

ALL'INTERNO

nòva²⁴Quei progetti elettrici
(non solo auto)
che muovono l'Italia

Elena Comelli ▶ pagina 9



F Mobilità | Sostenibilità | Startup

Progetti elettrici muovono l'Italia

Non solo automobili: dalle batterie al design ai sistemi di sharing anche in Italia è nata una filiera di innovazione

di **Elena Comelli**

● I veicoli elettrici sono ancora prodotti di nicchia nel grande mercato globale della mobilità, ma crescono rapidamente. Le previsioni sono le più svariate e spaziano dalla prudenza di Bp, che vede l'auto elettrica al 6% del mercato nel 2035, al grande ottimismo di Carbon Tracker, che le attribuisce metà del mercato nel 2040. Su due punti, però, sono tutti d'accordo: la mobilità elettrica va verso un boom e il mercato trainante sarà quello cinese, dove il governo punta ad avere cinque milioni di auto elettriche su strada entro il 2020. Non a caso anche in Italia, dove si sta sviluppando una filiera completa che comprende tutti i segmenti di questo settore, dalla ricerca di base fino ai veicoli finiti, diverse aziende si rivolgono a Oriente. Un panorama a volo d'uccello, su questo nuovo paesaggio di imprese italiane impegnate in un settore nascente, verrà presentato mercoledì prossimo dalla Fondazione Symbola e dall'Enel, con un rapporto su cento *e-mobility stories*.

Non siamo più, dunque, allo stadio di pochi pionieri sparsi. La filiera italiana della mobilità elettrica spazia ormai dalle moto agli autobus, dal design ai servizi di sharing, dalle batterie ai freni, dai sistemi di controllo ai punti di ricarica e sta mettendo in moto un circolo virtuoso di idee innovative, da cui emergono filoni di ricerca e startup. In quest'avventura sono entrate imprese, come Zagato o Tazzari, che da sempre si muovono nel mondo dell'*automotive*, ma anche altre, come Askoll, che vengono da esperienze diverse e

vedono sfide interessanti nelle nuove esigenze di mobilità sostenibile. Per Zagato, che ha firmato tutti i modelli sportivi più eleganti - dalla mitica "Maserita" degli anni Quaranta all'Aston Martin Vanquish di oggi - passare all'auto elettrica è stata una scelta naturale. Non a caso, la sua Thunder Power era in mostra al salone di Francoforte nello stand accanto a Tesla e alla Porsche Mission E. Contrariamente a questi due marchi, però, l'operazione Thunder Power è planetaria: proprietà taiwanese, produzione cinese, ingegnerizzazione europea, design italiano. Oltre a Zagato, anche Dallara è coinvolta nel progetto, che dovrebbe debuttare in Cina quest'anno. All'altro estremo dello spettro, nell'area dei veicoli super-leggeri, troviamo il Birò di Estrima, il più piccolo quadriciclo in commercio e l'unico con batteria estraibile. Il veicolo elettrico più immatricolato in Italia è nato dall'intuizione di Matteo Maestri, che ha diversificato con la sua startup l'attività di famiglia, specializzata nelle cabine di sicurezza per macchine agricole. Una via di mezzo fra scooter e auto, Birò si può guidare con il patentino e ha il vantaggio di poter estrarre la batteria per ricaricarla in casa. Anche questa innovazione viene da un'impresa italiana, Archimede Energia, che ha inventato Aenerbox, la "valigia energetica" che contiene i moduli al litio completi del sistema di gestione della batteria, utilizzata in diversi contesti. Aenerbox si usa sulle piattaforme petrolifere, nei gruppi di continuità dei data center o nei battelli Alilaguna di Venezia e Vedetta di Lugano.

Per il trasporto pubblico sono già in circolazione da tempo i bus elettrici di Rampini, che nasce come azienda produttrice di veicoli speciali, dagli antincendio per aeroporti ai camion per i servizi televisivi Rai. Dall'impegno degli ultimi anni per la mobilità sostenibile è nato Alè Elettrico, autobus a zero emissioni che viaggia sulle strade di Vienna, Amburgo o Budapest, oltre che di molte città italiane. La Benevelli di Rubiera, specializzata nei sistemi di trasmissione, ha realizzato invece il gruppo motopropulsore per la navetta elettrica senza conducente utilizzata a Sion, in Sviz-

ra, per il trasposto dei turisti.

Nei servizi di ricarica troviamo la presa Scame, considerata lo standard di sicurezza nel settore, tanto che anche Renault e Nissan hanno scelto l'azienda bergamasca come partner nello sviluppo di dispositivi per la ricarica domestica e pubblica delle proprie auto elettriche. Per le bici elettriche, invece, c'è Lock&Charge, startup ideatrice di un sistema che con un solo cavo ricarica la bici e la blocca.

Nei sistemi di car-sharing elettrico per ora in Italia c'è solo la livornese Share'Ngo, che ha scelto di basare il suo sistema a flusso libero su un quadriciclo pesante biposto, soprannominato Equomobile, prodotto dalla Xindayang del gruppo cinese Geely, proprietario, tra l'altro, di Volvo. Presente a Milano, Roma e Firenze, Share'Ngo è decisa a sfidare una miriade di concorrenti, prevalentemente basati su veicoli con motori endotermici.

L'entusiasmo degli italiani per ogni novità e il forte spirito imprenditoriale nei settori nascenti sta dando una bella spinta allo sviluppo di una filiera nella mobilità pulita, ma bisogna vedere come si evolverà il settore con la crescita dei volumi. Il caso di Cecomp fa scuola. La società torinese si è aggiudicata nel 2009 una grossa commessa dal gruppo Bolloré per produrre la Bluecar, disegnata da Pininfarina e destinata al car-sharing elettrico di Parigi, il più grande del mondo con 4 mila veicoli e 10 mila utenti al giorno, e di Lione. Da allora Cecomp ha sfornato 7 mila veicoli, ma quando il progetto si è allargato ad altre città, tra cui Torino e Singapore (dal 2018), Bolloré ha stretto un accordo con Renault per riportare a casa, nella fabbrica di Dieppe, la produzione della Bluecar. La storia mette in evidenza una debolezza intrinseca nel sistema produttivo italiano: bravissime nella prototipazione del nuovo, le imprese nostrane zoppicano quando si tratta d'industrializzazione su larga scala. Soprattutto quando i giganti locali dell'auto mancano all'appello della modernità.

@elencomelli

RIPRODUZIONE RISERVATA