

RISeT – Rete Informativa Scienza e Tecnologia

<i>Mittente</i>	Ambasciata d'Italia a Seoul (Corea) Ufficio Addetto Scientifico e Tecnologico – A.Tata
Titolo: Corea – Auto elettriche: stato e difficoltà alla diffusione	
<i>Parole chiave</i>	Auto elettriche, CT&T, batterie, stazioni ricarica, FCEV, HEV, Corea
<i>Settori/sottosettori</i>	08, 13, 17, 19
<i>Tipo di informazione</i>	Notizie su progressi di S&T – Analisi e Studi S&T
<i>Redazione</i>	Antonino Tata
<i>E-mail/Tel./fax</i>	<u>sciencekor@yahoo.it - scitec.ambseoul@esteri.it</u> tel. +82-2-796-0491 / fax +82-2-793-5311
<i>Sito web</i>	www.ambseoul.esteri.it/ambasciata_seoul

Testo:

Dal marzo 2010 le auto elettriche possono circolare in Corea ed al momento risultano essere state vendute 66 auto, tutte, finora, esclusivamente a Istituzioni pubbliche.

L'amministrazione comunale di Seoul possiede 19 "minicars" (modello "e-Zone", simile alla "Smart" della Mercedes), prodotte dalla Soc. coreana CT&T (maggior produttore mondiale di batterie elettriche), che vengono utilizzate per spostamenti di personale tra i diversi uffici e che sono localizzate in zone specifiche della città (World Cup Park, Seoul Grand Park, Hangang Project Headquarters, Namsan, Seoul Forest e Stazioni Pompieri). Le stazioni di ricarica a Seoul sono al momento 41, ma solo 2 ad alta velocità.

Il costo di ciascuna di tali autovetture è di 15 milioni di Won (12,900 USD) e quindi di 2-3 volte superiori ad una equivalente vettura tradizionale da 1000 cc in Corea.

Il quotidiano JoongAng Daily ha effettuato un'indagine su vantaggi e svantaggi delle auto elettriche in funzione a Seoul (modello CT&T) ed ha evidenziato i seguenti svantaggi:

- costo iniziale elevato rispetto ad auto tradizionali equivalenti (fattore 2-3) e con incentivi governativi limitati (3.1 milioni di Won (2,600 USD) come esenzione fiscale)
- breve autonomia (ca. 30 km)
- lunghi tempi ricarica batterie (5 ore, riducibili a 20-30 minuti con stazioni ricarica ad alta velocità)
- bassa velocità (max 60 km/h) e difficoltà al superamento anche di medie salite
- limitato funzionamento dell'aria condizionata.

I vantaggi risiedono nel limitato costo di rifornimento (1/10 rispetto al costo per la benzina di un'auto equivalente) e nella totale mancanza di emissioni gassose nel sedime cittadino.

Si ricorda che, diversamente, la situazione delle auto a idrogeno (in particolare FCEV, Fuel Cell Electric Vehicle) e ibride (HEV – Hybrid Electric Vehicles) appare di migliori prospettive: nel 2015 la Hyundai-Kia, maggior gruppo automobilistico coreano e 5° a livello mondiale, produrrà 10,000 auto ad idrogeno basate su uno dei modelli

commerciali a benzina della casa, ma già nel 2012 saranno prodotte e commercializzate le prime 1,000 auto ad idrogeno. Per quanto concerne le auto ibride (in grado di utilizzare sia benzina che elettricità), già a partire dal 2011 la Hyundai-Kia ne prevede la produzione commerciale di massa.

Sebbene i costi di produzione (e conseguentemente di vendita) delle auto ibride e a idrogeno siano, come per le elettriche, maggiori rispetto alle auto tradizionali attuali, si prevede, secondo il KIET (Korea Institute for Industrial Economics and Trade) una relativa quota di mercato mondiale dell'auto del 10% nel 2020.

<i>Fonte dell'informazione</i>	CT&T: www.ctntunited.com/#/home Hyundai-Kia/auto idrogeno: www.h2carblog.com/?p=1003 KIET: www.kiet.re.kr/kiet/eng/index_eng.jsp
<i>Contatto locale</i>	-
<i>Data</i>	09.08.2010