La rivista della mobilità

touring

#4 | APRILE 2018 | FR. 4.50

30 pneumatici estivi nel test TCS

MOLTITUDINE DI PRESTAZIONI

Il nuovo modello di societariato del TCS offre ancor di più

UNA BUONA SEDUTTRICE

Test della Dacia Duster, semplice nel quotidiano

È tempo di risalir in sella

CON **TCS SEZIONE TICINO**

p. 83

«L'elettromobilità per il TCS è un'enorme opportunità»

Il pioniere dell'automobile elettrica Marco Piffaretti ha dovuto pazientare per oltre tre decenni. Ora il sogno di tutta una vita, l'avvento della elettromobilità di massa, sembra essere vicino alla realizzazione. In questa intervista esclusiva per «Touring», il ticinese spiega cosa deve ancora accadere perché si affermi definitivamente e quale ruolo intende ricoprire al fianco del TCS in questa fase decisiva.

INTERVISTA DOMINIC GRAF | FOTO PIA NEUENSCHWANDER

Perché in futuro circoleremo solamente ad elettricità?
Marco Piffaretti: Perché allo stato attuale non esiste alcuna tecnologia migliore! Tra le oltre 850 catene energetiche disponibili per la mobilità, la trazione elettrica, alimentata da fonti rinnovabili, è di gran lunga la più efficiente e pulita. E poi la guida elettrica è semplicemente divertente. Consiglio a chiunque di fare un giro di prova su un'e-auto: sarete stupefatti! È come all'epoca per la televisione: chi l'aveva vista una volta a colori non voleva più guardarla in bianco e nero.

Come valuta lo sviluppo dell'elettromobilità in Svizzera?
Il mercato premium svizzero è già oggi di livello mondiale: da nessun'altra parte, tranne che in Norvegia, c'è una tale densità di Tesla o BMW elettriche come in Svizzera. E si espanderà ulteriormente con l'imminente arrivo dei modelli completamente elettrici di Jaguar, Audi, Mercedes e Porsche. Naturalmente le auto elettriche di massa si affermeranno anche da noi, benché soprattutto dopo il 2022. Sino ad allora il quadro giuridico per i motori a combustione sarà ancora relativamente vantaggioso. Da un lato, nonostante lo scandalo del diesel, abbiamo un margine di tolleranza sulle emissioni di NO_x del 210 percento. Dall'altro, però, nei prossimi anni nelle statistiche degli importatori un veicolo elettrico avrà un valore maggiorato, ciò che mitigherà le costose sanzioni per il CO_2 delle auto con motore a combustione.

> «La mentalità e la competenza dei concessionari d'auto devono cambiare, affinché i clienti scelgano l'elettrico»

Quindi la svolta finale della mobilità elettrica è nelle mani degli importatori?
È soprattutto nelle mani dei rivenditori! Per fare in modo che i clienti scelgano l'elettrico, deve cambiare la mentalità e la competenza dei venditori di automobili. Innanzitutto i giovani venditori devono specializzarsi in modo mirato sui veicoli elettrici. Questa trasformazione richiede comunque diversi anni o addirittura generazioni. Ma il progresso potrebbe accelerare con provvedimenti relativamente semplici: come l'introduzione delle e-targhe, che indicano che si tratta di una vettura elettrica, consentendo alcune distinzioni, ad esempio per quanto riguarda le tariffe di parcheggio. Germania, Austria e Norvegia l'hanno già introdotta. Comunque sia, prima o poi la mobilità elettrica di massa si imporrà anche qui da noi – al più tardi nel 2050 non ci saranno più motori a combustione sulle nostre strade.

Come valuta la tecnologia ibrida rispetto a quella a combustione o alle trazioni completamente elettriche?
Le ibride sono in ogni caso più appropriate delle automobili a combustione pure, perché sono molto più efficienti, parsimoniose e pulite. In particolare, le ibride plug-in sono consigliabili se si percorrono regolarmente tragitti brevi, al massimo di 30 km e se si dispone di possibilità di ricarica a casa oppure al lavoro. Le auto elettriche, invece, hanno praticamente solo vantaggi in ogni situazione rispetto alle altre tecnologie. Solamente per trainare i rimorchi non esistono quasi e-auto che dispongono di un gancio di traino. Ma si arriverà anche a questo.

L'elettrificazione comporta anche l'accostamento di diversi settori...
Ad esempio il fotovoltaico sul tetto del garage, in combinazione con un termoaccumulatore e una stazione di ricarica regolabile, porta all'autarchia energetica. Di conseguenza si è meno dipendenti da fornitori di energia esterni. Il garage «Sun2wheel» ne è un esempio già realizzato. Un altro aspetto interessante è l'uso futuro del serbatoio del veicolo come fonte energetica per la casa o addirittura per tutta la rete elettrica. Si chiama ricarica bidirezionale. Per contro, quel che vedo meno rapidamente è la ricarica induttiva, cioè senza fili. È ancora difficile da immaginare, specialmente nei luoghi pubblici.

Un tema importante è la velocità di ricarica. A che punto siamo con le stazioni di ricarica veloce?
La tendenza è positiva. Tuttavia è iniziata una gara mondiale per raggiungere la prestazione di carica massima – fino a 350 kW. È una potenza davvero estrema e di conseguenza costosa. Sono poche le automobili che ne- →

Precursore Da oltre 30 anni Marco Piffaretti si occupa di elettromobilità.

cessitano di una potenza del genere, ne approfitterebbero solamente i camion elettrici, che comunque non si affermeranno prima di una decina d'anni. Per contro, una potenza di carica di 150 kW è quella con cui le e-auto della prossima generazione possono essere ricaricate in modo ottimale, perché con veicoli da 400 volt non ce ne vuole molto di più.

Con «GOFAST» lei punta proprio a questa nicchia. Cosa c'è esattamente di concreto dietro a questa start up?
GOtthard FASTcharge, in breve «GOFAST», è una rete capillare di stazioni di ricarica veloce ad alte prestazioni in Svizzera, che stiamo costruendo con diversi partner locali. È l'unica rete che si focalizza esclusivamente su stazioni di ricarica multipla da 150 kW. Questi «super charger per tutti» contengono componenti ed elettricità rinnovabile d'origine svizzera e sono situati, ad esempio, sulle aree di servizio autostradali o presso ristoranti ed alberghi vicini alle entrate autostradali. Elimineranno sicuramente l'ansia da autonomia dei conducenti di e-auto.

Secondo Lei, dove c'è ancora bisogno di fare chiarezza?
Riguardo alla ricarica domestica. Sono ancora troppo pochi gli utenti di veicoli elettrici che hanno installato una stazione di ricarica a casa. Lo si consiglia caldamente per motivi di sicurezza e comodità. Inoltre, sul suo sito internet, sotto «Test & consigli», il TCS ha pubblicato un prezioso catalogo che risponde alle principali domande in materia di e-mobilità e consiglia la stazione di ricarica più adatta alla singola auto elettrica.

Apprezzato relatore Al congresso dell'e-mobilità Marco Piffaretti ha presentato i suoi risultati e le sue previsioni.

«Le stazioni di ricarica multipla da 150 kW elimineranno definitivamente l'ansia da autonomia dei conducenti di e-auto»

A proposito di TCS: può già dirci qualcosa di preciso sulla sua nuova collaborazione con il TCS?
Con la mia società Protoscar ho un mandato di consulenza con il TCS e, tra l'altro, supporto il club nell'ideazione di soluzioni di ricarica. Già ora si possono ordinare tramite il TCS le cosiddette stazioni di ricarica «Plug & Play», che sono installate da pattugliatori appositamente formati e spiegate sul posto ai clienti. Il grande vantaggio è la presa elettrica plug & play, grazie alla quale la stazione di ricarica può essere sostituita con una nuova che, ad esempio, ha una presa diversa o una diversa capacità di ricarica, oppure può essere traslocata. In questo modo, anche i costi complessivi si riducono sensibilmente rispetto alle stazioni di ricarica fisse. Il TCS ha compreso che si tratta di uno dei passaggi fondamentali verso l'era dell'elettromobilità, che inizia già a casa con le stazioni di ricarica domestiche.

Perché è importante che il TCS faccia da traino all'elettromobilità?
Il TCS e le sue sezioni rappresentano il maggiore e più affidabile consigliere in materia di mobilità. Se il TCS oggi si attiva sul tema della mobilità elettrica, allora i suoi soci possono star certi che non parliamo più di un prodotto di nicchia. Inoltre: essendo il TCS neutrale, i suoi consigli hanno un valore del tutto speciale. Pertanto non si tratta di un'enorme opportunità solamente per i soci, ma anche per lo stesso club. Grazie al suo coinvolgimento nell'elettrificazione, può prepararsi ad altre tecnologie orientate al futuro, come la guida autonoma o il car sharing.

E dove stanno i rischi per il TCS?
Il pericolo maggiore è che le auto elettriche non si rompano più così di frequente e che i pattugliatori abbiano meno interventi. Tuttavia, si tratta anche di una chance per allargare il loro campo d'azione e per aggiornarsi professionalmente, ad esempio con la messa in funzione delle stazioni di ricarica domestica.

Pensando all'auto elettrica non si può fare a meno di pensare ai nomi di Tesla ed Elon Musk. Cosa pensa del lavoro di Musk?
È un genio. Ma è anche un tantino egocentrico e cerca di fare tutto da solo, senza collaborare con altri. Ma è chiaro: senza di lui l'elettromobilità non sarebbe al punto in cui si trova oggi. La Tesla ha reso accettabile l'auto elettrica nel segmento premium. Un altro suo progetto ha addirittura molto più potenziale: i camion elettrici. Se Elon Musk riesce a dare alla luce un e-camion efficiente rivoluzionerà l'intero panorama dei trasporti, specialmente negli Stati Uniti. Secondo me, però, il raggiungimento di questo grande obiettivo dipende dalla realizzazione delle previste stazioni di ricarica da 1 megawatt. ◆

IN PILLOLE

Marco Piffaretti è nato nel 1965 a Bellinzona. Dopo la formazione come designer d'automobili, a 22 anni ha fondato il marchio Protoscar, una società di sviluppo e consulenza specializzata nella mobilità elettrica. Da oltre 30 anni Protoscar lavora per costruttori automobilistici come General Motors, Daimler, Honda, Nissan o Ferrari, ma è anche consulente di Cantoni e Città, nonché di varie aziende elettriche. Inoltre da alcuni anni propone corsi di formazione di e-mobility per installatori, progettisti e architetti. Marco Piffaretti è sposato e padre di due ragazzi. Vive con la famiglia a Rovio.