

CONTROMANO

Jeep, la neve
e gli indignati
speciali

AUTO & MOTORI

Neve forte e un bimbo sta andando a scuola accompagnato dal papà in Jeep. Ma in classe si ritrova da solo. A scuola non c'è nessuno. Poco dopo, pure lei in Jeep, arriva una compagna - l'unica che come lui ha potuto raggiungere la scuola nonostante la nevicata - che fa illuminare lo sguardo del bambino. "Non tutti i genitori guidano una Jeep", si legge subito dopo. È la storia, efficace e delicata, della nuova pubblicità di Renegade e Compass di Fca.

Alcune associazioni di ciclisti e ambientalisti invece si sono infuriate. E hanno chiesto il ritiro dello spot perché «esorta all'uso dell'auto, è classista e considera i bambini come pacchi postali». Il (presunto) "politicamente corretto" insomma finirà per uccidere la creatività: spesso si reagisce con sdegno a situazioni innocenti e marginali, mentre le vere storie della vita lasciano indifferenti. L'importante è indignarsi. E quando nevicata, non andare a scuola.

Un dossier di RSE certifica i vantaggi ambientali generati dai veicoli a batteria rispetto a quelli tradizionali anche nel caso di energia derivante da fonti non rinnovabili e considerando l'intero ciclo di vita dell'auto

ALBERTO CAPROTTI

Dati, non parole. E riscontri reali, che superino le prese di posizione ideologiche (e di interesse) che si sono contrapposte sinora. Di questo ha bisogno il dibattito relativo alla mobilità elettrica per generare scelte intelligenti e utili a tutti. Un tassello importante arriva da un nuovo studio sui benefici della mobilità elettrica effettuato da RSE, società per azioni italiana controllata dal Gestore dei Servizi Energetici, che si occupa di attività di ricerca nel settore elettro-energetico, con particolare riferimento ai progetti strategici nazionali. Si tratta di un dossier aggiornato - e non "di parte" come la fonte potrebbe far supporre, perché analizza con grande equilibrio pro e contro - che riassumendo i risultati di numerosi studi, certifica come l'elettrico sia la scelta vincente per decarbonizzare il settore della mobilità misurando i vantaggi per l'ambiente in termini di emissioni di CO2 risparmiate. Che si tratti di un dossier serio, lo certificano due premesse: la prima è l'ammissione che le automobili sono responsabili solo di circa il 12% delle emissioni di gas serra nell'Unione Europea, quindi sono "corresponsabili" e non imputate principali. La seconda è che si parla finalmente di effetti "climateranti" (e non genericamente ed erroneamente di "inquinanti", che è tutt'altro) per confrontare le emis-

sioni di CO2 generate dalla produzione di energia elettrica per caricare le batterie di una vettura elettrica con quelle causate dalla combustione di diesel o benzina nei motori endotermici tradizionali. Inoltre il dossier di RSE sottolinea come in un quadro di difetti/benefici relativi alla scelta elettrica occorra diffidare degli studi che confrontano genericamente vetture tradizionali e a batteria senza curarsi che queste abbiano prestazioni e potenze simili. O che calcolano i consumi secondo cicli di omologazione non più validi. Partendo dall'evidenza dell'assenza di emissioni allo scarico di un'auto a batteria, non servono analisi quantitative per concludere che al livello locale i veicoli elettrici siano una soluzione più virtuosa per l'ambiente rispetto ai veicoli a combustione interna. Ma per una corretta valutazione degli effetti delle auto elettriche sulla riduzione delle emissioni climateranti, bisogna considerare anche le emissioni che

avvengono prima dell'utilizzo della macchina, come quelle che derivano dalla produzione del diesel, della benzina o dell'elettricità. In altri termini, serve adottare un approccio "well-to-wheel" (dal pozzo alla ruota) che valuti le emissioni di tutti i gas che contribuiscono al cambiamento climatico, e gli effetti legati alla produzione e alla dismissione delle batterie. In questo senso - certifica lo studio di RSE - i risultati di letteratura sono abbastanza uniformi nel confermare che i veicoli elettrici, in ragione anche di una maggiore efficienza, emettono meno CO2eq (anidride carbonica equivalente) dei corrispondenti veicoli a combustione interna. Questo è tanto più vero quanto più alta è la penetrazione delle fonti rinnovabili e quanto minore è la presenza di

Le verità (nascoste) sull'elettrico

12%

È la percentuale stimata delle emissioni di gas serra delle automobili sul totale nell'Unione Europea. L'80% circa di questi gas è composto da anidride carbonica (CO2). L'Italia in tema di emissioni è il quarto Paese Ue

carbone nel mix energetico utilizzato per ricaricare la batteria. Nel caso italiano, come recentemente pubblicato negli "Elementi per una Roadmap della mobilità sostenibile", con circa il 37% dell'energia proveniente da rinnovabili e una forte penetrazione del Gas Naturale nella produzione elettrica, questo vantaggio è piuttosto evidente e i veicoli elettrici risultano generare meno emissioni di CO2eq. Inoltre le emissioni del mix energetico italiano tenderanno a diminuire nel tempo grazie alla sempre maggiore presenza delle rinnovabili e alla chiusura degli impianti a carbone prevista dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC). La fonte di produzione dell'energia resta quindi determinante per ogni valutazione: tuttavia anche nel ca-

so di mix elettrici caratterizzati da una scarsa penetrazione di rinnovabili, secondo RSE i veicoli elettrici risultano emettere meno anidride carbonica equivalente dei corrispondenti veicoli a combustione interna. Uno studio del 2018 dimostra che persino nel caso polacco, dove oltre il 70% dell'energia proviene da carbone e lignite, l'auto elettrica emette meno CO2 delle auto a combustione interna. Per quanto riguarda invece le analisi di LCA (ovvero effettuate sull'intero ciclo di vita di una vettura) la situazione è più complessa, qui infatti occorre considerare anche le emissioni che avvengono per la produzione dei veicoli, per la loro manutenzione, per la dismissione e, nel caso delle auto elettriche, per la produzione e dismissione delle batterie. Qui, i risultati presentano una maggiore variabilità. Tuttavia, la maggior parte della letteratura scientifica (lavori pubblicati su riviste internazionali con processo di double blind review ed impact fac-

Per i suoi limiti però, quello della mobilità a basse emissioni è un sistema "zoppo" sostenuto solo dagli incentivi. Per il mercato non rappresenta al momento un'alternativa appetibile: l'eco-bonus 2019 non è nemmeno stato esaurito

tor) dimostra che un'auto elettrica, nell'intero ciclo di vita, emette dal 40 al 55% di CO2eq in meno di una a benzina simile per prestazioni e dimensioni, e dal 22 al 40% in meno di una diesel. Il dossier di RSE si ferma qui, confermando l'assioma secondo cui la diffusione dei veicoli elettrici contribuirà senza dubbio a migliorare la qualità dell'aria nelle nostre città. Ciò che occorre considerare però in una visione d'insieme è che la mobilità elettrica, al momento, è un sistema zoppo sostenuto solo dagli incentivi (finanziati con le tasse) e che i modelli a batteria (ibride comprese) oggi servono soprattutto ai costruttori per evitare le multe comunitarie in un quadro sempre più restrittivo in tema di emissioni, ma non rispondono a una vera richiesta del mercato. Tanto che i 60 milioni di euro dell'eco-bonus stanziati per il 2019 non sono stati nemmeno esauriti. La crescita progressiva dell'autonomia chilometrica media sta annacquando l'handicap di partenza di queste vetture, ma senza una rete di ricarica adeguata - e soprattutto un regime di mercato che consenta di acquistarle a prezzi competitivi rispetto a quelle tradizionali - le auto elettriche al momento non sono un'alternativa appetibile perché hanno dei limiti difficilmente accettabili dai consumatori di fascia media e bassa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Ds3 Crossback e-Tense: il listino parte da 39.600 euro



STILE E DESIGN OLTRE ALLE EMISSIONI ZERO

Con Ds3 e-Tense la scossa è anche elegante

Uno dei difetti tradizionalmente imputabili alle vetture elettriche è quello di essere esteticamente poco appariscenti, quasi che design e sostenibilità fossero concetti incompatibili tra loro. Guardando la nuova DS3 Crossback E-Tense, probabilmente l'auto 100% a batteria più bella del mercato, questa convinzione crolla del tutto. L'eleganza del resto è il valore principale del brand DS, perfettamente riassunto nello stile di questo modello che offre un abitacolo con sedili a doppia densità, materiali nobili per gli interni, un comfort unico ma soprattutto tanta silenziosità a bordo. La cura del dettaglio ritorna nei comandi a sfioro e negli aeratori centrali a forma di diamante, sotto un display HD da 10 pollici. Lunga 4,12 metri e con un bagagliaio che raggiunge un volume di 350 litri, lo spazio per i passeggeri posteriori

non è generoso. Con il suo motore da 100 kW / 260 Nm e la batteria da 50 kWh, DS 3 Crossback E-Tense si ricarica al 100% in 5 ore con una colonnina domestica dedicata, e all'80% in 30 minuti su una colonnina rapida da 100 kW. L'autonomia è di 320

km, variabile secondo le condizioni e lo stile di guida. Tre le modalità: "eco", che porta al massimo l'autonomia, "comfort" e "sport" che offre il massimo di coppia. Sono disponibili inoltre due soluzioni per il recupero dell'energia, ereditate dalla Formula E, controllabili dal conducente: normale, per simulare il comportamento di un motore termico, o brake che applica una decelerazione massima di circa 1,3 m/s². A livello tecnologico DS3 Crossback E-Tense propone tutte le innovazioni di ultima generazione: il DS Connect Nav, i fari intelligenti DS Matrix Led Vision, un sistema di prossimità che estrae dalla carrozzeria le maniglie delle porte a scomparsa quando il guidatore si trova con la chiave a meno di 1,5 m dall'auto, e l'Head up Display. Impegnativo il listino, che parte da 39.600 euro. (A.C.)

5 ore

La Smart Wallbox di DS, in versione trifase consente una ricarica completa della DS3 e-Tense in 5 ore. Un'altra versione di ricarica monofase permette invece di ricaricare il 100% della batteria in 8 ore

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Leaf e+, versione con batteria "maggiorata" del modello 100% elettrico di Nissan



NISSAN, MAGGIORE AUTONOMIA E NUOVE TECNOLOGIE

Leaf e+, la prima al mondo cresce ancora

Con l'autonomia portata a 385 km, crolla anche l'ultimo (o forse il penultimo) tabù. Nissan Leaf, il veicolo 100% elettrico più venduto al mondo con oltre 440.000 unità commercializzate dal lancio nel 2010, è ora disponibile presso le concessionarie italiane nella versione e+ con nuova batteria da 62kWh e inedite tecnologie di assistenza alla guida e di connettività. La batteria di Leaf e+ (con garanzia di 8 anni/160.000 km) offre una maggiore potenza con 160 kW (217 CV) e una percorrenza allungata con una singola ricarica rispetto alla versione 40kWh, garantendo un'accelerazione da 0-100 km/h in 6,9 secondi. La nuova versione è equipaggiata di serie con l'e-Pedal che permette di partire, accelerare, rallentare e fermarsi usando solo il pedale dell'acceleratore. Il sistema ProPILOT invece, tipo di guida assistita che prevede comunque sempre le

mani sul volante, riduce lo stress in marcia, garantendo più sicurezza: consente all'auto di fermarsi, ripartire e rimanere al centro della carreggiata in caso di marcia a velocità sostenuta o congestione del traffico, ed entra in funzione in autostrada al-

385 km

È l'autonomia potenzialmente garantita da Nissan con una singola ricarica della nuova Leaf e+. La versione potenziata della vettura elettrica più venduta al mondo arriva in concessionaria al prezzo incentivato di 35.000 euro

l'interno della singola corsia. Leaf e+ inoltre dispone dell'abilitazione Vehicle-to-Grid per l'integrazione con la rete. Questa tecnologia rende utile e redditizia l'auto anche quando è ferma. Come una centrale su quattro ruote, la batteria della vettura è capace di accumulare e di restituire energia elettrica al sistema di distribuzione energetica che può rivelarsi uno sconto significativo in bolletta e permettere al proprietario di viaggiare gratis se l'energia è autoprodotta da rinnovabile. Grazie alle zero emissioni in marcia, l'intera gamma Nissan LEAF usufruisce dell'ecobonus ed è quindi accessibile (con rottamazione dell'usato) a partire da 27.400 euro, o con un anticipo di 5.534 euro e 24 rate da 159 euro al mese. La versione e+ parte invece da un prezzo di listino incentivato di 35.000 euro.

Mariano Da Ronch

© RIPRODUZIONE RISERVATA