

L'auto elettrica a noleggio: esperienze e riflessioni

Giuseppe Pederiva

DOTTORE IN INGEGNERIA DEI TRASPORTI,
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

Italo Ferrari

PROFESSORE ORDINARIO,
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

Marco Galaverna

DOTTORE IN INGEGNERIA ELETTRICA,
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

1 Introduzione

La diffusione dell'automobile elettrica è considerata una delle possibili strategie per ridurre l'inquinamento atmosferico di origine veicolare nelle aree urbane. L'analisi del costo di vita utile di una automobile elettrica, recentemente proposta anche sulle pagine della Rivista (De Carli M., 1997), mostra però che questo tipo di veicolo non è ancora competitivo rispetto all'automobile con motore termico agli occhi dei potenziali acquirenti. Tropo alto risulta, infatti, il costo di acquisto, specialmente se valutato rapportandolo alle prestazioni e se paragonato a quello di automobili, di analoga categoria, con motore termico; e non del tutto agevole rimane, infine, la gestione di un veicolo il cui rifornimento ed il cui esercizio si discostano dalle pratiche universalmente diffuse. Quantunque le prestazioni in termini di autonomia e facilità di ricarica possano migliorare, avanzandosi dello sviluppo tecnologico nel settore degli accumulatori elettrici,

la posizione dell'automobile elettrica nel mercato dei veicoli per il trasporto individuale non pare suscettibile di mutare apprezzabilmente, nel prossimo futuro (Menga P., 1995). In alternativa agli incentivi all'acquisto da parte di privati, una politica che può essere messa in atto per agevolare la diffusione di automobili elettriche nelle aree urbane è quella basata sul noleggio dei veicoli stessi. Il presente articolo intende appunto esaminare le sperimentazioni avviate in alcuni centri, per trarne elementi di riflessioni sulla applicabilità alle città italiane di servizi di automobili elettriche a noleggio per la mobilità individuale.

2 Le prime esperienze di auto elettriche a noleggio

L'idea di offrire automobili elettriche a noleggio per la circolazione in città trovò forse la sua prima applicazione nel 1898, allorché la società Krieger impiantò a Parigi una stazione dove erano forniti veicoli completi di autista. Consolidatasi la pratica della guida personale, dopo il 1900,

The diffusion of electric vehicles represents one of the possible strategies in order to reduce air pollution caused by road traffic in urban areas, but the purchasing cost of an electric car is still considered too high, especially taking into account their performances, and therefore such vehicles result to be not competitive. Alternatively, an urban transport policy based on the rent of electric cars could be addressed. This solution has been adopted by several cities and analysing the different initiatives we can identify two kinds of rent: one granting to a single user an electric car for a period of one or more months, and the other one based on the creation of multimodal parkings reachable on foot or by a public transport service where the occasional users can rent a car for some hours. This allows the entrance in areas where no private traffic is normally admitted, such as historic centres. This paper describes the experimental electric car rent started in some Italian and foreign cities. In particular, the analysis of the service started in Turin is useful to investigate the feasibility of introducing a similar facility in other cities.

sortero a New York, Boston e Chicago diverse società di noleggio di veicoli elettrici; occorre osservare che, negli stessi anni, gli elettrici costituivano il 38% dei veicoli stradali venduti, dato da confrontare col 40% spettante alle automobili a vapore e col 22% di quelle a benzina. Negli anni successivi, lo sviluppo dei veicoli con motore termico determinò un deciso calo di interesse verso i veicoli elettrici, che pure ancora nel 1912 erano presenti sulle strade statunitensi in circa 34000 esemplari.

Si debbono attendere gli anni '60 per assistere ad un ritorno di interesse, sull'onda di una rinnovata sensibilità alla tutela dell'ambiente. Nel 1969, al 1° International Electric Vehicle Symposium, è presentato il sistema computerizzato di noleggio "Minicar Transit System", che prevede un servizio su abbonamento al prezzo di 60\$ al mese; la proposta non va però oltre la fase progettuale.

Pochi anni dopo, trova invece attuazione l'iniziativa

"Witcar" ad Amsterdam; rispetto al piano iniziale, in cui sono previste la realizzazione di 180 stazioni di parcheggio e ricarica, a gestione computerizzata, e una dotazione di 1200 auto elettriche, la sperimentazione è però avviata in scala decisamente ridotta (4 stazioni e 12 veicoli a noleggio) e poi abbandonata a causa dei risultati deludenti: le prestazioni del sistema risultano infatti insufficienti e le interferenze con il traffico pedonale eccessive. L'esperienza "Witcar" ha comunque il merito di ravvivare l'interesse verso le soluzioni innovative per la mobilità urbana, sebbene le proposte formulate trovino poi occasione di verifica sul campo solo raramente. Una di queste eccezioni è rappresentata dalla sperimentazione di un piccolo parco di vetture elettriche a noleggio, in servizio da una decina d'anni a Bruxelles per il trasferimento di studenti fra le diverse sedi universitarie.

3 Le sperimentazioni estere degli anni Novanta

Gli anni Novanta si aprono all'insegna di un rinnovato e con-