

Iniziò portando in treno i tedeschi a Rimini. Poi ha scommesso 2 milioni di dollari su un'auto mai vista prima. E ha vinto

di **Stefano Lorenzetto**



Dei 2 milioni di dollari, i risparmi d'una vita di lavoro, che Gianfranco Pizzuto ha deciso d'investire nel progetto più audace che si potesse immaginare,

uno è parcheggiato nelle vetrine della sua azienda - concessionaria e autosalone insieme - a Lagundo, sobborgo di Merano da 155 anni famoso solo per la birra Forst che vi s'imbottiglia. È una vera e propria scultura moderna, alla quale esperti artigiani hanno lavorato per migliaia di ore: una concept car, color blu Laguna, che tutti vorrebbero portarsi a casa. Peccato che non possa percorrere neppure un chilometro: è fatta di legno e vetroresina. Il designer che l'ha ideata, Henrik Fisker, creatore delle Aston Martin V8 e DB9 e della Bmw Z8, ha deciso che questo modello in scala 1:1 spettava di diritto a Pizzuto. Se nel 2007 l'italiano non si fosse presentato con i 2 milioni di dollari in mano nella sede di Irvine, Stati Uniti, il secondo bolide stupefacente bellezza che ora ho davanti agli occhi, questo sì vero, probabilmente non sarebbe mai nato, visto che la casa automobilistica californiana all'epoca versava in difficoltà economiche.

Pizzuto è stato il primo al mondo a credere nell'utopia di Henrik Fisker e Bernhard Koehler e a entrare in società con loro per produrre la Fisker Karma, l'unica vettura sportiva - per lo sfavillio di obli in cristallo, tasti d'alluminio, display touch screen e spie luminose sarebbe più esatto chiamarla astronave - che si muove senza far rumore, non emette alcuna sostanza inquinante fino a 80 chilometri di percorrenza, funziona a energia elettrica, si ricarica a una normale presa della corrente, può raggiungere la velocità massima di 250 chilometri orari (autolimitata, per prudenza, a seconda della modalità di marcia). E soprattutto, includendo nella media annua un tragitto quotidiano casa-ufficio che non supera la distanza fra Milano e Canti, e ritorno, consegue lo strabiliante consumo di un litro di benzina verde ogni 40 chilometri.

«Lei si starà chiedendo che cosa c'entri la benzina se la nostra auto è elettrica», previene l'obiezione Pizzuto, che oggi, oltreché socio, è anche importatore della Fisker per l'Italia, Austria, Principato di Monaco e Paesi slavi. «Molto semplice: i due motori elettrici per complessivi 403 cavalli, alimentati da batterie agli ioni di litio, raggiungono la velocità massima autolimitata di 153 chilometri orari, con un'accelerazione 0-100 in 7,9 secondi e un'autonomia di 80 chilometri. Dopodiché entra in funzione un motore turbo benzina da 260 cavalli, con un'accelerazione 0-100 in 5,9 secondi e velocità massima autolimitata di 200 chilometri orari, che però non trasmette il movimento alle ruote: serve solo a produrre la corrente che spinge la vettura e a ricaricare le batterie, con un'autonomia di 480 chilometri. Ecco spiegato perché, quando si superano le brevi distanze, il consumo a ciclo combinato oscilla fra i 10 e i 12 chilometri con un litro di verde». Il prezzo di listino è proporzionato al tripudio di tecnologia: parte da 110.000 euro e può arrivare a 126.000.

Pizzuto è nato nel 1961 a Contarina (Rovigo), dove il padre Giovanni, brigadiere dei carabinieri originario di Palermo, fu trasferito dopo aver prestato servizio in Alto Adige: «A Merano conobbe mia madre,



tipi italiani

GIANFRANCO PIZZUTO



ASTRONAVE Gianfranco Pizzuto, primo socio della Fisker, con la sua Karma. Per 80 chilometri marcia solo a elettricità (Maurizio Don)

Faceva tortellini, ora produce il bolide elettrico che va ai 250

Primo socio al mondo della Fisker: «La benzina serve a ricaricare le batterie Consumi annui? Un litro per 40 chilometri. Il pieno di corrente? Tre euro»

Cristina Hölzl, che dava una mano nel ristorante della nonna dove lui andava a mangiare. Era il periodo degli attentati ai tralicci. Infatti di me dice che sono un "sudritolese". La passione per i motori ce l'ha nel sangue, come testimonia l'automobilina da corsa a pedali della Giordani, rossa, col numero 6 sul cofano, che lo zio materno Hans gli regalò per il suo secondo compleanno e che oggi tiene esposta a Lagundo, tutta arrugginita, accanto alle Fisker Karma. «Ereditai dalla mamma una Fiat 850 che consumava più olio che benzina. Poi ho avuto la Citroën Gs Pallas, la Audi 80, la Bmw 524, un paio di Volvo, un paio di Saab e finalmente, a 40 anni, la mia prima Porsche usata, una 964, in proprietà con un amico, due giorni la guidavo io e due giorni lui».

Ma Pizzuto è approdato a questo ramo commerciale per puro caso. «Finiti il liceo scientifico e la naia negli alpini, mi trasferii ad Amburgo per fare lo steward sui treni delle Deutsche Bahn che a quel tempo, con i voli charter non ancora sviluppati, portavano i turisti tedeschi in vacanza al mare a Rimini. Nel 1983 tornai in Italia per aiutare un cugino che aveva aperto un negozio di tortellini, gnocchi e lasagne a Ortisei. Poi ne inaugurai

uno mio, Pasta fresca Da Franco, a Merano. Dovevo decidere se diventare un altro Giovanni Rana o se restare un artigiano».

E che cosa decise?
«Di cambiare. Conoscendo bene le lingue, mi misi a vendere macchine agricole per una ditta di Appiano. E nel 1989 con alcuni colleghi fondai la Fae Group, a Fondo, in Val di Non. Eravamo arrivati a 30 milioni di fatturato e a 80 dipendenti. Producevamo persino per la Caterpillar. Ma il colpo di fulmine stava per scoccare».

Che accadde?
«Nel settembre 2007, in attesa d'imbarcarmi all'aeroporto di Francoforte, stavo sfogliando la mia rivista preferita, *Auto Motor und Sport*. C'era la foto della Fisker Karma blu, la concept car che ora vede nella

mia concessionaria. Cercai notizie su Internet. Una settimana dopo ero da Fisker e Koehler in California. Pensavano che fossi un perditempo. Quando capirono che facevo sul serio, mi dissero: "Ok, ma per diventare nostro socio devi darci 2 milioni di dollari". Erano poco meno della metà della prima tranche che serviva per realizzare il progetto. Vendetti le mie quote nella Fae e misi a loro disposizione il capitale».

Una follia.
«È quello che ci dicevano tutti: "Non ci riuscite, vi ammazzano prima". Invece dal novembre scorso abbiamo prodotto le prime 3.000 auto, 2.000 delle quali già vendute fra Nord America ed Europa, ed entro l'anno contiamo di arrivare, con l'apertura del mercato cinese, a 6.000. Orasiamo a 1,5 miliardi di dollari di capitale sociale. Sono entrati una decina d'investitori, fra cui la Kpcb, che è partner di Google, Twitter, Intel e Amazon, e la Qatar investment authority, fondo sovrano presieduto dal primo ministro qatariota Hamad Bin Jassim Bin Jabr Al Thani. Per decidere un uomo può usare la mente, il cuore o la pancia. Io ho utilizzato la pancia. Quando su certe scelte ragioni troppo, sbagli».

Be', c'è andato vicino.
«Le prime 100 Fisker Karma le vendemmo su prenotazione al Salone di Detroit nel 2008. Bisognava versare 10.000 dollari a scatola chiusa. A me è toccata la numero 61. L'omologazione europea ci è stata concessa solo lo scorso 14 febbraio, quella italiana il 13 aprile. Avrei dovuto aspettare altri 90 giorni per avere il libretto di circolazione. Allora sono andato a Monaco di Baviera, la città di mia moglie Silvia: 59,50 euro d'immatricolazione e 34 euro per la targa personalizzata, "M" di Monaco e "GP", Gianfranco Pizzuto, "61-61", il mio anno di nascita e il numero di fabbrica della vettura. In un'ora ho fatto tutto. Perché in Italia non è possibile?».

Non siamo la Germania.
«Però qui a Merano, e anche in altre località dell'Alto Adige, io ho diritto al posto riservato e gratuito nei parking pubblici, dove c'è la colonnina dell'energia elettrica. Parcheggio la mia Fisker Karma, infilo la spina, vado al ristorante e al ritorno le batterie sono di nuovo pronte».

E quanto spende per l'elettricità?
«Niente. La ricarica per strada è gratis. Quella completa, che dura dalle 6 alle 8 ore, la faccio a casa e mi costa 3 euro più Iva. Se però utilizzo la corrente elettrica dell'ufficio, posso scaricare la relativa fattura. In più nel tettuccio è integrato un pannello solare che, a vettura ferma, aziona le ventole per il ricambio dell'aria nell'abitacolo. Una manna quando d'estate parcheggi l'auto al sole».

Ma quando esce dall'Alto Adige come fa a ricaricare le batterie? Mi risulta che in Italia ci siano soltanto 248 colonnine elettriche. Le province servite sono appena 27 su 110. Da Roma in giù c'è una sola stazione di ricarica ad Adelfia, nel Barese.

«Chiedo a hotel e ristoranti. Finora l'unico che mi ha rifiutato la cortesia è stato un blasonato albergo di Cortina d'Ampezzo. La direzione ha obiettato che non poteva consentirmelo perché la corrente serviva a loro! Guardate che non ho bisogno di una centrale elettrica, la mia auto consuma come un aspirapolvere, ho spiegato. Allora mi hanno chiesto 50 euro per una ricarica. Invece all'Excelsior di via Veneto, a Roma, si sono premurati di tirarmi il cavo fino all'ingresso».

Prima o poi le batterie agli ioni di litio si esauriscono. Chissà quanto costerà sostituirle. Per un'auto solare di piccole dimensioni il prezzo attuale si aggira sui 30.000 euro.

«Il ciclo di vita è garantito per 5 anni o per 160.000 chilometri. Nel 2017 queste batterie costeranno un quinto del valore attuale. Con le nuove tecnologie è sempre stato così: prezzi stratosferici all'inizio, stracciati alla fine. Pensi ai computer».

Ma dove le avete nascoste queste benedette batterie?

«Nel tunnel centrale che divide il posto di guida dal lato passeggero e prosegue fino al bagagliaio, separando anche i due sedili posteriori. Praticamente si tratta di un'unica batteria lunga 2 metri, alta 50

centimetri e larga 40, del peso di 450 chili».

Il che porta la stazza dell'astronave a quanti chili?

«A 2,4 tonnellate per 5 metri di lunghezza. Ma c'è il servosterzo elettroidraulico e gli pneumatici sono da 22 pollici».

Compiango i pedoni. Come fanno ad accorgersi che sopraggiunge un'auto?

«Nei paraurti anteriore e posteriore sono integrati due diffusori acustici che emettono un suono digitale tipo *Tron*, il film di fantascienza. Oltre i 50 chilometri orari, il suono cessa e i passeggeri avvertono unicamente il rotolamento delle gomme».

Cambio automatico?

«Non c'è proprio, il cambio. Solo acceleratore e freno».

Questa Fisker Karma è bella. Però, scusi e glielo dico, rifà il verso alle Bmw Z4 e Serie 6 e alla Maserati Gran Turismo.

«Riflette la personalità di Fisker, che non a caso ha lavorato in Bmw. Mi ha raccontato che da bambino i suoi genitori lo portarono in vacanza sul lago di Garda. Scesero dalla Danimarca, dove abitavano, in macchina. Sull'Autobrennero furono sorpassati da una vettura affascinante. Henrik chiese al padre che modello fosse. «È una Maserati Ghibli», gli rispose il papà. E lui replicò: «Da grande voglio fare auto belle come quella». Appena ultimata la scuola di design a Ginevra, venne in Italia per parlare con Walter Da Silva, il genio dell'automotive che lavorava per l'Alfa Romeo. Ma ricevette una telefonata dalla moglie: «Torna, ti aspettano alla Bmw per un colloquio. È arrivato un biglietto aereo prepagato per Monaco di Baviera». Si presentò. Fu assunto all'istante. E gli assegnarono subito una M3 come auto aziendale. «Mi pareva di sognare», mi ha confidato Henrik».

Comunque la Karma non è regalata: 120.000 euro sono tanti.

«Forniamo una tecnologia di cui nessun altro costruttore al mondo dispone. Non siamo un colosso. Lei capisce bene che se chiediamo a un'azienda 10.000 touch screen, dobbiamo pagarli molto di più dei 3 milioni di pezzi che ordina la Volkswagen. In compenso il motore elettrico consente di circolare nelle zone a traffico limitato e si paga la tassa di circolazione prevista per il 2.000 benzina, 20 cavalli fiscali. Insomma, non è considerata un'auto di lusso».

Viene costruita negli Stati Uniti?

«No, nello stabilimento Valmet di Turku, in Finlandia, che fino al 2011 produceva la Cayman e la Boxster per la Porsche».

Quante ne ha vendute?

«Nel primo mese e mezzo, 6 in Italia, 12 in Austria e altre 10 nei Paesi dove sono importatore. Ma il successo più bello è che l'avvocato Riccardo Sampaolesi ha mollato il suo studio legale di Trento per venire a fare il general manager in Fisker Italia».

Perché la Karma non è reclamizzata?

«Ci basta il passaparola. La miglior pubblicità è vederla per strada. Se ci sali sopra una volta, poi non vuoi più scendere».

Come mai s'è aspettato sino al terzo millennio per cominciare a produrre auto elettriche di buon livello?

«Mi pare evidente: andavano contro gli interessi dei petrolieri e delle stesse case automobilistiche. Se la Fiat mette in piedi in Polonia una linea per la produzione della Panda e della 500, spera di sfruttarla per i prossimi 20 anni. Quindi perché dovrebbe cambiare strategia? Ho chiesto a un'azienda petrolifera austriaca di installare le colonnine di ricarica. La risposta è stata: «Le pare che siamo così fessi da andare contro il nostro business?». In effetti sono così fessi da non aver capito che domani sarebbero stati i primi nel monopolio dell'elettricità per autotrazione. Un colosso come la multinazionale svizzera Asea Brown Boveri già oggi disporrebbe della tecnologia per ricaricare un'auto elettrica in 15 minuti».

Pensa davvero che il petrolio stia finendo?

«Penso che stia finendo l'era in cui facevamo le guerre e ci ammazzavamo per avere il petrolio con cui andare in auto».

(597. Continua)

stefano.lorenzetto@ilgiornale.it