Milano, ha introdotto e moderato una prima sessione di confronto dei piani comunitari e nazionali, durante la quale è stato sottolineato che l'Unione Europea continuerà nei prossimi dieci anni a supportare la diffusione di auto a combustione interna sempre più efficienti, ma preparerà nel contempo il mercato a una presenza sempre più significativa dell'auto elettrica, con la standardizzazione europea delle colonnine e dei sistemi di ricarica. Al momento non esiste ancora uno standard europeo, non solo di interoperabilità ma anche di sicurezza. L'Unione Europea incentiva inoltre, con l'iniziativa Green Car e con programmi quadro per la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione nell'auto elettrica e in quella all'idrogeno. Durante la stessa sessione, nella quale sono stati presentati i piani di sostegno di alcuni membri dell'UE, è emerso che diversi Paesi europei, ancorché privi di un'industria nazionale dell'auto, hanno implementato politiche di incentivo al mercato dell'elettrico che si muovono sulle linee citate: sostegni fiscali e contributo all'acquisto tramite rottamazione. L'Italia, per il momento, non è tra questi. A fronte di un disegno di legge, illustrato nel corso del convegno dall'On. Agostino Ghiglia, non è stato previsto ancora uno stanziamento, anche se ne è stata sottolineata l'estrema urgenza per non penalizzare l'Italia nella competizione internazionale. Se il disegno di legge passasse, potrebbe indirizzarsi all'elettrico anche Fiat, che per il mercato interno punta maggiori energie sul metano, mentre l'elettrico potrebbe realizzarlo in Usa, dove il governo Obama ha messo in campo una politica di incentivi. Sono inoltre stati evidenziati i punti critici ancora da approfondire: l'efficienza delle batterie, la rapidità della ricarica (40 minuti per tutta la batteria, 20 per metà ricarica) e il posizionamento delle colonnine, e sono stati presentati i progetti pilota attualmente in essere in Italia. E' infine stata fatta la previsione che entro il 2015 l'auto elettrica potrebbe rappresentare il 2-5% dell'intero mercato europeo, oltre il 5% nel 2020.

La seconda sessione del convegno, moderata da Pietro Menga, presidente di CEI-CIVES (AVERE Italian Section), è stata dedicata al punto di vista dell'industria. Mentre i piccoli produttori - Ducati, Estrima e Enerblu - hanno ribadito la loro presenza sul mercato dell'elettrico da molto tempo, i grandi costruttori presenti - Renault e Mercedes - hanno testimoniato l'impegno della grande impresa per la realizzazione di vetture elettriche con prospettive di diffusione di massa: già dal 2011 una frazione della produzione immessa sul mercato sarà a zero emissioni. D'altra parte, il mercato italiano, sondato da due differenti ricerche (Gli italiani e l'auto elettrica del mensile Espansione e Ma come la vuole il cliente l'auto elettrica? di Deloitte Consulting) ha espresso alte aspettative: il 60% degli intervistati si è dichiarata disponibile al suo utilizzo - city car o furgoncino merci - a patto che il prezzo di acquisto sia equivalente o inferiore a quello dell'auto normale, e che il veicolo consenta una percorrenza di 150 chilometri a fronte di 5 euro di ricarica elettrica. E questo ha riproposto a tutti i convenuti lo spinoso tema dei prezzi: se da un lato infatti tutti sottolineano l'urgenza di incentivi e agevolazioni da parte del governo - parcheggio gratuito, bollo, incentivi fiscali, rottamazione - dall'altro l'industria, per andare incontro alla clientela, sta studiando la possibilità di allineare il prezzo del mezzo elettrico a quello delle auto tradizionali, fornendo separatamente la batteria, che ne costituisce l'elemento di criticità, a un canone d'affitto mensile. Di batteria, di ricarica, e di ricarica veloce rispetto alla vita stessa della batteria, ha parlato Giovanni Pede di ENEA, mentre Andrea Poggio Vice Presidente di Legambiente Italia ha dato il benvenuto all'avvento di una mobilità privata a zero impatto, anche se ha ribadito che la priorità delle risorse andrebbe indirizzata verso il trasporto pubblico. Sono stati infine presentati i progetti pilota in essere Enel-Mercedes e A2A-Renault, che in importanti città come Roma, Milano e Pisa stanno testando l'accettazione dei consumatori e la risposta della batteria.