

Mobilità sostenibile

Punti di ricarica per l'auto elettrica
ecco la mappa dei ritardi italiani

LUCA PAGNI → pagina 8

La mobilità del futuro

Punti di ricarica per l'auto elettrica ecco la mappa dei ritardi italiani

LUCA PAGNI

Le colonnine pubbliche attualmente installate sono meno di 10mila (ciascuna con due attacchi in media), con grandi differenze tra il Nord e il Mezzogiorno

All'appuntamento con la grande rivoluzione dell'auto elettrica, ormai alle porte, l'Italia rischia di presentarsi in ritardo. Perché ancora carente nell'infrastruttura che più di ogni altra determinerà la velocità con la quale i veicoli a emissioni zero sapranno imporsi sul mercato: le colonnine di ricarica.

Mentre cresce il numero degli impianti "privati", i cosiddetti *wall box*, che senza grande spesa ciascuno può installare nel proprio garage, il nostro paese è ancora indietro rispetto al resto d'Europa sui punti di ricarica accessibili al pubblico, in particolare lungo le grandi arterie e le autostrade. Così come crescono troppo lentamente i punti di ricarica *fast* e *superfast*, quelli che consentono il "pieno" di elettricità in una decina di minuti. Per non dire che le colonnine sono presenti soprattutto al centro-nord e mancano al sud, una lacuna che potrebbe trasformarsi in un freno per il turismo.

Come invertire la tendenza? I primi provvedimenti sono in arrivo. Nel dicembre scorso, la commissione Bilancio della Camera ha approvato un emendamento che obbliga i concessionari autostradali a bandire gare per colonnine nelle stazioni di rifornimento, di ultima

generazione e ad alta potenza, da installare ogni 50 chilometri. E già nel piano di Autostrade al 2023 è prevista l'installazione di ricariche ultraveloci da 4 a 6 postazioni in 67 aree di servizio.

Un secondo provvedimento riguarda, invece, i "privati". L'Arera, l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente ha previsto un "incentivo" per favorire la ricarica domestica in fasce notturne e festive: da questa settimana tutti coloro che posseggono un *wall box* potranno presentare domanda per un aumento di potenza gratuito del proprio contatore, che scatterà dal primo luglio, con un risparmio stimato tra i 60 e i 200 euro all'anno.

Ma quante sono le colonnine pubbliche nel nostro Paese? Secondo l'ultimo report di Motus-e (l'associazione che raccoglie le aziende più coinvolte nel business della mobilità elettrica) i punti di ricarica sono 19.324, suddivisi in 9.709 impianti. Per capirsi: nel Regno Unito sono quasi 36.500, in Germania 43 mila, in Olanda - leader europeo - addirittura 62 mila. Se non altro, nell'ultimo anno, nonostante la pandemia sono cresciuti del 39% (e del 120% dal 2018). Ma la forbice regionale è notevole: si va dalle 3.236 della Lombardia alle 885 della Sicilia.

Ma i problemi non si fermano

qui. Lo rivela un report pubblicato da Arera, la prima "ricognizione" sulla qualità dei dispositivi sul mercato in questo momento. Per la verità, ci sono anche aspetti positivi: l'offerta di mercato per i dispositivi *slow* e *quick* è ampia (fino a 22kw) potendo contare fino a 193 dispositivi diversi. Diversa la situazione per le ricariche *fast* e *ultra-fast*, per le quali si può ricorrere a non più di una quindicina di aziende.

Tra le altre cose, il documento dell'Arera sottolinea una contraddizione in ottica di sostenibilità: il consumo in stand-by. Un dispositivo su 3 consuma tra 20 e 30 watt anche quando non viene utilizzato: «Coerentemente con gli scenari di diffusione dei veicoli elettrici - si legge - laddove si sviluppasse una rete di ricarica privata-pubblica costituita da almeno 3 milioni di dispositivi di tipo *slow* o *quick* e circa 10 mila di tipo *fast* e *ultra-fast*, i consumi in stand-by potrebbero pesare - senza l'avvento di nuove tecnologie ad alta efficienza - circa 300-350 gigawatt/anno, rappresentando dunque al 2030 oltre il



Peso: 1-1%, 8-91%

3% di energia del fabbisogno di energia per alimentare i 6 milioni di veicoli circolanti».

Un altro limite dell'attuale "parco" colonnine è rappresentato dalla scarsa interazione tra reti elettriche e veicoli. Se ne parla molto: il futuro è rappresentato dalla tecnologia Vtg, altrimenti detta *vehicle-to-grid*, nonché dalla capacità dei dispositivi di ricarica di essere *smart*. In entrambi i casi la tecnologia non è ancora all'altezza delle caratteristiche richieste. *Vehicle-to-grid* significa che l'auto non solo ha la possibilità di attaccarsi alla rete per ricaricare le batterie, ma anche il suo opposto: può cedere

energia alla rete nel caso di necessità, per mantenerla sempre in equilibrio, soprattutto nel caso di domanda in eccesso. Si possono, per esempio, sottoscrivere contratti per cui una parte dell'energia accumulata possa essere ceduta all'operatore di rete nel caso in cui l'auto non dovesse essere usata per qualche giorno o periodi anche più lunghi. Ma il rapporto dell'Arera sottolinea come ci vorrà qualche anno prima che le vetture siano attrezzate per essere "bidirezionali". Proprio in una intervista ad *Affari & Finanza* di due settimane fa, l'amministratore delegato di Volkswagen, Herbert Diess ha affermato che bisognerà

attendere il 2023 per avere tutti i nuovi modelli della casa tedesca attrezzati con la tecnologia Vtg.

Stesso discorso per le caratteristiche *smart* delle colonnine: il report dell'Arera le identifica nella «capacità di interagire telematicamente con un soggetto esterno, per trasmettere i dati relativi alla quantità di energia scambiata con il veicolo». Come si intuisce, un meccanismo fondamentale per modulare sia le ricariche, sia l'energia eventualmente ceduta dai veicoli alla rete.

L'opinione



Ma il problema non è soltanto di quantità come rivela un rapporto dell'Arera: cresce troppo lentamente il numero dei punti fast e superfast, che consentono il "pieno" in una decina di minuti

L'opinione



Un altro limite importante è che le colonnine attuali consumano energia anche in stand by: uno spreco che può arrivare a pesare il 3% del totale dei consumi se la tecnologia non vi porrà rimedio



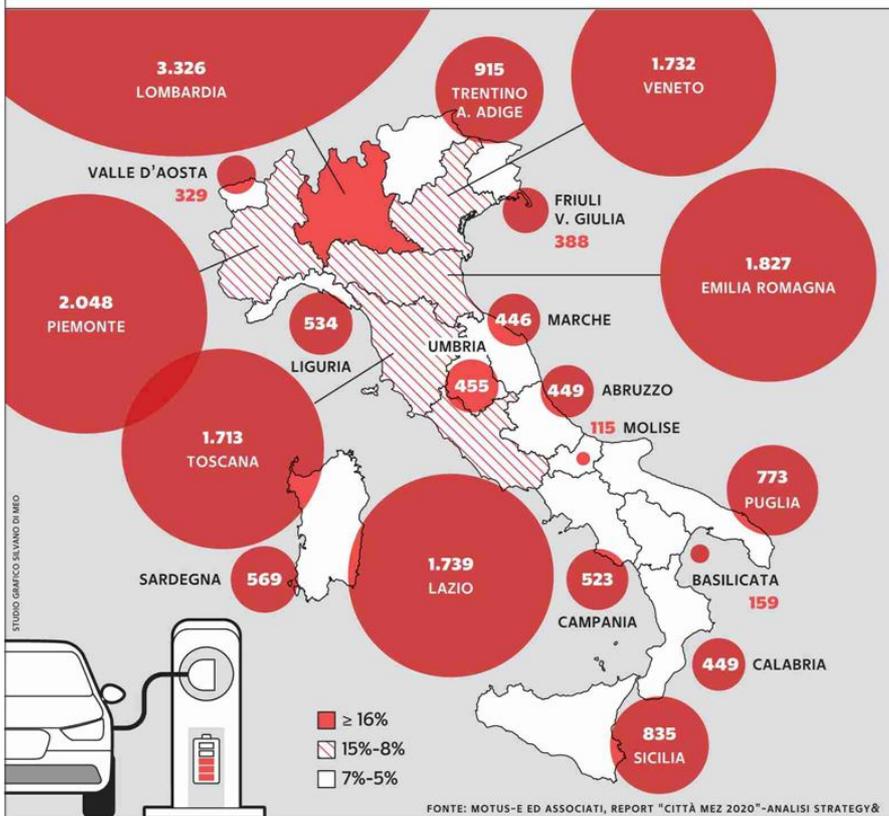


1

I numeri

LA SUDDIVISIONE GEOGRAFICA

LA LOMBARDIA GUIDA LA CLASSIFICA DELLE REGIONI CON IL MAGGIOR NUMERO DI IMPIANTI



39%

LA CRESCITA

Nel 2020 gli impianti di ricarica sono aumentati quasi del 40%

62 mila

IL RECORD

L'Olanda è il paese che ha installato il maggior numero di punti ricarica



Peso: 1-1%, 8-91%