
L'auto ibrida che insegna a guidare

Autore: Alberto Ferrucci

Fonte: Città Nuova

Per i miei movimenti in città la vecchia Mercedes della mia azienda funzionava benissimo, e da quando era stata dotata di impianto a metano era anche diventata economica: per i miei 180 chilometri la settimana bastavano 10 euro al distributore di metano che avevo sulla strada: quando infine ho deciso di cambiare macchina, dopo aver sostenuto per anni che era un dovere consumare il minimo possibile, non potevo che acquistare una Prius. La Prius è una auto ibrida, dotata di un motore a benzina di cilindrata modesta (1500 cc), e di un motore elettrico capace quando necessario di sommare la propria potenza a quella del motore a benzina e di sostituirlo quando di potenza ne occorre poca. Il motore elettrico è azionato da batterie speciali che si caricano grazie al motore a benzina ed anche all'energia normalmente dissipata in discesa o in frenata. Quando ci si ferma al semaforo, il motore a benzina si spegne ed è il motore elettrico a far ripartire la macchina, quello a benzina si avvia solo quando si prende velocità: in coda si utilizza prevalentemente il motore elettrico. In questi casi la macchina si muove in silenzio e bisogna fare attenzione perché i pedoni sono abituati a scansarsi solo al rumore di un motore. La vettura ibrida consuma meno delle altre della stessa dimensione grazie a tutti questi automatismi, ad un complesso software ormai collaudato in anni di esercizio su strada che decide anche ogni cambio marcia: è una vettura automatica in cui serve solo accelerare o frenare e non esiste il pedale della frizione. Le porte si aprono con un telecomando, e la vettura si avvia premendo un pulsante, anche senza inserire la chiave, basta tenerla in tasca. Un ulteriore automatismo permette di sbloccare le porte, semplicemente aprendole con la chiave in tasca. Lo ho disattivato, perché non mi permetteva di controllare la effettiva chiusura delle porte: quando provavo con la chiave in tasca se le porte erano chiuse, esse risultavano sempre aperte! L'acquisto della Prius è stato più una scelta ideologica che economica: lo dice il fatto che nella mia città di Prius ne circolano pochissime, forse oltre la mia circola solo quella di Beppe Grillo, il comico che come è ben noto ha fatto una bandiera della riduzione dei consumi. D'altronde le case automobilistiche che oggi vendono macchine ibride (Toyota ed Honda) non offrono per esse sconti come per gli altri modelli, e queste vetture sono decisamente più costose delle macchine da città anche se non lo sono rispetto a quelle convenzionali di pari dimensione. Avendo speso 23.300 euro (di cui 3580 di Iva) e non percorrendo normalmente molti chilometri, mi ci vorranno vari anni per recuperare con il minor consumo di benzina, il maggior costo, rispetto alla vettura di dimensione inferiore che altrimenti avrei scelto. Riguardo al consumo di benzina, la casa dichiara in città 5 litri ogni 100 chilometri, ma nei primi mille in città ne ho consumato 6, ho cioè percorso in media 16,7 chilometri con un litro: mi sembra però di stare imparando a consumare meno, perché il modo di guidare è certamente influenzato dall'avere sul cruscotto un visore che mostra in ogni istante se si sta utilizzando il motore a benzina o il motore elettrico, o se invece di consumare si sta caricando la batteria. Conoscere il livello di consumi ed il recupero di energia realizzato negli ultimi cinque minuti insegna a guidare consumando meno: ad esempio induce ad evitare brusche accelerazioni e frenate, con vantaggio dello stomaco dei passeggeri; induce inoltre a scegliere quando possibile percorsi con minori salite e discese e soprattutto a rilassarsi quando si è fermi in coda, visto che il motore si spegne da solo! Ridurre i consumi è un argomento che oggi riguarda tutti, visto che ogni settimana il costo di un pieno aumenta di 5 euro: significativa l'affermazione dell'ultimo numero della rivista internazionale del petrolio Oil and Gas Journal, secondo la quale l'ultimo aumento del prezzo del petrolio a 75 dollari al barile era stato causato dalla minor disponibilità di benzina da importarsi negli Stati Uniti, dovuta alla fermata di una raffineria siciliana a causa di un incendio per una perdita di un oleodotto. Un modesto incendio veniva trasformato dalla speculazione internazionale in un danno per

le tasche dei consumatori, ed un guadagno per quelle dei produttori pari a 60 milioni di euro al giorno, un segno che l'equilibrio tra domanda ed offerta di prodotti petroliferi è diventato così precario che non ci sarà da stupirsi che un qualsiasi altro evento, anche banale, sarà capace di far impennare il prezzo del petrolio a 100 dollari al barile: e la benzina a due euro al litro! Per il nuovo governo italiano questi eventi dovrebbero dimostrare la urgente necessità di una nuova politica energetica, capace di dare risultati in tempi brevi, senza aspettare di scogliere il nodo del nucleare, che allevierebbe la situazione solo fra 15 anni. A mio avviso occorrerebbe una politica di agevolazioni fiscali capace di indurre in pochi anni una drastica riduzione dei consumi per il trasporto privato e commerciale di benzina e diesel, ad esempio deliberando quanto prima che a partire dal 2008 si applicheranno forti riduzioni di Iva sugli acquisti di autovetture e veicoli commerciali che garantiscono consumi ridotti almeno del 30 per cento rispetto a quelli dei modelli attuali, che a partire dal 2009 sarà vietata la registrazione di vetture con consumi superiori ad un certo limite, e che a partire dal 2011 vi sarà il divieto di circolazione nelle città di vetture ad alto consumo. Una casa automobilistica francese ha annunciato in questi giorni il prossimo lancio di una auto ibrida, con motore diesel e motore elettrico, la soluzione che sembra essere quella che offre il minore consumo in assoluto, anche inferiore a quello previsto per le future macchine ad idrogeno, per le quali va considerato il consumo di petrolio necessario per produrre idrogeno. Avendo la certezza di una futura legislazione fiscale che privilegia i bassi consumi, anche le nostre case automobilistiche potranno decidere di produrre macchine ibride: nessuno sarà così penalizzato, anzi le agevolazioni ai nuovi acquisti traineranno le loro produzioni, permettendo nel frattempo al nostro Paese di ottemperare senza ulteriori oneri agli impegni dell'accordo di Kyoto.

IN BRASILE UN OLEODOTTO PER L'ALCOL L'Oil and Gas Journal del 20 febbraio riporta che la società di Stato petrolifera brasiliana ha deciso la costruzione di un oleodotto di 975 chilometri per trasportare 4 milioni di metri cubi all'anno di alcol etilico prodotto nello Stato di Goias in cui si coltiva la canna da zucchero, fino alle raffinerie di petrolio di San Paolo. Il fatto che sia diventato conveniente addirittura un oleodotto anziché le autobotti per trasportare l'alcol dimostra che la produzione di energia alternativa al petrolio non è più un fatto trascurabile, è ormai una alternativa industriale. L'alcol è venduto in Brasile ad un prezzo inferiore a quello della benzina e lo si può usare da solo e con la benzina su automobili con motori adatti, messi sul mercato da varie case automobilistiche, compresa la Fiat. Nel nostro Sud l'industria della produzione di zucchero è entrata in crisi per la inevitabile riduzione dei sussidi della Comunità europea; le barbabietole da zucchero potrebbero essere utilizzate per produrre alcol per le nostre macchine a benzina, come già nelle macchine diesel al posto del gasolio si può utilizzare il biodiesel che è ricavato da olio di semi. Dopotutto, il sole per far crescere le piante non dobbiamo importarlo, come il petrolio!