

La tecnologia V2G del marchio giapponese consente lo scambio di energia con la rete. Mattucci: «La mobilità elettrica è oggi l'unica soluzione per la decarbonizzazione»

ALBERTO CAPROTTI

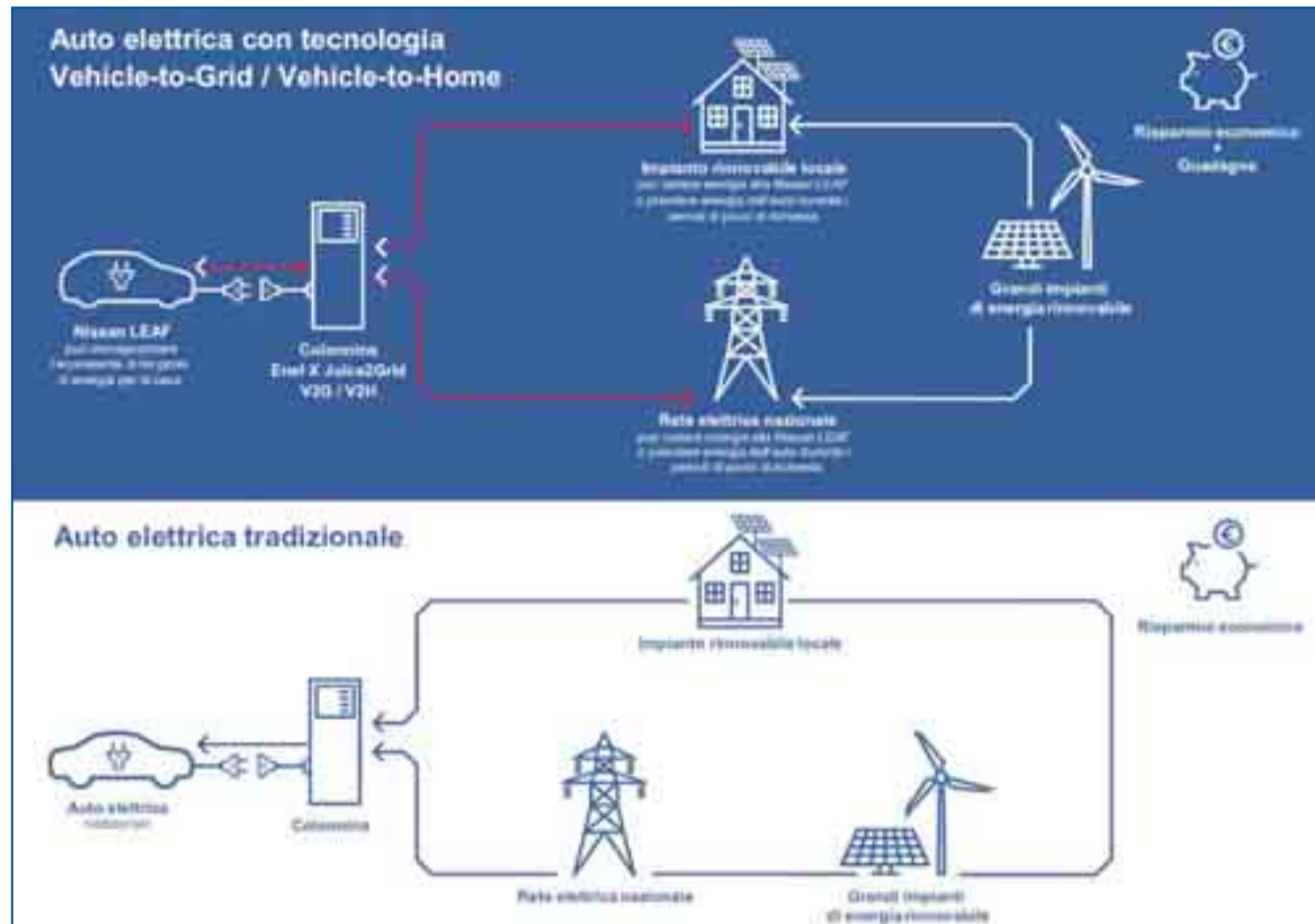
Può esistere un'economia circolare anche nel mondo della mobilità? Nissan a questa domanda sta rispondendo con i fatti, a riprova del fatto che l'automobile non è quel "mostro" che molti vorrebbero far credere. Il marchio giapponese, leader globale nella mobilità a zero emissioni, ha posto da anni alla base della sua strategia aziendale progetti sviluppati per ridurre l'impatto ambientale e favorire il recupero delle materie prime. Una visione sistemica ed olistica dell'economia circolare che Nissan ha appoggiato per prima, puntando con grande decisione sulla mobilità elettrica che, grazie ai vantaggi che è in grado di offrire in termini di efficienza energetica, sostenibilità ambientale e sicurezza, è riconosciuta da molti come un "game changer" per il futuro, un'opzione tecnologica che consentirà di generare benefici diffusi su più ambiti favorendo il riciclo delle materie prime e l'incremento delle fonti rinnovabili.

«Con la nostra roadmap strategica chiamata Nissan Intelligent Mobility, guardiamo da sempre al futuro della mobilità con soluzioni innovative. L'impegno per la sostenibilità non è più procrastinabile e la mobilità intelligente, sicura e connessa è oggi l'unica soluzione per dare un contributo alla transizione verso la decarbonizzazione», spiega il presidente e ad di Nissan Italia, Bruno Mattucci. «Il modello circolare di Nissan prevede oggi un'integrazione con le reti elettriche e le smart grid per stabilizzare il sistema con lo scambio

energetico. L'energia prodotta da rinnovabili, grazie alle nostre batterie, può oggi essere rivenduta all'energy provider che remunera la componente energetica in bolletta e sconta i consumi dei cittadini.

In particolare la tecnologia "Vehicle-to-Grid (V2G)" trasforma il veicolo 100% elettrico Nissan Leaf in una batteria su quattro ruote, consentendo di scambiare energia con la rete elettrica. Questo sistema comprende un caricatore bidirezionale e un sistema di gestione compatibile con la generazione di energia rinnovabile tramite impianti esterni alla rete, quali pannelli solari e turbine eoliche. Con la tecnologia V2G gli automobilisti possono collegare e ricaricare l'auto elettrica nelle fasce orarie in cui il costo e la domanda di energia sono al minimo e restituirla alla rete nei picchi di domanda elettrica. I consumatori possono anche auto-prodursi l'energia gratuitamente da fonti rinnovabili e rivenderla al distributore energetico quando l'auto e la casa non ne hanno bisogno.

Inoltre, quando la batteria della Nissan Leaf giunge a fine vita, può essere riciclata per ricavarne materiali di recupero o persino riutilizzata per l'accumulo di energia elettrica in case e uffici tramite il progetto denominato xStorage. Il sistema si collega a sorgenti di alimentazione residenziale o a fonti di energie rinnovabili consentendo l'auto-gestione del consumo secondo convenienza economica e può rappresentare un'alimentazione di back-up quando la rete energetica è sottoposta a forte pressione.



Economia circolare Nissan guida così

Nissan Leaf, il modello 100% a batteria più venduto in Europa



Sicura, intelligente e connessa L'auto sbarca all'Università per generare nuove professioni

Nissan, leader globale nella mobilità a zero emissioni, è stata protagonista di "No Smog Mobility 2019", la rassegna dedicata a "idee e soluzioni per la mobilità sostenibile" presso gli spazi del Dipartimento di Ingegneria dell'Università di Palermo.

Il presidente e ad di Nissan Italia, Bruno Mattucci, ha aperto la manifestazione con una Lectio Magistralis dal titolo "La mobilità del futuro: sostenibile, autonoma e connessa" rivolta agli studenti dell'ateneo siciliano. Una testimonianza che rientra nella "Nissan Zero Emission Academy Tour", una serie di incontri con gli studenti dei principali atenei italiani che, dopo aver fatto tappa a Milano, L'Aquila, Parma e Roma, è approdata a Palermo che proprio quest'anno ha avviato l'innovativo corso di laurea triennale in "Ingegneria elettrica per la E-Mobility". Il percorso formativo, primo e unico in Italia, fornisce agli iscritti elementi di elettronica, meccanica e tutte le competenze necessarie per contribuire allo sviluppo di una mobilità a zero emissioni.

«Il progresso della mobilità elettrica avrà un impatto determinante sull'economia italiana, perché in grado di innescare una vasta gamma di filie-

re industriali», ha dichiarato Bruno Mattucci. «Molte professioni del futuro, come l'e-mobility manager e l'ingegnere specializzato in integrazione tra mobilità e settore energetico, saranno legate ad una maggiore diffusione dei veicoli elettrici. L'apuntamento di Palermo è una delle tappe della nostra roadmap formativa sulla mobilità sostenibile presso le Università italiane che abbiamo iniziato lo scorso maggio a Milano per poi proseguire lungo tutto il territorio nazionale». L'iniziativa rientra nella visione strategica di Nissan che si propone di definire il modo in cui le auto sono guidate, alimentate e integrate con la società: per l'azienda giapponese, il veicolo è sempre più "intelligente" e in dialogo costante con il guidatore grazie ad una serie di ausili alla guida quali l'e-Pedal (una tecnologia che consente di frenare e accelerare con un solo peda-

La tecnologia di Nissan premiata a "No Smog Mobility" all'ateneo di Palermo che ha avviato il corso di laurea in Ingegneria elettrica per la E-Mobility

le) e alla possibilità di scambiare energia direttamente con le reti domestiche e pubbliche attraverso le tecnologie "Vehicle-to-Home" e "Vehicle-to-Grid". Durante la manifestazione gli studenti e i docenti hanno avuto la possibilità di provare la nuova Nissan Leaf, l'auto 100% elettrica più venduta al mondo con oltre 430.000 unità com-

mercializzate dal 2010, per sperimentare in prima persona i vantaggi di una mobilità a zero emissioni. Nell'ambito dell'evento è stato assegnato il "Green Prix" 2019, il riconoscimento annuale per le migliori idee e soluzioni a favore della mobilità sostenibile che Nissan ha vinto per l'innovativa tecnologia B2V (Brain-to-Vehicle), la prima e unica

nel suo genere al mondo. Il sistema consente di prevedere le intenzioni ed i movimenti dell'essere umano, e comandare gli interventi (girando il volante o rallentando il veicolo, ad esempio) con un anticipo di 0,2-0,5 secondi sul conducente, senza quasi far percepire il loro funzionamento.

Ferdinando Sarno

Sostenibilità

Generazione Z poco "green" Solo il 13% sogna l'auto che non inquina

Molto meno di un tempo, ma prendere la patente rappresenta ancora uno dei traguardi più importanti della vita, sentito soprattutto dai giovanissimi come una fase che rende finalmente indipendenti. Secondo l'elaborazione del Centro Studi di AutoScout24 (www.autoscout24.it), su base dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel 2018 sono 567.139 le persone hanno superato l'esame di guida per l'ottenimento della patente B, di cui l'80% (453.625) riguarda giovani dai 18 ai 21 anni. Quali sono le curiosità e i dubbi dei giovani neopatentati? AutoScout24 ha interrogato proprio la Generazione Z di neopatentati della rete, scoprendo che il 71% dei giovani della fascia 18-21 anni non resiste alla voglia di guidare e ottiene la patente nei tempi regolari, contro l'8% che rimanda per una questione di costi e il 6% che è stato bocciato una/più volte all'esame di guida. La prima auto non si scorda mai: il 55% inizia guidando quella dei genitori, il 22% è più fortunato e ne ha ricevuta una in regalo come premio appena superata la prova d'esame, ma c'è anche un 10% che è riuscito a comprarsela da solo, con i propri risparmi. Le caratteristiche dell'auto ideale per il neopatentato? Secondo oltre quattro su dieci non dovrebbe avere nulla di diverso dal mezzo classico, a conferma del desiderio per le matricole del volante di essere immediatamente equiparate ai driver "normali", ma il campione restante indica alcune caratteristiche, utili per chi è alle prime armi: dovrebbe essere piccola e compatta (33%), facile da parcheggiare e dotata di sensori che aiutano nelle manovre (29%), nonché provvista di una carrozzeria resistente (22%). Se si guarda alle alimentazioni invece, la Gen Z guida principalmente auto a benzina (50%) e diesel (31%), e per il futuro sogna di fare altrettanto. Solo il 14% desidera l'ibrida e il 13% l'elettrica. Seppur la maggioranza, con il 66%, si dica d'accordo con le restrizioni del codice della strada previste per i neopatentati, riguardanti limitazioni di potenza, di velocità e limitazioni per i livelli di tasso alcolemico, quasi quattro su dieci (38%) pensano che 3 anni siano troppi e che bisognerebbe ridurre la durata dei limiti, mentre ben il 29% valuta le norme eccessive. I giovani neopatentati sono sicuri di sé (58%), sentendosi tranquilli alla guida già dalle prime sterzate. C'è però un 30% che soffre d'ansia e vive o ha vissuto i primi momenti su strada con qualche preoccupazione. Al primo posto delle fobie più ricorrenti per chi ha appena iniziato a guidare c'è la paura di non riuscire a parcheggiare, indicata dal 28% dei giovani della fascia 18-21 anni.

SOCIALE

Un nuovo ospedale in Ghana Cresce il progetto globale di Kia

Kia Motors Corporation, costruttore di autoveicoli coreano che vende oltre 3 milioni di veicoli l'anno in 190 Paesi, ha inaugurato un nuovo centro sanitario pubblico in Ghana, l'ultimo passo del programma globale di CSR Green Light Project che mira a migliorare la salute pubblica, l'istruzione e le competenze nei Paesi in via di sviluppo. Il nuovo Green Light Health Care Center aperto nel distretto di Fantakwa è uno dei 12 Green Light Project sostenuti da Kia. Il progetto ha visto l'inaugurazione di una serie di strutture pubbliche in nove paesi a partire dal 2012, di cui otto in Africa e una in Asia. Il nuovo centro offrirà servizi medici di base a 30.000 persone a una comunità prevalentemente agricola con scarse infrastrutture e condizioni di vita precarie. «L'obiettivo finale del Green Light Project è di andare oltre il supporto infrastrutturale, creando per la comunità un sistema di assistenza sanitaria locale autosufficiente - ha spiegato Kyehwan Roh, team leader di CSR Management Team Kia Motors -. Questa strategia rappresenta gli obiettivi che Kia intende perseguire con grande impegno nelle sue attività di CSR, in Africa e in altre parti del mondo».

Consumi, che consolazione: in 30 anni il 30% in meno

FERDINANDO SARNO

In trent'anni è cambiato il mondo, ma anche il nostro rapporto con l'automobile. Il portale DriveK (www.drivek.it) - leader in Europa per la scelta e la configurazione dell'auto nuova - ha voluto ricordare come e quanto le vetture oggi siano diverse da allora confrontando le 20 più richieste dagli italiani nel 1989 e le 20 più cercate sul web nel 2019.

Nel novembre 1989 sui giornali teneva banco la bagarre sulla benzina verde, che molti ritenevano addirittura più inquinante della benzina con il piombo, e soltanto il 9,3% del mercato era riservato a vetture diesel, che si sarebbero affermate nei decenni successivi. Trent'anni dopo, il tema della sostenibilità e dell'alimentazione è ancora - se non di più - all'ordine del giorno.

Ebbene, con una contrazione superiore al 30%, oggi le auto più richieste sul web consumano in media 5,5 l/100km, a fronte degli 8 l/100km medi per quelle più immatricolate nel 1989. Guardando alla classifica, allora come adesso è una Citroën ad aggiudicarsi il titolo di auto più ecologica: la Citroën AX, la tredicesima auto più acquistata nel 1989, ha passato il testimone alla Citroën C3 che, oltretutto, è anche la più richiesta sul web oggi.

Nel novembre 1989 divenne obbligatorio produrre auto con le cinture di sicurezza e per la prima volta fu necessa-

rio utilizzare i seggiolini per portare in auto i bambini. Con gli anni insieme alla sicurezza è cresciuta però anche la velocità massima, e anche il confronto tra le due classifiche lo dimostra. Mediamente, dal 1989 ad oggi l'auto che gli italiani cercano è diventata il 16% più veloce; tra le 20 auto più richieste nel 2019, sul fronte della velocità massima, è la Volkswagen Golf a portare la lancetta del tachimetro più in alto, con un massimo di 216 km/h. Non molto di più della Alfa Romeo 164 del 1989, che in realtà già allora toccava picchi di 210 km/h, con performance ben superiori alle altre auto più vendute in quell'anno.

Se trent'anni fa quasi 6 auto immatricolate su 10 erano i-

taliane (58,04%) - il 53% delle prime 20 in classifica - e gli operatori della distribuzione festeggiavano una crescita del numero di immatricolazioni che sembrava inarrestabile (+11,4% rispetto all'anno precedente), la situazione oggi è ben diversa: sono solamente 5 le auto italiane che figurano tra le prime 20 più richieste sul web, tra cui si posizionano meglio la Fiat Panda e la Fiat 500X, al terzo e decimo posto in classifica.

Anche le preferenze in fatto di carrozzeria sono cambiate: gli ultimi anni hanno visto un vero e proprio boom per quanto riguarda la diffusione dei SUV che, combinata con allestimenti e requisiti di sicurezza sempre più importanti, ha contribuito a far crescere del 42% il peso medio dell'auto più cercata, che è passato da 870 a 1.238 kg.

L'accessibilità economica delle auto italiane rese alcuni modelli un successo tale da renderli icone di quell'epoca. La popolare Fiat Uno (che nell'89 rappresentava da sola il 15,6% delle auto immatricolate) è legata ai ricordi di tantissimi italiani, così come la Fiat 126: destinata ad andare fuori produzione soltanto due anni dopo, era la più economica tra le 20 auto più acquistate ed era disponibile per sole 6.822.000 Lire. Siamo lontani dalla somma necessaria per comprare la meno costosa tra le auto più richieste oggi, la Dacia Sandero, il cui prezzo di listino parte da 7.600 euro.

