

MOBILITÀ ELETTRICA: È INIZIATA LA GRANDE CORSA

CON OLTRE 20MILA PUNTI DI RICARICA PRESENTI OGGI SUL TERRITORIO (+7% RISPETTO A FINE 2020) L'E-MOBILITY SI CONFERMA SETTORE IN CRESCITA E ASSET DETERMINANTE PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA. IL RUOLO DELLE AMMINISTRAZIONI LOCALI È SEMPRE PIÙ CENTRALE, SOPRATTUTTO PER AUMENTARE LA CAPILLARITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

DI ANTONIO ALLOCATI

La transizione energetica ha nella mobilità elettrica una componente di importanza cruciale, non soltanto per favorire e accelerare il necessario processo di decarbonizzazione, ma per la progettazione di modelli di città intelligenti e sostenibili.

I dati che fotografano il settore della mobilità green, del resto, delineano già da tempo un quadro interessante e in costante evoluzione anche per il nostro Paese.

Nel 2021 si registra infatti una crescita continua delle vendite per quanto riguarda la auto.

In particolare, sta proseguendo la crescita delle vetture PEV (Plug-In Electric Vehicle, categoria che raggruppa le tipologie BEV, Battery Electric Vehicle e PHEV, Plug-In Electric Vehicle) che secondo le statistiche di Motus-E ha registrato nel mese di aprile il dato di 11.504 unità vendute.

Arrivando in questo modo a occupare

una quota di mercato del 7,91% (nello specifico la ripartizione è 4.842 BEV e 6.662 PHEV).

CRESCONO LE INFRASTRUTTURE

Fattore di fondamentale rilevanza per accelerare nel nostro Paese la transizione verso la mobilità green è naturalmente lo sviluppo di una rete di infrastrutture capillare e avanzata. Sempre secondo quanto riportano dati di Motus-E aggiornati a fine marzo 2021, oggi sono

COMUNI VIRTUOSI E INNOVATIVI: 4 ESEMPI

Non è semplice, dato il volume, seguire tutte le iniziative che i Comuni stanno mettendo in atto in questo periodo sul fronte delle installazioni di punti di ricarica. Ne segnaliamo alcune tra le più recenti.

Il Comune di Sedriano, provincia di Milano, ha attivato in aprile la nuova rete di ricarica per veicoli elettrici con le colonnine Quick Charge integrate nel circuito E-Moving in seguito al protocollo d'intesa tra il Comune lombardo e A2A

Energy Solutions, società del Gruppo A2A. Grazie alla nuova rete, Sedriano è entrata a far parte del circuito E-moving sviluppato da A2A, già presente anche nelle città di Milano, Brescia, Bergamo, Cremona, Crema, Rovato, Concesio, Rezzato, Monfalcone e in Valtellina.

Nel Comune di Cosenza sarà realizzata a breve un'ulteriore rete di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici e per la gestione del servizio di ricarica. Lo ha deciso la Giunta comunale che ha aderito alla proposta di Be Charge approvando anche il relativo schema di



presenti in Italia 20.757 punti di ricarica, in 10.531 stazioni accessibili al pubblico, delle quali il 79% collocate su suolo pubblico e il 21% su suolo privato a uso pubblico. Questo dato certifica, rispetto ai dati della stessa fonte aggiornati a dicembre 2020, una nuova crescita del 7% dei punti di ricarica e dell'8% per le infrastrutture.

Circa il 22% delle infrastrutture risulta però ancora non utilizzabile (nella stragrande parte dei casi perché il

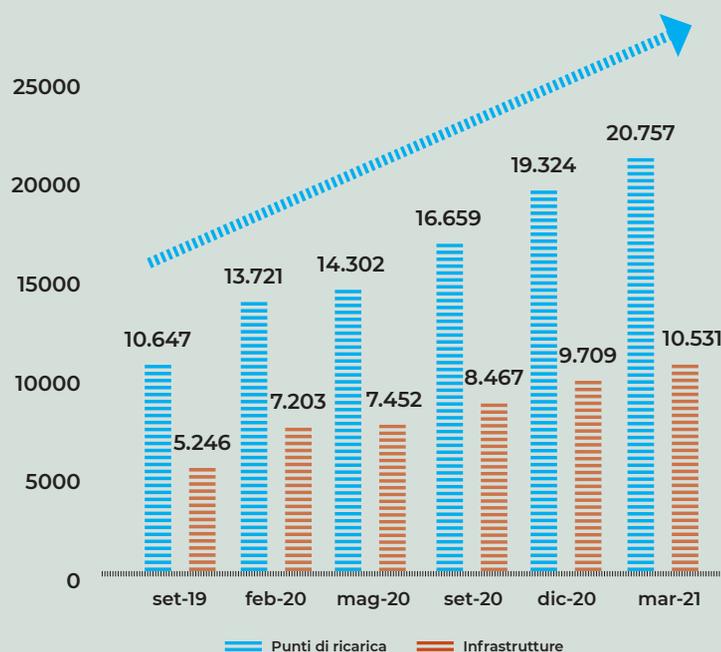
collegamento alla rete elettrica non è stato ancora portato a termine). In termini di potenza, il 96% dei punti di ricarica è in corrente alternata. Inoltre, il 18% dei punti sono a ricarica lenta (ovvero con potenza installata pari o inferiore a 7 kW), il 77% a ricarica accelerata o veloce in AC (tra 7,5 kW e 43 kW) e solo un 5% veloce e ultraveloce in DC (da 44 kW in su), di cui lo 0,6% ad alta potenza o High Power Chargers – HPC (ovvero con potenze che sono di almeno 100 kW).

UNA DISTRIBUZIONE NON OMOGENEA

Una crescita continua, quella della rete di ricarica nel nostro Paese, che non manca però di presentare qualche motivo di riflessione. A partire dalla sua distribuzione geografica che è tutt'altro che omogenea, se pensiamo che le regioni con maggiori installazioni sono tutte al Centro-Nord: Lombardia con 3.555 punti e 1.653 infrastrutture, Piemonte rispettivamente con 2.216 e

INFRASTRUTTURE DI RICARICA IN ITALIA

+95 % (set 2019 - mar 2021) CAGR +56 %



Fonte: MOTUS-E

convenzione. Nel provvedimento di giunta è stato deciso, in considerazione della pubblica utilità delle infrastrutture, l'utilizzo gratuito delle porzioni di suolo pubblico necessarie all'installazione delle colonnine per la durata della convenzione (sette anni).

Il Comune di Novara, dopo l'approvazione della delibera di giunta del 31 marzo, si avvia a siglare un protocollo d'intesa con Enel X per l'installazione di 15 nuove colonnine di ricarica per veicoli elettrici. La mappa relativa al posizionamento delle colonnine di ricarica prevede

l'installazione in tutta la città e nelle periferie per offrire ai cittadini la possibilità di trovare un punto di ricarica vicino alla propria residenza.

Il Comune di Ercolano, in provincia di Napoli ed Enel X, hanno siglato un nuovo accordo grazie al quale sono state installate 4 nuove infrastrutture di ricarica e una quinta di tecnologia "Fast". Ognuna delle infrastrutture è munita di due punti di ricarica (fino a 22 kW in AC per le Quick e fino a 50 kW in DC per le Fast) che permettono di fare il pieno di energia a due veicoli elettrici contemporaneamente.

«GLI ENTI LOCALI? I NOSTRI PRINCIPALI INTERLOCUTORI»

TRE DOMANDE A PAOLO MARTINI, CEO DI BE CHARGE

Ha dichiarato che il vero anno per la mobilità elettrica soprattutto nel nostro paese è il 2021. Perché?

«Per tre motivi. Innanzitutto, è il primo anno nel quale le case automobilistiche stanno "spingendo" su una gamma realmente elettrificata, non c'è comunicazione sui media ormai senza che si presenti un modello elettrico. Fino al 2020 avevamo registrato più che altro dichiarazioni, oggi si assiste a un cambio di passo. Parliamo di auto realizzate su linee di produzione dedicate all'elettrico, quindi assistiamo a un upgrade tecnologico reale. Il secondo punto - che più ci riguarda - è l'aumento delle infrastrutture di ricarica sul territorio; il 2021 sarà l'anno nel quale, sia noi sia altri operatori, costruiremo gran parte della rete, arrivando a coprire corridoi importanti come le autostrade che oggi rappresentano invece un limite alla mobilità di lungo raggio. Il terzo punto si condensa in due elementi: uno scenario politico "meno perturbato" e l'opportunità del Recovery Fund che, se come Paese riusciremo a cogliere, anche per le infrastrutture di ricarica prevede risorse consistenti».

Gli enti locali che ruolo possono avere?

«Sono i nostri principali interlocutori e hanno un ruolo fondamentale nello sviluppo della rete di ricarica italiana. Abbiamo iniziato due anni fa a dotare il Paese di infrastrutture di ricarica pubblica e ad accesso pubblico, nel frattempo la consapevolezza e propensione della PA sul tema è aumentata significativamente. La sempre



maggiore sensibilità su tematiche ambientali ha facilitato i processi autorizzativi per l'ottenimento delle concessioni sul suolo pubblico, anche considerando che la mobilità elettrica è un elemento cruciale della transizione energetica, e probabilmente quello che più di tutti ha una manifestazione tangibile, di maggior impatto sulle nostre vite. Certo, ci sono anche contesti

nei quali la burocrazia diventa un forte ostacolo, ma in ogni caso diverse città stanno dimostrando un approccio virtuoso verso l'elettro-mobilità in maniera omogenea sul territorio senza differenza tra Nord e Sud. Tengo a sottolineare che in Italia il ruolo dell'infrastruttura di ricarica pubblica è cruciale per la crescita della mobilità elettrica.

Sono ben pochi gli italiani che dispongono di uno spazio privato o un garage nel quale installare una colonnina di ricarica con potenza sufficiente. Dei 60 milioni di italiani, 40 vivono in condomini».

Il piano di sviluppo di Be Charge è estremamente ambizioso: 30 mila colonnine nei prossimi 5 anni...

«Un piano che è assolutamente confermato, anzi prevediamo di accelerare soprattutto spostando l'attenzione su colonnine ad alta potenza. Oltre che con la PA, abbiamo siglato diversi accordi strategici che rappresentano un amplificatore della nostra attività, generando sinergie positive tra tutti gli attori coinvolti e a beneficio dell'intera comunità».

1.115 ed Emilia-Romagna, con 2.013 e 1.039 (fonte Motus-E). Il 57% circa delle infrastrutture sono distribuite nel Nord Italia, il 23% circa nel Centro mentre solo il 20% nel Sud e nelle Isole. La Lombardia da sola detiene il 17% di tutte le installazioni.

Ed è appunto l'incremento capillare delle installazioni di infrastrutture una delle sfide cruciali che si presentano di fronte agli operatori del settore per gli anni a venire. È fortemente auspicabile, a questo proposito, che il "Piano di trasformazione al 2023" di Autostrade per l'Italia (ASPI) per l'installazione di stazioni di ricarica ultraveloci entri quanto prima in moto dando quindi un'ulteriore spinta positiva al processo di elettrificazione, per andare a coprire in maniera capillare anche la dorsale autostradale.

LE INIZIATIVE DELLE REGIONI

Che la mobilità elettrica sia insomma un settore strategico, che sta coinvolgendo e convincendo una porzione sempre più significativa della popolazione, lo hanno ben compreso anche le amministrazioni regionali che da tempo si stanno muovendo per mettere a disposizione risorse e attuare nuove strategie dedicate. Eccone una selezione tra le più recenti iniziative.

L'esempio più importante proviene dalla Regione Lombardia che ha lanciato ad aprile un nuovo bando che fa leva su fondi per un totale di 5 milioni di euro (2 milioni disponibili per il 2021 e 3 milioni per il 2022) che andrà a finanziare i punti di ricarica destinati alle flotte di proprietà delle Pubbliche Amministrazioni o i punti di ricarica in aree pubbliche. Il bando prevede

a incentivare anche le opere edili, infrastrutturali e gli interventi elettrici di allacciamento e adeguamento connessi all'installazione. Regione Sardegna ha annunciato a fine aprile la firma del protocollo di intesa per l'attuazione del programma di integrazione della mobilità elettrica con le smart city con Enel X grazie al quale potrà partire il piano di installazione di punti di ricarica ad accesso pubblico fast e quick su tutto il territorio. Saranno quindi installate 574 stazioni, per un totale di 1.148 punti di ricarica in tutte le principali città della Sardegna - Cagliari, Sassari, Nuoro, Oristano, Olbia - in tutti i Comuni della Città metropolitana di Cagliari, e in altre importanti città costiere: Alghero, Pula, Porto Torres, Stintino, Castelsardo oltre a diversi paesi dell'interno dell'isola. Altrettanto significativo è l'esempio

UNA BATTERIA CHE SI RICARICA IN 5 MINUTI

L'israeliana StoreDot ha sviluppato la prima batteria agli ioni di litio per auto elettrica in grado di caricarsi in soli 5 minuti. Questa soluzione, è stata realizzata in Cina dall'azienda partner Eve Energy. StoreDot, lavorando con le stazioni di ricarica attualmente a disposizione, pensa di riuscire a proporre una carica di 5 minuti per 160 km di percorrenza entro il 2025.



della Regione delle Marche che ha approvato la graduatoria dei progetti di mobilità elettrica delle imprese che saranno finanziati nel Piano di sviluppo e la diffusione della mobilità elettrica regionale – eMobility ReMa. La Commissione ha già dato il via a 48 delle 50 aziende che hanno risposto al Bando di concessione di contributi per l'installazione di infrastrutture di ricarica per mezzi elettrici.

La Regione Emilia-Romagna, infine, stanziando 3 milioni di euro ripropone anche quest'anno il bonus regionale per le auto ibride che rimborsa (fino a tetto

un massimo di 191 euro all'anno e per tre anni) chi acquista un veicolo a basso impatto ambientale.

ARRIVA ACEA

E a riprova della dinamicità del settore c'è da segnalare l'ingresso di un nuovo importante attore come la utility Acea che ha deciso di approcciare il business dei servizi di ricarica per la mobilità elettrica su tutto il territorio nazionale attraverso il lancio dell'app Acea e-mobility. Si tratta di un'applicazione che consente di ricaricare il proprio veicolo elettrico su oltre 10mila punti

abilitati in Italia, grazie agli accordi di interoperabilità sottoscritti con altri operatori del comparto. L'app è stata sviluppata come strumento per una facile gestione di tutte le fasi del servizio di ricarica: sarà possibile localizzare le colonnine attive disponibili, prenotarle, ricaricare il proprio veicolo elettrico o Plug-in, monitorare lo stato di avanzamento della ricarica e gestire i pagamenti con i principali canali a disposizione. L'ingresso nel business dei servizi di ricarica di Acea è coerente con le strategie di sviluppo del Gruppo

Leitner Energy: ecosistema ad energia solare per la mobilità sostenibile

**Un cambiamento verso la mobilità sostenibile.
Tante ciclovie, da realizzare in un tempo breve.**

Questa è la sfida voluta dai cittadini italiani, sempre più coscienti che per motivi di salute è necessario ridurre le emissioni velenose e delle polveri sottili, ed è inoltre importante frenare l'aumento della temperatura globale riducendo le emissioni di CO₂, di cui il 30% sono riconducibili al traffico individuale con mezzi a combustione. Gli obiettivi principali sono due: **ridurre la mobilità motorizzata individuale e cambiare verso i mezzi elettrici.**

Noi della **Leitner Energy** abbiamo sviluppato un **vero e proprio "ecosistema"** di attrezzature ad **energia esclusivamente solare** per segnalare, illuminare, comunicare e alimentare tutti i servizi che saranno necessari lungo i percorsi, tra di loro tutti diversi.

Illuminazione



Sicurezza



Alimentazione



Comunicazione



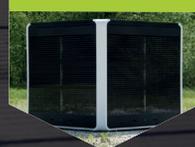
Segnaletica



**Ricarica
e deposito**



**Sosta
e ristoro**



nella mobilità sostenibile in cui già opera Acea Innovation con il ruolo di Cpo (Charge point operator). A oggi si sta procedendo con il programma per l'installazione delle prime 150 colonnine sul territorio di Roma che sarà finalizzato entro l'estate. E il Piano industriale 2020-2024 della utility prevede, entro il 2024, l'installazione di 2.200 colonnine elettriche, per un investimento complessivo di 29 milioni.

L'OLANDA CORRE

Il nostro governo, anche attraverso il Piano nazionale di ripresa e resilienza,

si pone target importanti puntando al raggiungimento di quota 6 milioni di auto elettriche circolanti entro il 2030. Una base di vetture che dovrà essere supportata da una rete strutturata su almeno 31.500 punti di ricarica pubblici attivi. Secondo una recente indagine condotta dall'Eafo (European Alternative Fuels Observatory) diversi Paesi a noi vicini presentano oggi una situazione più avanzata dal punto di vista delle installazioni di infrastrutture.

In Francia, infatti, sono già attive 38mila stazioni e in Germania hanno oltrepassato quota 42mila. Sempre

secondo il report la media europea parla di 4,9 punti di ricarica ogni 100 km di strade mentre il nostro Paese è fermo a 2,7.

L'Olanda è la nazione che vanta la media più alta: 48 ogni 100 km.

La strada da fare è, insomma, ancora lunga ma il corposo trend di crescita delle installazioni che ha caratterizzato questo inizio di 2021 e che sta perdurando, spinto dagli ambiziosi piani dei big player del settore, da Enel X a Be Charge, alimenta un giustificato ottimismo per la definitiva affermazione del settore della mobilità elettrica.

«SEMPLIFICARE L'ITER DI INSTALLAZIONE»

TRE DOMANDE A DINO MARCOZZI, SEGRETARIO GENERALE DI MOTUS-E

Quali sono le criticità ancora da superare affinché si possa ragionevolmente pensare di raggiungere gli obiettivi decarbonizzazione dei trasporti e in termini di riduzione delle emissioni inquinanti?

«L'Italia è già leader nella produzione di energia da fonti rinnovabili e non può perdere il treno della mobilità elettrica né rischiare di perdere quote di mercato a favore di competitor internazionali.

Ma bisogna investire assolutamente nella digitalizzazione, nelle nuove tecnologie come il V2G (auto che consentono uno scambio di energia con la rete), di incentivare il car sharing e il trasporto pubblico elettrico, creare impianti di costruzione e recupero di batterie. Il PNRR è una grande opportunità di investimento, e Motus-E ha suggerito 15 misure per reindirizzare 18,7 miliardi di euro verso la mobilità elettrica concentrandosi su: domanda, infrastrutture e offerta».

La Pubblica Amministrazione è già un protagonista attivo in questo scenario?

«In realtà la Pubblica Amministrazione potrebbe fare molto, soprattutto sul fronte della semplificazione, ad esempio, degli iter di installazione delle colonnine pubbliche. Inoltre la PA, potrebbe essere di esempio procedendo a una elettrificazione delle proprie flotte, spesso costituite da veicoli obsoleti ed inquinanti. Potrebbe procedere a snellire anche le procedure di fornitura dei mezzi per il Trasporto Pubblico Locale, ricorrendo magari non solo all'acquisto ma anche attraverso strumenti diversi quali i leasing operativi dei mezzi stessi».

Le diverse misure messe in campo dal nostro governo, a partire dal decreto semplificazioni, sono realmente efficaci?

«I punti di miglioramento e su cui bisogna lavorare

sono numerosi a partire dalla PUN (Piattaforma Unica Nazionale), a oggi ancora in attesa di essere istituita. Un database unico e certificato dal ministero dei trasporti per dare supporto agli operatori, agli utenti e alle stesse istituzioni con uno standard unico è sempre più fondamentale.

Tale piattaforma consentirebbe di aggiornare automaticamente e con protocolli open-source, da parte degli stessi operatori. La PUN potrebbe fornire informazioni in tempo reale sulle infrastrutture presenti su tutto il territorio nazionale, la loro posizione e il loro funzionamento. Tutto ciò permetterebbe di migliorare prima di tutto i servizi per gli utenti, di verificare la copertura del territorio e di svolgere controlli e manutenzione con efficacia.

Nel nostro Report IdR 2030 stimiamo 4,9 milioni di auto elettriche in Italia e fino a 130mila punti di ricarica pubblici al 2030. Per supportare la crescita del settore e la diffusione della mobilità elettrica bisogna mettere in campo azioni concrete come lo sviluppo di hub urbani per la ricarica veloce e la diffusione delle tecnologie HPC.

Sarà soprattutto indispensabile rendere prioritarie le misure per il PNRR a favore della mobilità elettrica, tra cui: l'estensione al 2025 dell'Ecobonus ai veicoli categoria M1 fascia 0 - 60 g CO2/km, secondo le nostre stime già ad agosto di quest'anno potrebbe esaurirsi; il rafforzamento dell'elettrificazione del trasporto pubblico locale; lo sviluppo di una rete nazionale di infrastrutture di ricarica pubbliche; la creazione di poli di produzione e riciclo di batterie; la destinazione di una parte del nuovo Piano Transizione 4.0 alla riconversione industriale dell'automotive; lo stanziamento di fondi per lo sviluppo di nuove competenze».

