

CIVES: 25 anni, ma non li dimostra.

CIVES
is 25, but it doesn't look it



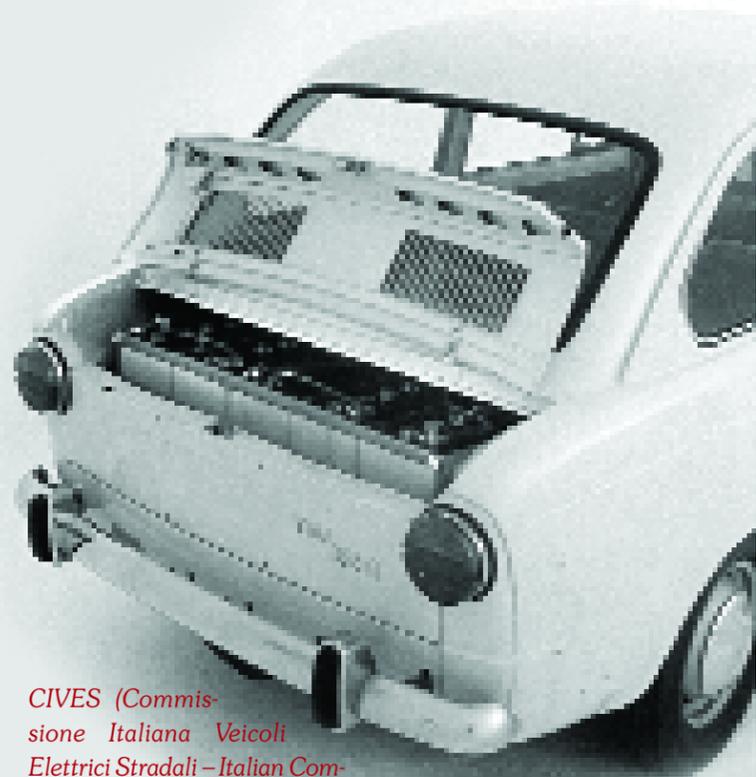
Nata nel 1979 con l'intento di essere il punto aggregante tra i costruttori di veicoli elettrici e la domanda emergente dai vari enti interessati alla mobilità, CIVES (Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali) ha festeggiato nei giorni scorsi a Milano il suo 25° compleanno. Un'occasione importante per rivivere, insieme ai nuovi e vecchi iscritti, il percorso associativo e tecnico che ha visto il veicolo elettrico proporsi come alternativa per la mobilità urbana.

Ma l'auto elettrica non è così giovane, anzi è nata prima ancora dell'auto a benzina: tra la fine del '800 e i primi anni del 1900 è stata la grande rivale dei veicoli a combustione interna. Per molti versi era preferibile l'auto elettrica. Era più veloce, pulita, economica e... non spaventava i cavalli e le signore.

Una vettura **Jeantaud** guidata dal conte **Chasseloup-Laubat** nel mese di dicembre 1898 stabilisce il primo record mondiale di velocità per automobili ad Achères presso Parigi, battendo gli altri veicoli a vapore e benzina, toccando i 63,157 km/h.. Il 29 aprile

1899 ad Achères, il belga **Camille Jenatzy** con la sua vettura elettrica speciale **Jamais Contente**, stabilisce un nuovo record: 105,88 km/h! Occorreranno alcuni anni prima che i motori a scoppio arrivino a queste **vette**. A New York e Londra tra il 1900 e il 1915 circolavano flotte di Taxi elettrici; le consegne della posta o delle piccole merci in ambito urbano erano fatte con furgoni a batteria.

Ma la concorrenza del motore a scoppio era troppo forte. Grandi alleati della **combustione interna** erano le compagnie petrolifere (anche allora) che fiutarono subito l'affare. I motori a benzina e gasolio significavano, ieri come oggi, estrazione, raffinazione, distribuzione, alti consumi ed enormi profitti su un prodotto, il petrolio, che a cavallo tra l'800 e il '900 era da molti considerato una cosa inutile e sporca della quale ancora non si sapeva bene cosa fare. La mobilità con i motori a scoppio più che liberare l'umanità dai cavalli ha fatto partire al galoppo l'industria petrolifera mentre i silenziosi e puliti motori elettrici non sono riusciti a svilupparsi. Le poche vendite hanno fatto



CIVES (Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali - Italian Commission for Electric Road Vehicles) was established in 1979 to serve as an aggregation point for the manufacturers of electric vehicles and to meet the growing demand of institutions involved in transport. Its 25th birthday, recently celebrated in Milan, provided a good opportunity for new and older members to go over the history and the technical background of this association which promoted electric vehicles as an alternative to urban means of transport. As a matter of fact, the electric car is not so young as it was invented even before the petrol car. It was a great rival for internal combustion vehicles between the end of the 19th century and the first years of the 20th century. The electric car was a better choice under many respects. It was faster, cleaner, cheaper and... it did not scare horses and ladies. A Jeantaud car driven by count Chasseloup-Laubat in December 1898 set the first world speed record for cars in Achères near Paris. It defeated all the other steam and petrol-fuelled vehicles by reaching 63.157

km/h. On 29th April 1899 in Achères again, the Belgian Camille Jenatzy, behind the wheel of his special electric car **Jamais Contente**, beat a new record: 105.88 km/h! It took spark-ignition engines a few years to reach such speed. Flocks of electric taxis were running in New York and London between 1900 and 1915. The mail and small-sized goods for the city were delivered by battery-fuelled vans. However, spark-ignition engines were a too powerful competitor. Its main allies were oil companies (even at that time) who smelled the business at once. In the past, as today, petrol and gas oil engines involved mining, refining, distribution, high consumption and huge profits made on oil, a product which was widely regarded as useless and dirty between the 19th and the 20th century. Rather than rescuing humankind from horsepower, spark-ignition engines spurred the oil industry while the quiet and clean electric engines found it difficult to develop. The low number of sales led to cut investment in

calare gli investimenti nella ricerca per l'immagazzinamento dell'energia e le batterie di 110 anni fa sono simili a quelle di qualche anno fa, mentre le auto di allora sono lontane anni luce da quelle di oggi. E così la storia dei veicoli elettrici si è dipanata lungo un percorso di esperimenti, prototipi, ricerche, artigiani fantasiosi, studiosi appassionati e poco altro. I tentativi delle case automobilistiche si sono limitati a concept cars destinate solo ad attrarre l'attenzione dei media e dei politici. Molti dicono di **«aspettare le nuove batterie»**: l'industria che ha creato veicoli che girano su Marte per mesi non ha ancora saputo (o voluto) risolvere l'iniziale limite tecnologico della scarsa autonomia. Poco conta che l'80% delle auto che circolano nei centri urbani non percorre più di 80 chilometri al giorno, rientra cioè nei limiti di autonomia di un veicolo elettrico (130/160 chilometri). Poco conta che le consegne delle merci in città con grandi ed inquinanti autocarri sono la causa prevalente

delle PM10 e del traffico urbano. Basterebbe creare punti di interscambio ed **imporre** la piccola e media distribuzione delle merci nei centri storici **solo con mezzi ecologici** (esistono veicoli elettrici omologati N1 ed N2 perfettamente affidabili) ed in poco tempo l'industria si adeguerebbe. Ma anche chi costruisce veicoli elettrici ha qualche responsabilità. Poco fanno per farsi vedere. Si incontrano per autocelebrarsi, ma ancora non hanno messo in campo una **lobby** forte con una comunicazione di settore. Quasi stupiti se la gente e le istituzioni non sanno che esistono ottimi veicoli elettrici, perfettamente funzionanti ed adatti a molte esigenze pubbliche e private. Forza dunque. I primi 25 anni sono passati. È come la fase iniziale della vita di un uomo: nascita, scuola, gioco, prime esperienze, università. Adesso ci si è laureati. È ora di iniziare a lavorare o si festeggeranno i 50 anni facendo vedere altre nostalgiche e sbiadite fotografie di progetti mai decollati.

■ RF-UN

energy storage research. Today's batteries are more or less the same of 110 years ago while today's cars are completely different from the cars manufactured one century ago. The history of electric vehicles unfolded through experiments, prototypes, research, imaginative craftsmen, passionate scholars and virtually nothing else. Car manufacturers only managed to launch concept cars intended to attract the attention of mass media and politicians. Many believe that we should «wait for the new batteries» but the industry which created vehicles exploring Mars for months was not able (or better was not willing) to overcome the initial technological limit of poor fuel distance. It counts for little that 80% of cars running in the cities does not cover more than 80 kilometres per day, falling within the fuel distance of an electric vehicle (130/160 kilometres). It also counts for little that goods deliveries in the cities by large and polluting lorries are the main cause for PM10 and urban traffic. It would be enough to create ex-

change points and to establish that large and medium scale distribution in the city centres is carried out by environmentally-friendly means of transports only (there are N1 and N2 homologated electrical vehicles which are totally reliable) and in a short time the industry would adjust to this change. Electric vehicles manufacturers also bear some responsibility. They are making little effort to increase their visibility. They just meet for self-celebrating purposes, but they still lack a powerful lobby providing specific communication. They are even surprised to learn that people and institutions ignore the existence of electric vehicles, which work very well and are able to meet many public and private needs. Come on, then. The first 25 years are over. It is like the early stage in a man's life: birth, school, play, early experiences, university. Now we are grown up. It is time to get on to work or we will run the risk of celebrating the 50th anniversary showing other nostalgic and faded pictures of failed projects. ■

Uno dei primi veicoli elettrici, ancora in circolazione. *One of the first still circulating electric vehicles*

Il "Boxer" dell'Ing. Pasquini, tra i migliori progetti elettrici mai realizzati. *The Boxer by Eng. Pasquini, one of the best design*

Un vaporetto elettrico progettato per Venezia. *An electric steamer designed for Venice*

Un progetto BMW degli anni 90. *A BMW design in the 90's*

La mitica "Jamais Contente", la prima elettrica ad abbattere il muro dei 100 km/h. *The mythical Jamais Contente the first electric vehicle going over 100 km/h*

Un autobus elettrico a Firenze. *An electric bus in Florence*

Uno scooter elettrico. *An electric scooter*

Una colonnina di ricarica a Marsiglia. *Una colonnina di ricarica a Marsiglia*