

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

**L'auto piange
Ma è ora
che si svegli**

Un buono di 500 euro per l'acquisto di bici e monopattini, settore che contribuisce allo 0% del Pil. Zero euro all'automobile, che rappresenta con quanto produce il 10% dell'economia del Paese. Basta questa disparità per farsi un'idea dell'ingiustizia e autolezionista politica scelta nei confronti della mobilità dal Decreto Ripartenza. Ma il mondo dell'automotive, illuso da anni di "tavoli" sul nulla con le istituzioni e ridotto alla canna del gas dalle conseguenze

della pandemia, anziché piangere ora dovrebbe farsi un profondo esame di coscienza. E reagire con i fatti alla propria totale incapacità di fare lobby a livello politico, parlando con una voce sola e autorevole che superi i rivoli di troppe pallide associazioni di categoria. Non è un caso che l'auto sia scomparsa dalle agende del governo da quando Fiat nel 2011 uscì da Confindustria: dieci anni dopo, potrebbe svegliarsi dal sonno per evitare che diventi eterno.

Dal Decreto Rilancio più fondi per l'ecobonus anche se quelli del 2019 sono avanzati. Incentivi per le colonnine ma quelle esistenti bastano. E servono ancora fino a 18 permessi per realizzarle



Colonnine per la ricarica di vetture elettriche di Enel X in una via di Roma

13.721

Sono le colonnine di ricarica attive in Italia per 22.700 auto elettriche circolanti, un numero in percentuale molto più alto rispetto ai distributori di carburante tradizionali

La rete di ricarica al momento è concentrata in sole 5 regioni ed è del tutto insufficiente nelle aree di servizio e lungo le autostrade. L'associazione che spinge la filiera: «Serve una visione a lungo termine»

L'Italia spinge solo l'elettrico Ma non sa di cosa si tratta

ALBERTO CAPROTTI

Sono i fatti a dimostrare che la politica del governo ha scelto da tempo una sola direzione negli investimenti per quanto riguarda la mobilità: quella elettrica. Ritenendola - pur in presenza di evidenze scientifiche diverse - l'unica ecologicamente sostenibile. E sono i fatti a dimostrare che nel Decreto Rilancio, l'automobile sia stata completamente ignorata dagli aiuti sotto forma di sgravi fiscali o incentivi alla rottamazione, riservandole invece solo un allargamento dei fondi previsti per l'ecobonus, quello che già agevola l'acquisto di vetture sotto una determinata soglia di emissioni, cioè le elettriche e qualche ibrida plug-in. L'altra concessione è stata quella di estendere alla realizzazione di nuove colonnine elettriche di ricarica la detrazione del 110% prevista per le ristrutturazioni edilizie di efficientamento energetico (ma solo se rappresentano parte di questi lavori). E anche qui sono i fatti a dimostrare che malgrado le buone intenzioni, la strategia intrapresa non pare supportata da una sufficiente conoscenza della materia. Ci spieghiamo meglio. Allargare la disponibilità dei fondi dell'ecobonus di 100 milioni di euro sarebbe probabilmente utile in presenza di un mercato attrattivo, quale oggi purtroppo non è quello dell'auto elettrica in Italia: in forte crescita percentuale (+121% nei primi 4 mesi dell'anno), ma ancora composto da numeri di nicchia che la crisi post-virus difficilmente potrà cambiare. E soprattutto aumentare i fondi nonostante parte di quelli mes-

si a disposizione nel 2019 non siano stati nemmeno utilizzati, significa avanzare con i paracocchi, senza un contatto con la realtà. Capitolo colonnine: a parte l'estrema problematicità nell'accedere alla detrazione prevista dal Decreto per i motivi precedentemente indicati, puntare solo su una (illusoria) forma di sgravio per pensare di ampliare la rete di ricarica elettrica pare un'operazione poco utile. Specie considerando che non servono affatto più colonnine di ricarica in Italia, paradossalmente il Paese europeo dove la mobilità elet-

trica è meno sviluppata ma anche quello con il più elevato rapporto fra impianti di ricarica e vetture a batteria circolanti. Secondo le ultime rilevazioni di Motus-E, l'associazione fondata da Enel-X che lavora per favorire la transizione verso l'e-mobility nel nostro Paese, in Italia a gennaio erano presenti 13.721 punti di ricarica, distribuiti in 7.203 stazioni accessibili al pubblico. Il rapporto tra elettriche circolanti (22.400) e impianti di ricarica è dunque enormemente maggiore rispetto a quello che lega i distributori di ben-

zina e diesel con le vetture alimentate a carburante tradizionale. Alla crescita notevole delle infrastrutture di ricarica (+29% rispetto a settembre 2019), non ha invece fatto seguito una loro distribuzione omogenea: la metà infatti rimane concentrata in cinque regioni del Centro-Nord (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Trentino Alto Adige e Veneto) che complessivamente contano la metà di tutte le stazioni presenti in Italia. E soprattutto un recente rapporto di Motus-E evidenzia come la diffusione delle infra-

strutture nelle aree di servizio e lungo le autostrade sia ancora molto limitata malgrado esistano progetti di Ionity e Autostrade per l'Italia per migliorare la situazione. Per agevolare veramente la transizione elettrica allora, non occorrono interventi estemporanei e poco ragionati, ma analizzare i finanziamenti pubblici finora erogati all'industria automobilistica, verificarne l'efficacia e costruirne di nuovi nel settore. E poi, passare all'azione, ascoltando i suggerimenti di chi conosce a fondo la materia. Come quelli della filiera elettrica

che propone di assimilare la ricarica nelle pertinenze (box, garage) a quella domestica riducendo la componente regolata della tariffa monomia BTVE, in modo da avvicinarla ai livelli di prezzo della tariffa domestica residente. E suggerisce agevolazioni alle reti di impresa e ai processi di aggregazione per le Pmi del settore, il potenziamento dello strumento delle "reti di impresa ambientale", il sostegno agli investimenti in R&D, e una importante riconversione industriale. Un altro, decisivo, impulso può venire dalla semplificazione. «Per installare una colonnina di ricarica per le auto elettriche servono ancora dalle 11 alle 18 autorizzazioni: troppe», ha dichiarato poco tempo fa il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, durante una question time al Senato. «Dobbiamo assolutamente sburocratizzare tutti questi interventi per accelerare la riconversione ecologica del Paese». Un'intenzione che da sola vale probabilmente dieci volte i provvedimenti previsti dal Decreto Rilancio.

LA PROVA "VIRTUALE"

A bordo della Kuga Plug-In Hybrid, la Ford più elettrificata di sempre



Il test è virtuale. Anche Ford ha optato nel presentare la nuova Kuga per l'unico tracciato temporaneamente percorribile, quello del web. È la terza generazione di una vettura importante per il marchio: 134 mila unità vendute in 12 anni, in Italia. Ma la nuova Kuga è la svolta nell'elettrificazione intrapresa da Ford, perché la gamma ibrida comprende le versioni Plug-In Hybrid, EcoBlue Hybrid (Mild-Hybrid) e Hybrid, oltre ai "tradizionali" diesel Ecoblue da 2.0 e 1.5 litri e ai motori EcoBoost da 1.5 litri. La batteria consente di percorrere fino a 65 km in città con emissioni di CO2 di 26 g/km. Nella vasta gamma quella con il rapporto qualità-prezzo dal maggiore appeal è, a nostro avviso, la Kuga 2.5 PHEV nell'allestimento Titanium: sono infatti di serie climatizzatore bizona, cerchi in lega da 18", avviamento keyless, sensori di parcheggio, impianto multimediale col display da 8", navigatore e ricarica wireless. Questa crossover è spinta da un 2.5 a benzina da 152 Cv, mentre il motore/generatore elettrico ne ha 110. Quattro le opzioni di guida: "EV Auto", in cui l'elettronica gestisce in autonomia i due motori massimizzando la resa, "EV now" (funzionamento solo elettrico), mentre gli altri due modi "EV after" ed "EV Recharge" mantengono o accrescono la carica a seconda delle necessità. Tra gli Adas, la frenata automatica di emergenza e il mantenimento in corsia, oltre al modem integrato che consente di dialogare con auto dotate della stessa tecnologia. Da wallbox servono 3 ore per la piena carica. Dalla presa domestica ne occorrono 6. Tramite l'app FordPass è possibile monitorare a distanza la ricarica e programmarla, avviare il riscaldamento del sistema elettrico e la climatizzazione. La versione PHEV Titanium, parte da 38.250 euro (meno l'ecobonus statale di 1.500 euro, 2.500 con rottamazione). Al lancio l'offerta prevede Kuga Titanium 1.5 EcoBoost 150 CV con anticipo zero a 385 euro al mese per 36 mesi.

Gabriele Villa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere
anche con il QR Code



LA PROVA SU STRADA

**Forester e-Boxer, il passo avanti di Subaru
Sicurezza e solidità in versione ibrida**



Subaru, per chi sa di auto (o almeno ne ha dimistichezza) significa tre parole: affidabilità, motore boxer e trazione integrale. La quarta parola è fedeltà, perché chi nella vita ne ha acquistata una, molto spesso non cambia. Ha cambiato molto invece in questi ultimi tempi il marchio giapponese, che ha abbandonato completamente il gasolio su tutte le sue vetture. E che ora anche su uno dei suoi modelli più popolari ha introdotto la tecnologia ibrida. Di ibrido "leggero" si tratta, sia chiaro, perché le rivoluzioni vanno fatte per gradi. E mantenendo i propri pilastri costruttivi per non perdere identità. La nuova Forester così aggiunge al nome il suffisso e-Boxer, che indica la combinazione tra un motore elettrico alimentato da una batteria agli ioni di litio e il classico 4 cilindri a iniezione diretta da 2 litri a benzina rinnovato nell'80% dei suoi componenti. Il listino della quinta generazione della Forester parte da 35.500 euro: anche nella versione elettrificata resta un Suv classico e massiccio ma senza essere ingombrante, capiente e versati-

le anche se più essenziale di molti suoi simili. Da fermo o a bassa velocità si alimenta con la sola unità elettrica a emissioni zero. In base al livello di carica e se la velocità è mantenuta al di sotto dei 40 km/h, è possibile guidare in questa modalità per circa 1,5 km prima che intervenga il motore tradizionale. La combinazione tra i due propulsori consente in città risparmi nell'ordine del 10% dei consumi rispetto alla precedente versione 2.0 esclusivamente a benzina. Diverso il conteggio quando si spinge l'acceleratore in autostrada, terreno dove la giapponese diventa tutt'altro che astemia come del resto accade a quasi tutte le vetture ibride. Agile e potente nei percorsi lontani dall'asfalto, la Forester e-Boxer risulta discretamente a suo agio anche nel traffico. Completa la dotazione di assistenza alla guida EyeSight a cui Subaru ha aggiunto di serie nel pacchetto di sicurezza una nuova tecnologia di riconoscimento facciale che avverte il guidatore in caso di distrazione o affaticamento. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NOVITÀ

**Come prima ma con una scossa in più
Mini E, elettrica senza compromessi**



Da sinistra a destra, le nuove Ford Kuga e Subaru Forester ibride e la Mini elettrica

Dici Mini e pensi alla vettura icona per antonomasia delle città, ma se oggi dici Mini, dici anche mobilità elettrica grazie alla nuova versione spinta, appunto, da un propulsore che non è benzina né diesel. La base viene da lontano, da quel progetto elettrico che il gruppo BMW lanciò 12 anni fa e che fece nascere la prima Mini E, di cui si produssero solo 500 esemplari ma che servirono a studiare, programmare e pianificare, il futuro elettrico della mobilità del gruppo. Con l'ultima nata sono state conservate le caratteristiche basi di Mini, ovvero il piacere di guida, lo spazio a bordo, lo stile che ne hanno fatto la vettura status per una e più generazioni di giovani. Per farlo si è pensato a un propulsore elettrico da 180 cavalli, con una accelerazione mostruosa tipica dei motori elettrici: da 0 a 100 in 7,3 secondi. Più o meno come la BMW i3, la elettrica per antonomasia del gruppo. Per Mini la differenza sta nella reattività in rilascio del pedale del gas e della frenata che rigenera elettricità. Rispetto alle versioni termiche è questo il punto di vera diversità, perché dall'esterno solo la colorazione verde fluo di alcuni particolari (specchietti, mascherina, profili) fa capire di essere davanti a una Mini elettrica. La batteria è posta sotto al pianale, quindi si è potuto mantenere intatto il bagagliaio e spostando il peso in basso si è mantenuto il "go-kart feeling" tipico di Mini. L'autonomia dichiarata varia fra i 235 e i 270 km. I prezzi partono da 33.900 euro. Per installare la Wall Box a casa le possibilità sono diverse: dipende dal fornitore di energia elettrica. La base costa 899 euro ed è venduta da BMW con una ricarica rapida da 11 Kw. Il costo di installazione varia da 3 a 5 mila euro, ma BMW offre la consulenza di tecnici specializzati per accompagnare l'acquirente e capire se è un cliente ideale per Mini elettrica oppure no. Chiedere non costa niente.

Paolo Ciccarone

© RIPRODUZIONE RISERVATA