

Commissione Sostenibilità Assologistica

Milano, 16 giugno 2016

TEMA

MOBILITA' ELETTRICA

Introduzione

Fabio Capocaccia

Presidente IIC e Consigliere SOSlogistica

La mobilità elettrica è senza dubbio destinata ad avere un forte sviluppo nei prossimi due decenni.

Tuttavia:

Il mercato non decolla come previsto, per effetto di due opposti limiti:

- L'utente non acquista l'auto elettrica perchè manca la rete di ricarica
- La rete di ricarica non si sviluppa perchè i mezzi in circolazione non la giustificano.

➔ E' la classica sindrome "uovo-gallina", che può essere disinnescata solo con una efficace pianificazione pubblica e con rilevanti investimenti.

La pianificazione pubblica

Unione Europea

- DAFI – Directive on Alternative Fuel Infrastructure – 2014/94/UE

Italia

- PNIRE – Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica
 - 1a fase: definizione e sviluppo (2013 – 2016)
 - 2a fase: consolidamento (2017 – 2020)

I limiti attuali

1. Il costo di un'auto elettrica
2. Il tempo di ricarica
3. La rete di ricarica
4. L'interoperabilità

1a. Il costo di un'auto elettrica : acquisto

è ancora più alto: 30 – 35 k€, a fronte del costo di un modello equivalente a benzina intorno a 15 – 20 k€.

1b. Il costo di un'auto elettrica : gestione

Sui costi di gestione si registrano invece degli interessanti risparmi: 1 € per 50 km, contro 4 – 5 € per 50 km.

oltre alla riduzione dei costi assicurativi e di manutenzione.

.....su una percorrenza di 100.000 km, vita utile di un veicolo, si può raggiungere già oggi un pareggio economico

.....e il confronto è destinato a migliorare

2. il tempo di ricarica:

- 1,5 – 2 ore presso una postazione “**quick-charge**”
- 15-20 minuti presso una postazione “**fast-charge**”

Anche qui la situazione è destinata a migliorare.

- batterie con maggior capacità e minor tempo di ricarica
- utilizzo del grafene

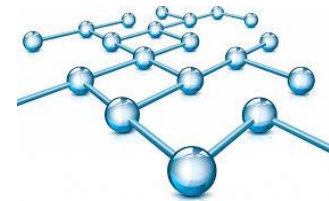
Per ottenere autonomie dell'ordine di 800-1000 km e tempi di ricarica abbattuti di 3/5 volte rispetto al litio.



3. la rete di ricarica.

in Italia esistono poco più di 800 punti di ricarica pubblica in buona parte concentrati nelle città e per la quasi totalità di tipo “quick charge”, numero bassissimo rispetto ad una minima copertura territoriale (in Francia vi sono più di 5000 stazioni di ricarica, in Germania poco meno di 4000)

Non è quindi un caso che in Francia circolino oltre 40.000 autovetture elettriche, in Germania poco meno di 30.000
..... e in Italia solo 6.500.



4. L'interoperabilità

Oggi un utente che attiva un contratto con un provider elettrico si trova spesso nella impossibilità di ricaricare presso un altro provider (sia a livello nazionale sia, ancor di più, a livello europeo) con la conseguente necessità di dover spesso commutare da elettrico a ibrido per poter continuare il viaggio.



.....un paradosso...

Emblematico il caso di TESLA, che per assicurare ai propri clienti la ricarica installa dodici (sei per ogni senso di marcia) postazioni di tipo “fast-charge” in alcune stazioni di servizio della rete autostradale italiana, inutilizzabili da parte di veicoli di qualsiasi altro costruttore

