

IL RAPPORTO "100 ITALIAN E-MOBILITY STORIES"

# Il destino della mobilità elettrica Vincerà quando costerà meno

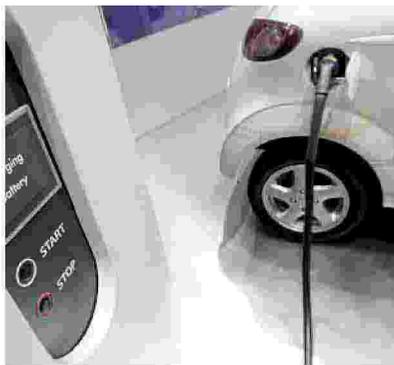
ALBERTO CAPROTTI

**L**a mobilità elettrica cresce ma non decolla. E probabilmente non lo farà fino a quando non sarà economicamente accessibile a una fetta più ampia della popolazione. Ma il futuro è segnato perché questa tecnologia conviene all'ambiente e al mercato. È questo il senso emerso dalla web conference di presentazione del Rapporto "100 Italian e-mobility stories" promosso da **Symbola**, Enel X e Fca, che ha raccontato le esperienze di imprese, associazioni e centri di ricerca che rappresentano l'eccellenza della mobilità elettrica nazionale.

L'Italia infatti può recitare un ruolo importante in questo nuovo mercato, avendo un ampio spettro di competenze e tecnologie lungo tutta la filiera: dalle case automobilistiche a chi realizza e-bike (nelle bici l'Italia nel 2019 ha confermato il primato di primo produttore e esportatore europeo) e veicoli leggeri, passando per motorini e autobus elettrici.

Oggi nel mondo circolano più di 7 milioni di veicoli elettrici (erano 1,5 nel 2016), di cui più di 3 milioni in Cina, e quasi 2 milioni in Europa dove, mentre le immatricolazioni totali di autoveicoli hanno registrato un forte calo nei primi tre mesi dell'anno, le auto elettriche (+82%) ed ibride (+49%) non hanno subito la contrazione del mercato.

Secondo Pietro Gorlier, responsabile delle attività europee di Fca, «bisogna però dare a tutti la possibilità di accedere alla mobilità elettrica. Serve un sistema di contorno fatto di ricarica, co-



**L'Italia ha capacità e filiera per essere protagonista**  
**Starace (Enel): «Serve ripensare lo stile di vita»**  
**Gorlier (Fca): «L'auto a batteria deve diventare accessibile a tutti»**

sti dell'energia adeguati, gestione degli spazi pubblici, misure di supporto alla domanda, oltre a un piano di riqualificazione della filiera industriale. In particolare i costi della ricarica devono diventare accessibili perché oggi la ricarica pubblica è tre volte più cara di quella privata e questo limita l'efficacia dell'auto elettrica». Gorlier ha ricordato l'elettrificazione della gamma Fca con l'arrivo delle ibride, in particolare la Panda già in produzione a Pomigliano, la versione europea della Compass a Melfi, il piano a Mirafiori per la nuova Fiat 500, il Ducauto elettrico previsto a breve ad Atessa, e poi l'elettrificazione del brand Ma-

serati a Modena e a Torino, mentre a Mirafiori nascerà il nuovo Battery Hub, un centro di assemblaggio batterie con tecnologie all'avanguardia. Enel intanto ha ribadito l'intenzione di allestire fino a 500 mila punti di ricarica nei prossimi tre anni. Uno sforzo «per rendere più agevole la vita di chi decide di acquistare un e-car», spiega l'ad del colosso elettrico, Francesco Starace. «La crescente concentrazione della popolazione mondiale in grandissime aree metropolitane chiede a gran voce un ripensamento di tanti stili di vita. Ciò passa necessariamente attraverso una mobilità sostenibile, pubblica e privata, che non sia dannosa per l'ambiente e che si annuncia prepotentemente e sempre più chiaramente elettrica», ha sottolineato Starace.

Per il presidente di **Symbola**, **Ermete Realacci**, le 100 storie raccontate nel Rapporto «rappresentano l'eccellenza italiana della mobilità elettrica e ci dicono anche che il nostro paese ha le energie per superare la crisi. Occorre costruire insieme un'economia e una società più a misura d'uomo e per questo più attente alla crisi climatica, più giuste, resilienti, competitive».

Intanto ci sono gli incentivi messi in campo dal governo. Nei giorni scorsi con un emendamento al Decreto Rilancio è stato anche rafforzato il contributo per gli ultimi cinque mesi dell'anno sull'acquisto di auto ibride ed elettriche. In caso di contemporanea rottamazione di una vettura di almeno dieci anni d'età, si arriva fino a 10mila euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA