L'approccio di Fiat-Chrysler nel suo impegno verso una mobilità sempre più sostenibile intende dare vita a nuovo modo di interpretarla e viverla conciliando le esigenze del cliente e l'attenzione per l'ambiente. Con l'ente e-Mobility, ha creato un sistema articolato e attento al pianeta ma anche competitivo economicamente, che mette insieme partner, prodotti e servizi trasversali su più mercati per semplificare la vita dei clienti che scelgono vetture elettriche ed elettrificate. La struttura lavora per offrire un portafoglio di possibilità parallele e soluzioni all'avanguardia. Per questi motivi - anche grazie alla collaborazione con partner eccellenti - Fca sta sviluppando soluzioni capaci di fornire tutto ciò che serve per guidare un'auto elettrificata, dal momento dell'acquisto fino al termine del ciclo di vita della vettura. A cominciare dai punti di ricarica, passando attraverso tecnologie innovative che permettono alle auto elettriche di dialogare con la rete di distribuzione e a quelle ibride plug-in di interagire con le piattaforme di gestione della viabilità urbana, fino a soluzioni che permettono al cliente di gestire in totale tranquillità e comodità l'uso della propria vettura elettrificata, per esempio con l'uso di app specifiche.

Spiegazioni e soluzioni per favorire la "scossa"

Roberto Di Stefano e, a destra, il ministro Patuanelli con Pietro Gorlier (Ceo di Fca Emea) con la nuova Fiat 500e

La strategia di Fca: servizi ad hoc e interazione con i partner per la ricarica. «La pandemia? Non ci ha penalizzato, anzi»

«L'auto elettrica vince se è facile»

Roberto Di Stefano, responsabile della divisione elettrificata di Fiat-Chrysler: «Così metteremo gli italiani in condizione di scegliere e usare una vettura a batteria»

ALBERTO **CAPROTTI**
inviato a Torino

«Per rendere più attraenti e accessibili i nostri veicoli elettrici ed elettrificati, sappiamo che dovranno essere sostenibili sia dal punto di vista ambientale sia economico. Ma se vogliamo che sempre più persone scelgano di guidare veicoli a batteria, dobbiamo garantire loro un'esperienza facile e libera dall'ansia di ricarica..». Per Roberto Di Stefano, responsabile e-Mobility di Fiat-Chrysler per la regione Emea (Europa, Medio Oriente e Africa) il graduale processo di elettrificazione della mobilità in Italia passa inevitabilmente dal concetto di semplificazione.

Come si fa a convincere l'opinione pubblica che possedere e guidare una vettura a batteria è meno complicato di quanto sembri?

«Creando attorno all'automobile elettrificata tutto ciò che serve per mettere il cliente in condizione di usarla nel modo più efficace ed economico. La nostra strategia è doppia: da una parte creare servizi ad hoc ritagliati sul nostro prodotto, e dall'altra facilitarne l'uso attraverso l'interazione con partner che creano infrastrutture di ricarica, servizi e tecnologie».

Mentre progredisce l'autonomia di questo tipo di veicoli, il problema del prezzo d'acquisto soprattutto delle elettriche pure resta ancora una delle principali problematicità da eliminare...

«Il costo delle batterie è determinante, ma è inevitabile che diminuirà progressivamente, come del resto il prezzo dell'energia: è prevedibile che il "gap" con le vetture a motore termico verrà colmato entro il 2025. Già ora comunque in base alle nostre simulazioni, siamo in grado di dire che la nuova Fiat 500 elettrica, con pieno incentivo statale e considerando una percorrenza di 15.000 km all'anno, grazie ai minori costi di esercizio ammortizza in tre anni la differenza di prezzo rispetto ad una 500 a benzina».

Quanto al costo produttivo invece, è difficile dimenticare quanto disse Sergio Marchionne: «Ogni 500 elettrica che vendiamo negli Stati Uniti ci fa perdere 14.000 dollari». E sono passati appena sei anni da allora, non un secolo...

«Vero, ma da allora lo scenario è completamente cambiato. Quella vettura non nasceva a batteria ed era un prodotto adattato per il mercato americano alla tecnologia elettrica, che nel frattempo si è evoluta almeno tre volte. E a chi teme che la 500e sia solo di un prodotto di lusso, ricordo che oltre a quella di esordio già in vendita arriveranno versioni più accessibili. Il nostro piano per la 500e a partire dal 2022 prevede di venderne 70-80mila all'anno».

Fca ha fatto debuttare la sua prima vettura 100% elettrica in piena pandemia. Quanto vi ha penalizzato questa involontaria coincidenza di tempi?

«Paradossalmente nemmeno un po', anzi. Il virus ha dato una spallata al sistema obbligando a scelte radicali: Fiat-Chrysler ha dato la priorità ai prodotti elettrificati trovando un mercato in forte crisi ma molto più attento alle tematiche ecologiche e di mobilità sostenibile rispetto a prima, accelerando il gradiente di crescita dell'elettrico».

È di questi giorni la notizia che grazie alla produzione dei nuovi modelli "green" - la 500 e il Ducato elettriche e la Maserati Ghibili ibrida - è tornata dopo dieci anni la piena occupazione negli stabilimenti Fca di Mirafiori e Grugliasco. Ma l'impressione è che non basti il prodotto per far decollare la mobilità elettrica...

«I fattori abilitanti, soprattutto in Italia, sono il coordinamento delle politiche di incentivazione e di circolazione, in particolare in ambito urbano, per garantire al cliente un quadro chiaro e certo nel momento in cui valuta l'acquisto di queste vetture. Inoltre, è necessario fornire supporto agli investimenti per le infrastrutture di ricarica pubbliche e private, sia all'acquisto sia semplificando e rendendo coerenti le procedure per le differenti installazioni. Elettrificare i veicoli non basta: serve un modo completamente differente di intendere l'uso dell'auto e la mobilità in generale».

Il "bonus" offerto dal governo ha spinto parecchio il mercato delle ibride, mentre sono stati subito esauriti gli incentivi per le vetture con le emissioni meno virtuose, e resteranno inutilizzati molti fondi destinati alle elettriche pure. Cosa significa?

«Che qualcosa è stato fatto a livello istituzionale, ma che si può fare molto di più. Pur da responsabile della mobilità elettrificata di Fca riconosco che non si rinnova la qualità dell'aria delle nostre città solo vendendo vetture elettriche ma favorendo tutte le altre nuove tecnologie a basse emissioni. Senza svecchiare completamente il nostro parco circolante che è tra i più obsoleti d'Europa – magari sostituendo gradualmente tutti i veicoli fino agli Euro 4 – non si può fare un salto di qualità importante. Ma per questo occorre una visione completa, diversa da quella attuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Geo Fencing Lab, in ZTL senza pensieri

La collaborazione fra il team e-Mobility di Fca e il Centro Ricerche Fiat ha portato a sviluppare un sistema con sensori di bordo integrati nel veicolo ad alimentazione ibrida in grado di riconoscere preventivamente le ZTL e conseguentemente di spegnere il motore termico e attivare la modalità elettrica automaticamente quando l'auto entra in zone che lo richiedono. Questo dispositivo è oggetto di una sperimentazione con le piattaforme del Comune di Torino e di 5T che gestiscono la ZTL. Il progetto si chiama "Turin Geofencing Lab" e un prototipo del dispositivo è stato montato su due Jeep Renegade 4xe. La prerogativa che rende un'esclusiva mondiale è proprio l'obiettivo che si pone: interagire con le piattaforme di gestione della viabilità, individuando immediatamente il momento in cui la vettura entra in una ZTL, in modo da far passare il veicolo alla guida in modalità elettrica. La firma dell'accordo con il Comune renderà Torino la prima città al mondo in grado di "dialogare" con le vetture ibride che percorrono le sue strade.

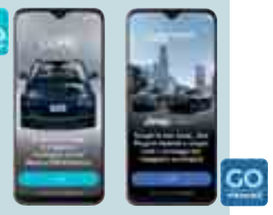
La ricarica? È "mappata"

Grazie alla partnership siglata tra FCA e DCS, i proprietari di veicoli elettrificati Jeep o Fiat avranno a disposizione il servizio digitale "My easy Charge", che consentirà di accedere al più ampio network di servizi di ricarica a livello globale. Attraverso un'app dedicata e una sola card, questa soluzione offrirà l'accesso a più di 200 mila stazioni di ricarica in 21 Paesi europei entro fine anno, in modo da consentire sempre all'automobilista di effettuare la ricarica anche all'estero. Iscrivendosi al servizio, gli utenti potranno interfacciarsi con tutti i principali operatori attraverso un'unica piattaforma. Punto di forza di "My easy Charge" sarà un sito web dedicato che fornirà informazioni su prodotti e tariffe, una mappa della rete di ricarica e la possibilità di gestire il proprio account. La soluzione include inoltre un'app per iOS e Android che consente di pianificare in maniera intelligente il proprio percorso per trovare punti di ricarica a destinazione o lungo il tragitto e di attivare le stazioni di ricarica direttamente dal proprio dispositivo mobile.

GOe, l'app che dice tutto

Il team e-Mobility by FCA sta sviluppando una serie di servizi che mettono insieme partner, prodotti e servizi trasversali su più mercati per facilitare i clienti che scelgono vetture elettriche e ibride. Uno di questi sono le app "GOe", personalizzate per i marchi Fiat e Jeep. Disponibili per Android e iOS, si scaricano gratuitamente, previa registrazione.

L'app effettua il calcolo dei km percorsi e del relativo consumo indicativo di energia elettrica, oltre al monitoraggio dello stato della batteria e dell'autonomia residua durante il percorso. Inoltre segnala le stazioni di ricarica lungo il tragitto, e stima il risparmio in termini di costo carburante ed emissioni C02 rispetto al medesimo veicolo alimentato da un motore termico. Nella sezione "Lo sapevi che" si può trovare una panoramica sul mondo della e-Mobility, conoscere le caratteristiche tecniche delle nuove 500 elettrica, Jeep Renegade 4xe e Compass 4xe, con la possibilità di prenotare un test drive e chiedere un preventivo al proprio concessionario.



Easy Wallbox, il pieno subito

Grazie alla easyWallbox, realizzata da ENGIE Eps in esclusiva per Fiat-Chrysler, è possibile ricaricare immediatamente le vetture elettriche e ibride plug-in del Gruppo Fca senza nessuna modifica all'impianto elettrico con una semplice presa schuko (fino a 2,2 kW). Infatti, il dispositivo di ricarica è plug-and-play ed è immediatamente funzionante, come un elettrodomestico, aspetto fondamentale per la diffusione dell'elettrificazione domestica. Inoltre con una linea elettrica dedicata, la easyWallbox opera fino a 7,4 kW: per caricare l'auto più velocemente senza dover acquistare un altro dispositivo. La easyWallbox si installa con due tasselli, si connette semplicemente alla rete elettrica e permette di ricaricare le batterie della vettura senza eccedere la potenza contrattuale né i limiti normativi. Inoltre, con un intervento non invasivo dell'elettricista, permette di utilizzare solo la potenza disponibile in casa in tempo reale, evitando ogni rischio di blackout.

IL PROGETTO INAUGURATO DA FCA A MIRAFIORI

Scambiare energia: il V2G risorsa per tutti

Si chiama "tecnologia bidirezionale" e consente sia di caricare la vettura sia di restituire potenza alla rete. Una soluzione che funzionerà in modo efficace quando auto e infrastruttura di ricarica parleranno un linguaggio comune: per ora è l'oggetto della sperimentazione avviata da Fca a Torino con l'inaugurazione dell'impianto V2G a Mirafiori.

Il progetto è stato realizzato con due partner: Engie Eps, che è il realizzatore tecnico dell'impianto e Terna, il gestore della rete elettrica. La realizzazione dell'impianto portato a termine in soli quattro mesi nonostante il lockdown, consente di trasformare quello che è soltanto un costo, cioè la sosta delle vetture in attesa di essere consegnate alla rete di vendita, in un beneficio che potrebbe in un futuro non troppo lontano essere sfruttato da chi gestisce una flotta di veicoli. Infatti, un numero potenzialmente elevato di mezzi parcheggiati per periodi lunghi in un luogo rappresenta l'opportunità per fornire servizi alla rete in maniera aggregata.

La prima fase di realizzazione dell'impianto prevede l'installazione di 32 colonnine V2G per connettere 64 vetture, con l'obiettivo di sperimentare la tecnologia e la gestione logistica del parcheggio. Entro la fine del 2021, il progetto sarà poi esteso per consentire l'interconnessione fino a 700 veicoli elettrici, risultando l'infrastruttura più grande al mondo di questo tipo mai realizzata. La gestione della seconda fase sarà dettata da logiche di economicità: gli obiettivi sono di fornire servizi alla rete elettrica di Terna e di garantire un risultato economico positivo per Fca ed Engie Eps. ***(A.C.)***

© RIPRODUZIONE RISERVATA