

CI SARÀ MAI PACE PER L'AUTO ELETTRICA?

La bomba è scoppiata in pieno agosto, quando i più fortunati di noi si stavano godendo le meritate vacanze, e ha preso in contropiede i tanti supporter dell'auto pulita, un traguardo che bisogna obbligatoriamente raggiungere in fretta, ma che pare allontanarsi sempre di più: il gruppo Psa ha sospeso la domanda di macchine elettriche dal suo fornitore, la Mitsubishi.

Che cosa è successo è presto detto: le vendite delle vetture a emissioni zero di Citroën e Peugeot vanno talmente a rilento che lo stock sui piazzali ha rag-

giunto limiti insopportabili. In sintesi: sono auto che non si riescono proprio a vendere, nonostante i grossi incentivi che pur esistono da tempo sia

C'È FERMENTO PER LE VETTURE PULITE, MA LE SVOLTE EPOCALI NON SONO MAI FACILI

in Francia sia in molti altri mercati del Nord Europa. Sommando le C-Zero alle iOn e mettendoci anche le offerte più disparate (le Citroën si possono acquistare ad appena 90 euro al mese e le Peugeot sono state ribassate dagli oltre 30 mila euro iniziali a soli 10.900), le vendite si sono fermate a 6.575 vetture totali e da lì faticano a schiodarsi, mentre la Mitsu-

bishi ne ha già prodotte più di 11 mila con sopra i marchi francesi.

Mercato in stallo, quindi, che in Italia si è materializzato in numeri risibili: appena 23 auto in luglio (tutte le marche insieme), ossia il 51% in meno rispetto a un anno fa, allorché se ne contarono 47. Non sono in salute i modelli Psa, ma pure gli altri hanno la febbre alta.

Non bastasse, è arrivata anche la doccia fredda dalla Renault, perché la tanto attesa Zoe, vettura dalle linee particolarmente accattivanti e davvero nuova-nuova, non sarà in vendita quest'anno come da tempo promesso, ma slitterà al 2013, pare per problemi di software. Un ritardo inaspettato che vanifica i continui annunci del grande boss del gruppo Renault-Nissan, Carlos Ghosn, secondo il quale il 2012 sarebbe stato il vero anno uno dell'era elettrica, grazie appunto alla Zoe, la prima auto francese non derivata da modelli di serie, ma progettata proprio per l'uso pulito cui è destinata. Insomma, la rincorsa alle smart city, a una mobilità migliore, balbetta come non dovrebbe. E la delusione per i sofferti passi avanti prende in contropiede i tanti automobilisti che sono alla finestra da anni e che su un futuro sostenibile ci contano davvero.

Fine dei giochi e dei sogni? Assolutamente no, e i detrattori dell'auto elettrica non debbono cantare vittoria; però quello che sta accadendo costringe a stare con i piedi per terra. I grandi cambiamenti non avvengono sulla base degli annunci e delle promesse, ma necessitano di passi piccoli e progressivi, di illusioni e di delusioni. Niente è mai facile, e lo stravolgimento del modo di andare in auto, di farla funzionare, paga per forza dazio alle mille difficoltà che si presentano strada facendo. Non è una battaglia già vinta e nemmeno una sfida già persa. L'importante sarà insistere, magari evitando i proclami trionfalistici del tipo che nel 2020 il 10% delle macchine sarà a emissioni zero - sempre Ghosn dixit - o che in Germania nella stessa data circolerà almeno un milione di vetture elettriche, come ha pronosticato la cancelliera tedesca Angela Merkel. Basterebbe già che fossero molte.

AUTO
ELETTRICA:
SVILUPPO



Carlo Cavicchi

 twitter@Cavicchi4R