

AUTO ELETTRICA IN CRESCITA, MA BISOGNA ACCELERARE

IL TREND DI CRESCITA DEI VEICOLI ELETTRICI IN ITALIA È COSTANTE, MA NON COMPARABILE A QUELLO DI ALTRI PAESI. LA STRADA VERSO UN'ADEGUATA INFRASTRUTTURA DI RICARICA EFFICIENTE È ANCORA LUNGA, MA UNA DISTRIBUZIONE INTELLIGENTE PUÒ AIUTARE. OCCORRONO AZIONI E INTERVENTI NORMATIVI CHE VELOCIZZINO LA TRANSIZIONE.

L'Italia è un paese che si sta progressivamente elettrificando, soprattutto nel settore dei trasporti. La quota di mercato dei veicoli elettrici, in particolare delle auto, è ancora modesta se comparata al totale del mercato delle immatricolazioni (circa 1%), ma il trend è in crescita costante. Secondo Bloomberg, le vendite cumulate di veicoli elettrici (di seguito Ev) in Europa sono passate dagli appena 5.000 del 2011 al milione e mezzo del 2019. In totale, nel mondo oggi circolano quasi 6 milioni di veicoli elettrici Bev (100% elettrici) o Phev (ibridi plug-in), 3 milioni dei quali solo in Asia. Questi numeri, impressionanti se considerati nella prospettiva temporale di appena una manciata di anni, sono dovuti anche a misure regolatorie che in alcuni paesi hanno contribuito a trainare il mercato. Ad esempio, lo stato della California ha fissato un target obbligatorio di vendite di Ev in percentuale sul totale delle immatricolazioni, mentre la Norvegia ha agevolato fortemente gli Ev rispetto ai veicoli termici, sia con esenzione dall'Iva sul prezzo di acquisto che sulla circolazione nelle aree urbane, e la Francia ha introdotto già nel 2007 un meccanismo di bonus-malus basato sulle emissioni inquinanti del veicolo.

Il nostro paese si sta muovendo in quella direzione, seppur più lentamente di altri. Occorre un indirizzo politico che determini la crescita, nel rispetto non solo dei target stabiliti dall'Ue al 2050, ma anche e soprattutto dalla necessità di cambiare i modelli di business secondo nuovi schemi di produzione e consumo più sostenibili. Quindi, se da un lato è opportuno elettrificare il parco veicolare circolante, dall'altro non è possibile immaginare che i volumi rimangano tali. A oggi, secondo l'Acce¹, l'Italia è al terzo posto in Europa per numero di veicoli per abitante, dopo Lussemburgo e Cipro, con 721 auto ogni 1.000 abitanti, a fronte

di una media complessiva nell'Unione di 602 auto pro capite. Il parco circolante italiano, fonte Acce², ammonta a poco più di 39 milioni di veicoli, 24 dei quali di classe Euro 4 o inferiore. Gli scenari elaborati da Motus-E considerano un parco circolante al 2030 al di sotto dei 33 milioni di autovetture (M1), di cui

5 milioni elettrificati, con una netta prevalenza dei Bev – 4,1 milioni – in linea con le tendenze degli altri paesi. Naturalmente, tali volumi di veicoli elettrificati richiederanno un impianto infrastrutturale di supporto adeguato, che consenta di ricaricare senza la cosiddetta *range anxiety*.



CHI È MOTUS-E

Motus-E è la prima associazione italiana costituita su impulso dei principali operatori industriali, del mondo accademico e dell'associazionismo ambientale e d'opinione per favorire la transizione del settore nazionale dei trasporti verso l'adozione massiva di mezzi sostenibili, promuovendo la mobilità elettrica e divulgandone i benefici connessi alla tutela ambientale.

Motus-E è una piattaforma di dialogo tra soggetti diversi, uniti dall'idea che stare insieme non significa perdere identità, ma rafforzarla, per vincere assieme la sfida che la rapida trasformazione del mondo dei trasporti ci mette davanti.

Motus-E vuole fare sistema, guidando il cambiamento verso un nuovo paradigma di mobilità. Per farlo, è necessario cambiare visione, business, prospettiva, in tre direzioni:

- nel modo di interpretare la mobilità come servizio, sempre più connesso e condiviso
- nel modello di formazione, che riscopre nuove opportunità di lavoro in un business che crea valore
- nella prospettiva, per costruire una realtà che punta a raccogliere interessi diversi per veicolarli in modo operativo e concreto in un nuovo concetto di mobilità.

MOTUS-E

www.motus-e.org

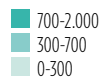
La rete di infrastrutture di ricarica

Oggi, la rete di infrastrutture di ricarica per Ev in Italia è in rapidissima crescita. Secondo l'elaborazione di Motus-E sui principali operatori del mercato, nel nostro paese ci sono attualmente 5.246 infrastrutture pubbliche, per un totale di 10.647 punti di ricarica³. Siamo ben oltre il rapporto veicoli-punti di ricarica suggerito dalla Dafi (direttiva europea sull'Infrastruttura per i combustibili alternativi, 2014/94/EU) di 1:10, con un parco veicolare di Bev e Phev pari a 35.535 automobili. Senza contare le infrastrutture private installate nelle pertinenze domestiche, in box o garage. Il dato appena citato diventerà ben presto vecchio. Sono molti infatti gli operatori che hanno messo in campo ingenti investimenti per infrastrutturare la penisola. Solo Enel X, ad esempio, ha annunciato due anni fa il Piano Italia, che prevede l'installazione di 28.000 punti di ricarica al 2022, e ha di recente acquisito una quota di Hubject, che ha sviluppato una piattaforma interoperabile che consente ai conducenti di veicoli elettrici di caricare le proprie auto attraverso una rete di oltre 200mila punti di ricarica pubblici in tutto il mondo senza dover stipulare ulteriori contratti oltre a quello con il proprio fornitore di servizi di e-mobility che utilizza i servizi di eRoaming di Hubject. Ma Enel X non è certamente sola in questa impresa. Della nostra Associazione fanno parte anche operatori come Neogy, A2A o Be Charge, tutti con piani di sviluppo importanti per la diffusione il più possibile massiva di una rete di ricarica efficiente.

I detrattori spesso utilizzano la presunta scarsa capillarità della rete di ricarica per difendere i veicoli ad alimentazione fossile. Proviamo a dare uno sguardo comparativo ai numeri dei distributori di carburante per capire se tali argomentazioni siano fondate o meno. Nell'ultimo report annuale di Unione Petrolifera⁴ sono riportate le statistiche delle stazioni di rifornimento di carburanti in Italia. Complessivamente, ci sono 16.058 punti vendita in esercizio, a cui vanno aggiunte 4.942 cosiddette "pompe bianche", ossia quelle non affiliate a grandi marchi. In controtendenza rispetto alle infrastrutture di ricarica, però, i punti di rifornimento di carburante stanno progressivamente diminuendo. Nel 2000, infatti, erano quasi 24.000. In questo, l'Italia ha il primato assoluto in Europa. La Germania, pur con una popolazione di più di 82 milioni di persone, ha 14.502 stazioni; il Regno

FIG. 1
PUNTI DI RICARICA

Distribuzione geografica dei punti di ricarica per veicoli elettrici.



Fonte: Motus-E

Unito meno di 8.500, a fronte di una popolazione di quasi 68 milioni di abitanti. Proprio il Regno Unito ha recentemente raggiunto l'obiettivo di avere più punti di ricarica che di rifornimento di carburante, un anno prima del previsto. Solo considerando le ricariche su suolo pubblico, in Regno Unito ci sono oggi 16.000 infrastrutture di ricarica in 10.000 location, per un totale di quasi 28.000 connettori installati⁵.

Considerando tutti i numeri appena citati, possiamo concludere che la strada per l'infrastrutturazione completa del paese per una rete di ricarica efficiente per Ev è ancora davanti a noi, specie se vista in ottica comparativa con l'UE, ma non è così lunga come si potrebbe immaginare, anche tenendo presente che oggi la maggior parte delle ricariche avviene a casa durante la notte. Riteniamo tuttavia necessario intervenire dal punto di vista normativo su due aspetti fondamentali:

- semplificando le procedure delle installazioni di infrastrutture di ricarica su suolo pubblico, che oggi avvengono per lo più a carico degli operatori, e uniformandole sul territorio nazionale
- agevolando le installazioni di *wallbox* private, rafforzando il meccanismo di credito di imposta e rendendolo cedibile.

Infine, è bene ricordare anche che è fuorviante pensare che sia necessario un elevato numero di infrastrutture *fast* e *ultrafast* (con potenza >50 kW) su tutto il territorio nazionale. Secondo le stime di Motus-E, sarà più utile distribuire i

punti di ricarica sulla base della densità abitativa dell'area interessata e delle sue caratteristiche distintive. Le aree urbane o i luoghi di interesse culturale, dove tendenzialmente le persone rimangono più a lungo in sosta, saranno meglio servite da ricariche più lente, mentre i nodi stradali ad alto scorrimento beneficeranno di ricariche ultraveloci, essendo luoghi prevalentemente di transito. Rendendo il meccanismo di installazione *demand-driven*, come già avviene nei Paesi Bassi, e operando le agevolazioni normative appena descritte, il paese potrebbe finalmente colmare il gap con paesi più avanzati su questo fronte, come il Regno Unito o la Norvegia, e infrastrutturare in modo intelligente in base alle esigenze reali degli utenti.

Bianca Cherubini

Motus-E, Associazione italiana mobilità elettrica

NOTE

¹ Acea è l'Associazione europea dei produttori di autoveicoli. Le statistiche di riferimento sono disponibili a questo link:

www.acea.be/statistics/tag/category/vehicles-per-capita-by-country/

² www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche/annuario-statistico/annuario-statistico-2019.html

³ www.motus-e.org/analisi-di-mercato-vendite-ev/?mese=ottobre19

⁴ www.unione petrolifera.it/download/annual-report-2019/?wpdmdl=14681&refresh=5dc41e88f01fe1573133960

⁵ www.zap-map.com/milestone-for-public-ev-charging-as-10000-locations-reached/