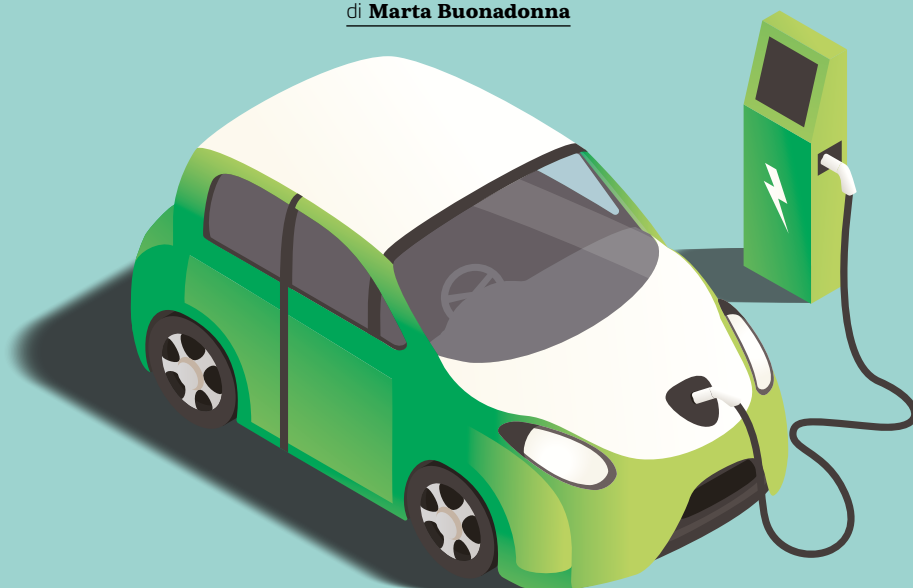


AUTO ELETTRICA

Lo stato dell'arte della mobilità a zero emissioni in Italia in attesa dei nuovi incentivi per l'acquisto di auto ricaricabili.

di Marta Buonadonna



26.024

punti di ricarica presenti nel nostro Paese a fine 2021, distribuiti in 13.233 infrastrutture

57%

dei punti di ricarica sono nel Nord Italia (il 17% in Lombardia), il 23% al Centro e il 20% tra Sud e Isole

30-720

i minuti necessari per una ricarica in base alla potenza erogata e alla capacità della batteria

1.549

i punti alimentati a corrente continua, cioè a ricarica più rapida: solo il 6% del totale

Fonte: Motus-E

Per adesso (mentre stiamo scrivendo) i motori sono spenti: è tutto fermo in attesa che il governo prenda una decisione definitiva sul rinnovo degli incentivi per l'acquisto di vetture a basse emissioni. Ma se il mercato dell'auto ha preso un'enorme batosta dal Covid, con immatricolazioni a picco nei due anni segnati dalla pandemia, la percentuale di veicoli ricaricabili (elettrici o ibridi) non ha fatto che crescere negli

ultimi 10 anni, passando dallo 0,02% del 2011 al 9,28% del 2021. Il grande balzo si è registrato tra il 2019 e il 2021, quando è più che decuplicata la percentuale di vetture ricaricabili immatricolate.

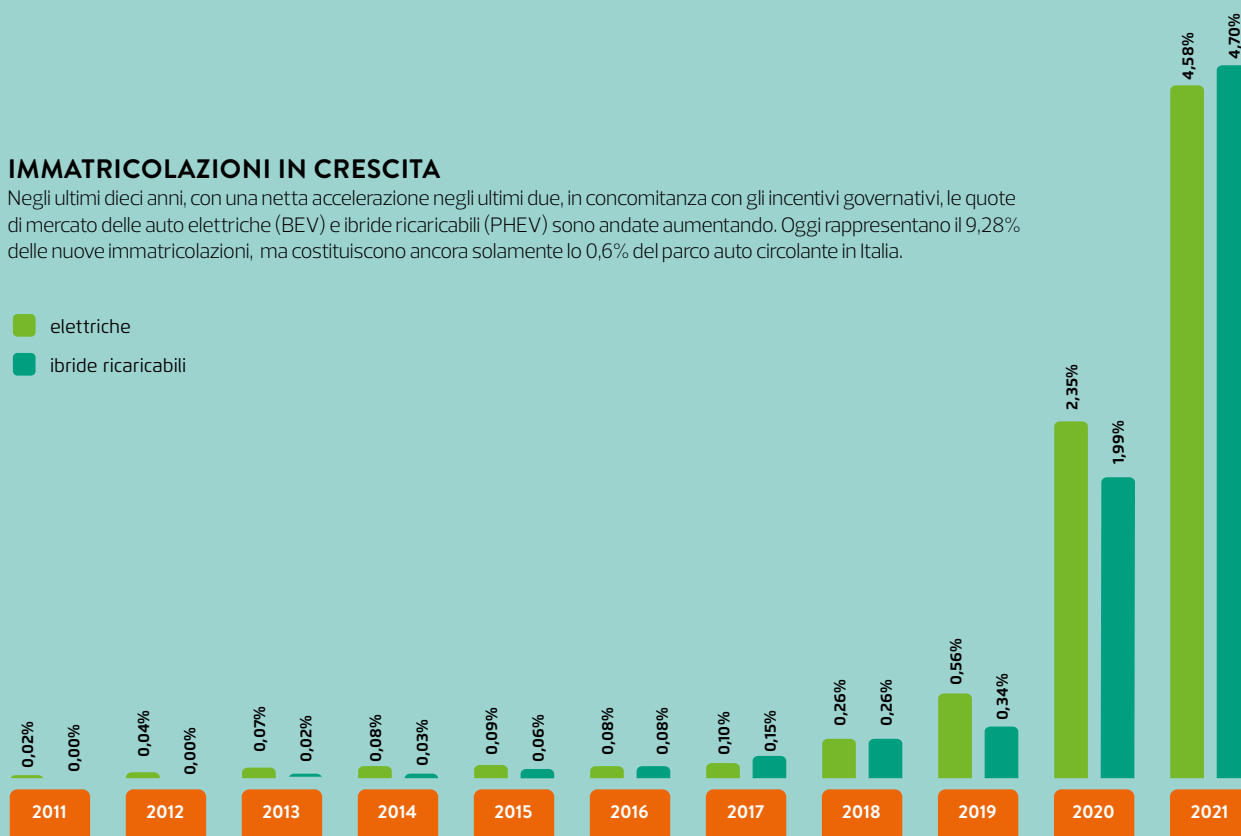
INFRASTRUTTURA SOPRA LA MEDIA

Al momento, pare di capire che gli incentivi continueranno a riguardare anche le auto diesel di nuova generazione, il che può

IMMATRICOLAZIONI IN CRESCITA

Negli ultimi dieci anni, con una netta accelerazione negli ultimi due, in concomitanza con gli incentivi governativi, le quote di mercato delle auto elettriche (BEV) e ibride ricaricabili (PHEV) sono andate aumentando. Oggi rappresentano il 9,28% delle nuove immatricolazioni, ma costituiscono ancora solamente lo 0,6% del parco auto circolante in Italia.

- elettriche
- ibride ricaricabili

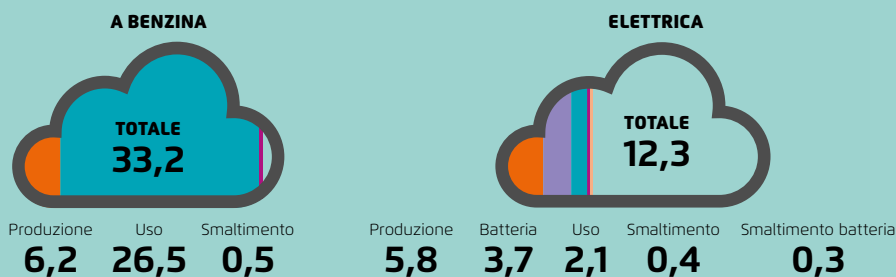


Fonte: UNRAE

A BENZINA VS ELETTRICA: QUANTA CO₂ EMETTONO?

Analizzando le fasi di produzione, uso e smaltimento, mettiamo a confronto un'auto medio-piccola elettrica e una a benzina per capire quante tonnellate di CO₂ equivalenti emettono nell'intero ciclo di vita (percorrenza totale: 150mila km). L'elettrica ha un maggiore impatto in fase di produzione, principalmente a causa della batteria, ma le emissioni complessive sono ben più elevate per l'auto a benzina, soprattutto nella fase di utilizzo.

- Produzione auto
- Produzione batteria
- Uso
- Smaltimento auto
- Smaltimento batteria



Fonte: Element Energy per BEUC

lasciare perplessi visto che inquinano meno di auto più vecchie ma sicuramente di più di quelle elettriche. Dati gli aspetti economici e sociali che la transizione ecologica coinvolge, e quanto l'industria italiana sia ancora votata alla produzione di componentistica per auto a motore tradizionale, se ne può capire la ratio. Dal momento, poi, che l'Italia ha un parco auto vecchissimo, comunque chi sostituisce la sua vettura vecchia con

una nuova, magari Euro 6d o in futuro Euro 7, contribuisce comunque al contenimento delle emissioni inquinanti.

A impensierire quanti ancora non se la sentono di fare il grande salto verso la nuova tecnologia c'è il timore di incontrare problemi nella ricarica. In realtà, l'Italia è tra i Paesi con il miglior rapporto tra punti di ricarica (+ 35% nell'ultimo anno) e auto ricaricabili circolanti, davanti a Regno Unito, ➤



INTERVISTA

FRANCESCO NASO

Segretario Generale di Motus-E, associazione che riunisce le industrie del settore della mobilità elettrica.

Cominciamo dagli incentivi...

«Siamo l'unico Paese in Europa che non ha incentivi sull'elettrico in questo momento. L'annuncio che ci saranno ha completamente bloccato le immatricolazioni. Quando torneranno e saremo finalmente allineati agli altri Paesi, rischiamo di essere però l'unico che continua a incentivare l'acquisto di vetture nella fascia 61-135 grammi di CO₂ al km (le elettriche emettono da 0 a 20 grammi a km, le ibride plugin da 21 a 60). A noi sfugge il senso di mettere soldi pubblici su categorie di auto che fanno già il 70% del mercato».

È un momento critico?

«Tra incertezza legata alla pandemia, crisi dei microchip, crisi delle materie prime, crisi ucraina, (Paese da cui importiamo alcuni prodotti), possiamo parlare di tempesta perfetta. L'incertezza allontana i consumatori da un acquisto importante come quello dell'auto. Ne ha risentito tutto il mercato, non sono quello elettrico».

Che cosa manca in Italia a livello di infrastruttura?

«Capillarità e omogeneità nella diffusione (pochi punti di ricarica ogni 100 km, più al Nord che

al Sud), ma quello che manca davvero sono i veicoli. Le colonnine non le installa lo Stato gratis, ma aziende private che devono trarne un profitto: l'infrastruttura cresce se aumentano i veicoli. E se aumentano i veicoli calano anche i prezzi».

È plausibile l'obiettivo dell'Unione europea di consentire la vendita solo di auto elettriche dal 2035?

«Secondo noi avverrà prima. Per raggiungere i valori del Piano nazionale integrato energia e clima, al 2030 a noi servirà più del 50% dell'immatricolato annuo completamente elettrico. Quando saremo a quel livello di penetrazione tecnologica, nessuno più si vorrà comprare un'auto diesel perché non saprà più a chi rivenderla».

Ci sono novità tecnologiche all'orizzonte?

«A essere decisiva sarà la discesa del costo delle batterie nonostante l'aumento dei costi dei materiali, grazie a un'ingegnerizzazione in grado di migliorarne vari aspetti. Insieme a scocche dai materiali più leggeri, avremo auto con batterie del 30% più piccole a parità di autonomia». (M.B.)

>

Germania e Francia, che hanno un parco elettrico e ibrido più ampio, e dietro solo ai Paesi Bassi. Il nostro Paese è più in ritardo nella diffusione dei veicoli che non nella realizzazione dell'infrastruttura di ricarica. Il punto dolente rimane al momento la scarsa presenza di colonnine in autostrada: oggi si contano solo 1,2 punti di ricarica veloce o ultraveloce ogni 100 km di rete autostradale, il che non agevola i viaggi a lungo raggio.

ELETTRICA O IBRIDA?

Nonostante il prezzo di acquisto più elevato, in parte ammortizzato dagli incentivi, le auto elettriche sono già economicamente competitive in diversi scenari d'uso e lo diventeranno sempre di più nei prossimi anni, specialmente per chi ha la possibilità di effettuare la ricarica a livello domestico. Quanto all'autonomia, che già oggi è decisamente elevata, raggiungendo anche oltre i 300 km, dipende dalle dimensioni della batteria. Per chi intende farne un uso prevalentemente urbano bastano batterie più piccole e leggere, la cui produzione è meno inquinante, che garantiscono una buona autonomia per girare in città. Meglio elettrica o ibrida ricaricabile? Le auto che vanno solo a energia elettrica non hanno alcuna emissione da combustibile né di CO₂ né di altri inquinanti, sono silenziose e piacevoli da guidare. I viaggi lunghi restano complicati dalla scarsa presenza di punti di ricarica veloce sulla rete autostradale. Le auto ibride ricaricabili, dotate sia di un motore a benzina sia di una batteria, se ricaricate regolarmente e usate per tragitti brevi (massimo 40-50 km) consentono di viaggiare solo in modalità elettrica, quasi senza emissioni. La doppia alimentazione riduce l'ansia da ricarica. Per entrambe le tipologie su base regionale o comunale vi sono diversi vantaggi, come la riduzione del bollo, l'accesso a zone a traffico limitato, il parcheggio gratuito sulle strisce blu. In modalità elettrica, poi, i consumi di energia sono particolarmente contenuti a basse velocità, quindi in un contesto urbano queste auto fanno risparmiare. ■