

La Città di Torino è disponibile ad incentivare la mobilità elettrica ?

La domanda è stata posta nel corso della discussione attorno alle auto elettriche, costi e benefici, tenutasi giovedì 12 novembre con il patrocinio della Circostrizione Torino Centro-Crocetta.

Perché le auto elettriche ?

Oggi se ne parla molto, ma non se ne vedono in giro.

Eppure, esistono, sono perfettamente funzionali per un uso urbano e metropolitano, non emettono alcun gas di scarico, e sono silenziose.

La Fondazione Telios, che tra i propri obiettivi ha la promozione e diffusione della mobilità sostenibile, ha presentato il tema sia sotto il profilo teorico e conoscitivo, sia sotto quello pratico.

L'occasione è stata fornita dalla Circostrizione, che ha invitato la Fondazione a partecipare alla Festa dell'Albero in programma per il giorno successivo, nella centrale e suggestiva piazza IV Marzo.

La discussione è stata moderata dal dott. Massimiliano Sciullo, del Giornale del Piemonte.

La cornice della manifestazione è stata illustrata dal coordinatore della VI commissione della Circostrizione, Gian Piero Luongo, che ha elencato gli stand e le attività previste, tra cui la presenza delle auto elettriche in prova per il pubblico.

In apertura, il presidente della Fondazione, arch. Umberto Novarese, dopo aver ricordato scopi e modus operandi di Telios, ha illustrato la proposta avanzata alla Circostrizione e al Comune di Torino per privilegiare le auto elettriche nel traffico cittadino.

Le motivazioni che consigliano l'uso di veicoli elettrici in città sono note, ed oggi non vi è altra alternativa in grado di ridurre le emissioni nocive prodotte dai veicoli endotermici, che inquinano l'aria con grave danno per la salute delle persone.

La misura proposta, a costo zero per la pubblica amministrazione, servirebbe a ridurre la difficoltà di far accettare all'opinione pubblica l'uso di veicoli poco graditi per tanti motivi (il costo, le prestazioni), e avrebbe un impatto pressochè inesistente nei confronti dei mezzi pubblici percorrenti le vie riservate, dati i numeri (91 auto in provincia, di cui 61 a Torino città, rilevati dall'ACI a fine 2008) a dir poco esigui.

L'ing. Carlo Novarese, coordinatore tecnico della Fondazione, ha illustrato la gamma dei veicoli elettrici oggi in commercio, e le loro caratteristiche, mettendo a confronto le performance delle attuali batterie a nickel-sodio e al litio rispetto alle tecnologie precedenti, che non consentivano ai veicoli elettrici le percorrenze e le velocità che oggi li rendono utilizzabili e confrontabili con gli altri veicoli di uso urbano.

La tecnologia basata sull'uso del litio appare suscettibile di sviluppi decisamente interessanti, rispetto ai livelli prestazionali già oggi raggiunti.

Una breve panoramica sulla disponibilità del litio a livello mondiale ha consentito ai presenti di farsi un'idea delle implicazioni geo-politiche ed economiche conseguenti all'uso di questa materia prima in un futuro molto prossimo.

Il prof. Massimo Santarelli, del Dipartimento di Energetica del Politecnico di Torino, membro del comitato scientifico della Fondazione Telios, ha proposto il confronto tra i principali tipi di mobilità oggi utilizzati e quelli basati su tecnologia elettrica e a fuel-cell, mettendo in evidenza il bilancio energetico ed ambientale nei tre segmenti importanti per l'analisi dei costi e benefici derivanti:

- quello globale, dal pozzo alla ruota, well-to-wheel (WTW)
- quello parziale a monte del veicolo, dal pozzo al serbatoio, well-to-tank (WTT)
- quello parziale relativo all'uso del veicolo, dal serbatoio alla ruota, tank-to-wheel (TTW)

La discriminante, per l'uso "virtuoso" dei veicoli elettrici, è data dalle modalità di produzione dell'energia elettrica necessaria alla ricarica delle batterie.

Nell'attuale situazione di produzione tramite centrali a carbone, a petrolio, e a gas metano (il cosiddetto mix-europeo), nel segmento globale WTW l'auto elettrica risulta virtuosa al pari di quella a metano, mentre in caso di produzione tramite fonti rinnovabili (eolico, fotovoltaico, idroelettrico) essa diventa imbattibile sotto ogni profilo.

Questo dato peggiora a sfavore dell'auto elettrica nel segmento WTT, e migliora invece sensibilmente nel TTW, dove essa si pone di nuovo ai primi posti.

In altre parole, in città, già oggi, l'auto elettrica non inquina sotto alcun profilo.

I dati confermano l'intuizione e l'evidenza.

A questo punto, sono stati presentati due casi concreti di utilizzo di auto elettriche.

Il dott. Roberto Petrini, mobility-manager di IntesaSanPaolo, ha illustrato la politica complessiva del gruppo bancario in tema di sensibilità ambientale e di mobilità sostenibile, mirante a razionalizzare in primo luogo gli spostamenti di servizio il cui numero è impressionante data la dimensione del gruppo.

In questo ambito, sono state acquisite a noleggio quattro auto elettriche, di cui due destinate alla sede di Torino e due a quella di Milano, fornite da Micro-vett su base Fiat 500, con batterie al litio di produzione coreana.

L'uso di queste vetture, consegnate nel luglio di quest'anno, diventerà tra breve una sorta di car-sharing aziendale, per ottimizzarne l'utilità, come già avviene per altri mezzi quali le biciclette in particolare.

L'auto, utilizzata anche dal relatore, si è rivelata ottimale nell'uso urbano.

Il dott. Roberto Tentoni, consigliere della Fondazione e "facilitatore" dell'iniziativa concordata tra Telios e il comune di Leinì, ha illustrato la politica perseguita dalla cittadina di 14.000 abitanti alle porte di Torino, che ha deciso di acquistare un'auto elettrica in sostituzione di una a motore endotermico, e di installare sul tetto di un edificio municipale un impianto fotovoltaico per fornire l'energia elettrica per la ricarica delle batterie.

L'auto, fornita da ATEA su licenza Mes-Dea, su base Fiat Panda con batterie a nickel-sodio (Zebra), è stata valutata nei consumi per dimensionare l'impianto

fotovoltaico, che si è rivelato molto contenuto: solo 3,2 kWp per fornire l'energia elettrica annua per 16.000 km di percorrenza.

La concretezza dell'iniziativa, ha concluso Tentoni, dà il segno del tipo di attività svolta dalla Fondazione, con la collaborazione del Politecnico (che in questa occasione ha fornito i calcoli nell'ambito della ricerca sulla mobilità a confronto).

Il Comune di Leinì si è rivelato molto sensibile alla tematica ambientale, non solo a parole.

A questo punto, il dott. Massimo Guerrini, presidente della Circoscrizione patrocinante, ha confermato l'appoggio dell'ente alla proposta fatta al Comune di Torino.

Si tratterà, ha detto Guerrini, di perseguire con tenacia questo obiettivo, che ha il grande vantaggio di essere positivo e non negativo, e di essere risolutivo del grave problema dell'inquinamento urbano verso il quale a poco servono i pannicelli caldi escogitati dalle varie amministrazioni pubbliche anche di recente, quali le restrizioni al traffico dei veicoli euro-2 e simili.

I provvedimenti negativi irritano e danneggiano gli utenti, imprese e cittadini, senza risolvere il problema.

Le riduzioni delle emissioni, conseguenti a questi provvedimenti, sono impercettibili, e subito vanificate dall'incessante incremento del traffico.

Incentivare la cittadinanza, gli operatori commerciali, le imprese, all'utilizzo di veicoli elettrici significa invece andare verso la direzione giusta, poiché in questo caso la riduzione delle emissioni è palpabile in modo concreto, e soprattutto vanno di pari passo con l'incremento del traffico urbano, purchè basato – appunto – su veicoli elettrici.

Umberto Novarese, nel ringraziare i relatori, il pubblico e la Circoscrizione Torino Centro-Crocetta, ha convenuto con il presidente Guerrini nel continuare gli sforzi nei confronti della Città di Torino per ottenere il provvedimento auspicato, il cui segnale, soprattutto di tipo psicologico, sarebbe di grande importanza per il futuro dell'auto elettrica in città.