



Oltre Stanlio e Ollio

Nicola Armaroli

Il principio di funzionamento delle nostre automobili è lo stesso di quelle su cui, 80 anni fa, Stanlio e Ollio mettevano in scena le loro immortali gag. Se pensiamo a quanto è cambiato il mondo da allora, la cosa lascia sbigottiti. Non dovrebbe quindi sorprendere se oggi siamo all'inizio di una transizione tecnologica, lenta ma inarrestabile, che pensionerà l'auto delle icone del cinema comico. Tuttavia in Italia abbiamo persone influenti che pare non vedano oltre cilindro, pistone e petrolio, come raccontano alcune recenti notizie. Eccone un paio.

– FIAT non è più un'azienda italiana, tuttavia i vertici del colosso ex torinese hanno presentato l'ultimo modello a Palazzo Chigi, tradizione che purtroppo non ha portato gran fortuna negli ultimi 25 anni. Ecco il nuovo gioiello: un SUV da 140 cavalli prodotto a Melfi. Una proposta finalmente valida per il pubblico italiano del 2014? Sorge qualche dubbio, ma vedremo.

– Romano Prodi ha incoraggiato l'Italia a estrarre gli idrocarburi che si troverebbero sotto il Mare Adriatico. I media hanno amplificato l'appello, favoleggiando di "un mare di petrolio" da sfruttare. Ora molti italiani sono convinti di essere potenziali sceicchi, ma la realtà è ben diversa. Le riserve di idrocarburi accertate in Adriatico (123 Mtep) ammontano a meno di un anno dei nostri consumi attuali. Una quantità di modesta rilevanza per l'economia nazionale, ma certamente appetibile per aziende private che la vogliono estrarre e vendere. Lo dico perché c'è chi è ancora convinto che sia "lo Stato" il primo beneficiario delle risorse del sottosuolo.

Oggi, quasi ogni casa automobilistica presenta in listino modelli elettrici. Il settore è trainato da un'azienda americana che vende una vettura con un'autonomia di 500 km, passa da 0 a 100 Km/h in 4,4 secondi, le batterie sono garantite 8 anni o 200 000 chilometri, i prezzi sono ormai competi-

tivi. Si può ricaricare gratuitamente del 50% in 30 minuti in apposite stazioni che stanno moltiplicandosi in Europa e Nord America. Attaccandola a una normale presa in garage, fa il pieno in una notte.

Queste novità mi hanno indotto a fare qualche semplice stima; per stare dalla parte dei bottoni ho assunto consumi da auto di lusso, non da utilitaria: 0,18 kWh/km. Ogni anno percorro con la mia auto circa 15 000 km; quindi, se utilizzassi una vettura elettrica, consumerei 2700 kWh. Curiosamente, è il consumo elettrico annuale della mia famiglia. Quindi, raddoppiando la bolletta elettrica, abbandonerei la benzina e risparmierei 1000 euro l'anno.

Se i 37 milioni di auto italiane, che percorrono in media 12 000 km/anno (2160 kWh), andassero tutte a batteria, servirebbero circa 80 TWh. Una quantità immane di elettricità? Non esattamente, se si pensa che nel 2013 abbiamo prodotto in Italia 112 TWh da fonti rinnovabili, quasi il 40% del fabbisogno nazionale. In altre parole, aumentando del 70% la sola produzione elettrica rinnovabile – obiettivo non proibitivo, con un'adeguata programmazione – potremmo tutti farci un viaggio nel futuro dei trasporti. Magari potremmo anche creare in Italia un polo d'eccellenza per nuove tecnologie di accumulo e distribuzione dell'elettricità, costruendo utilitarie (elettriche) da vendere in tutto il mondo, come accadeva un tempo.

OK, torniamo alla realtà: il listino FIAT offre un'ottima 500 elettrica, ma solo in California, perché è obbligata dalla legislazione di quello Stato, che da sempre detta la linea dell'innovazione tecnologica e ambientale. Sergio Marchionne ha pubblicamente implorato di non comprarla, perché lui ci rimette.

Per mettere in scena un innovatore del XXI secolo, neanche Stanlio e Ollio avrebbero potuto inventarsi una gag migliore di questa.

EDITORIALE