

Il punto sulle elettriche/1

## LA CALIFORNIA E L'INQUINAMENTO

Pubblicata il 31/01/2008



Lo scorso dicembre, 1500 specialisti hanno partecipato al ventitreesimo simposio mondiale dedicato alle auto a trazione elettrica (Evs - Battery, hybrid and fuel cell electric vehicle symposium & exposition).



Non a caso l'Evs-23 si è svolta in California, ad Anaheim (nella foto, il centro congressi). I 42 milioni di concittadini del governatore Arnold Schwarzenegger, infatti, saranno i primi a poter acquistare veicoli puliti: così vuole la legge contenuta nel CleanAirAct, che prevede in particolare la promozione di un nuovo tipo di ibrido denominato plug-in. Gli ibridi plug-in sono caratterizzati dalla possibilità di ricaricare le batterie dalla rete elettrica e di viaggiare a zero emissioni per almeno 10 miglia rispetto ai soli due km - per giunta solo entro i 50 km/h - dell'attuale leader di mercato Toyota Prius (seconda foto).



Ma la California è anche il Paese delle esagerazioni e delle contraddizioni più spinte. È lo Stato in cui si percepisce una Porsche Cayenne come una vettura di taglia media, quasi compatta, dove una Hummer H3 costa circa 30 mila dollari (cioè la metà rispetto all'Italia) e la benzina - pur essendo aumentata di parecchio - costa meno dell'acqua minerale. È il Paese dove gli accessori più gettonati sono i cerchi cromati extralarge con pneumatici in proporzione, che comportano sprechi energetici rilevanti.



Per contro, ha anche inventato la "car pool lane" (quarta foto), una corsia preferenziale riservata a vetture con due o più passeggeri

e alle vetture ecologiche, e dove si viaggia costantemente a 75 miglia orarie, altro che autostrade libere tedesche. Inoltre, qui le aziende elettriche si ingegnano a creare un mercato aggiuntivo - quello delle plug-in - che possa sfruttare la potenza di picco (doppia rispetto alla potenza media assorbita dal mercato) utilizzando le batterie delle auto come tanti "bacini di accumulazione" e che in caso di bisogno possano anche erogare la potenza che momentaneamente manca alla rete. La motivazione principale a favore delle auto elettriche non è certamente ambientale e neppure di efficienza energetica, ma relativa alla "energy security", cioè alla volontà di dipendere meno - energeticamente - da Paesi terzi.

In ogni caso, gli americani hanno teorizzato ottimamente la strategia per l'auto del ventunesimo secolo: "take out the car from the equation of the pollution", tiriamo l'auto fuori dal conto dell'inquinamento, dicono in coro. Le prospettive non sono male: General Motors sostiene che - batterie permettendo - la produzione di veicoli basati sulla piattaforma E-flex (che permette di coniugare motore elettrico e diversi tipi di tecnologie come batterie, celle a combustibile, sistemi ibridi) inizierà prima della fine del 2010, in non meno di 60 mila esemplari annui.

Tuttavia, a trasformare la teoria in pratica non sono stati gli americani ma i giapponesi. Con le ibride Toyota ha mostrato già 10 anni fa una lungimiranza eccezionale, che ora inizia a dare frutti anche finanziari (e non solo di immagine): infatti - conteggiando anche Lexus - il primo produttore mondiale di auto ha già superato il milione di veicoli ibridi venduti e nulla lascia presagire che qualcuno possa contrastarla, almeno per i prossimi tre o quattro anni. Le promesse maggiori per una vettura elettrica a batteria le ha fatte invece Nissan, mentre Mitsubishi e Subaru hanno già in strada i loro veicoli elettrici di pre-serie dotati di batterie al litio. E anche per quanto riguarda le auto elettriche a celle combustibile, il leader attuale è il terzo dei "big tree" giapponesi: la Honda. (continua)