

Preparare la rete elettrica per dare fiducia

Se esiste ancora una piccola resistenza verso l'auto elettrica, è per la paura di restare per strada. Da qui l'importanza delle *utilities*, le aziende locali per l'energia. Grandi investimenti a fronte di risultati ancora da verificare

Gian Luca Spitella

Nel momento in cui si stampa questo numero di PROTECTA, l'ultimo Comune ad aver sottoscritto un accordo sulle auto elettriche è il Comune di Roma, che ha deciso di collaborare con Enel e con ACEA per lo sviluppo e la diffusione delle infrastrutture. I due Amministratori delegati delle aziende energetiche si sono impegnati per la ricerca di uno standard condiviso (auspicabilmente anche a livello nazionale ed europeo) per la costruzione della rete di ricarica. Il *memorandum* firmato prevede *test*, avvio di progetti pilota, coinvolgimento delle istituzioni e dell'autorità di regolazione, ini-

ziative di ricerca e di sensibilizzazione sulla mobilità sostenibile e uso massiccio delle energie rinnovabili da convogliare nella rete di ricarica. Anche se i tempi e la mappatura delle infrastrutture restano ancora da definire, si tratta comunque di un segnale significativo che ribadisce quanto FederUtility, la federazione che riunisce le aziende di servizi pubblici locali dell'energia e dei servizi idrici, va dicendo da molto tempo, cioè che per l'avvio su larga scala della mobilità ad impatto zero sono imprescindibili tre argomenti e tre soggetti diversi: le auto (i costruttori), la rete (le aziende e-

nergetiche) e le leggi locali sulla mobilità (il Sindaco) che incentivino i veicoli non inquinanti.

L'elettrico: l'alternativa possibile

È stato scritto più volte e dimostrato con i dati: allo stato attuale delle cose, le auto elettriche potrebbero essere tranquillamente utilizzate, almeno per un uso urbano, senza troppo preoccuparsi della ricarica, in quanto due punti (uno in casa ed uno al lavoro) sarebbero sufficienti a coprire tranquillamente il bisogno di «ricarica» delle vetture.

Insomma, per andare a lavorare tutti i giorni, si potrebbe avere un'automobile elettrica fin da subito. È altrettanto vero però che si rende necessaria una rete di colonnine nelle città, sia per coprire il reale fabbisogno di energia elettrica per la ricarica delle batterie, sia per dare fiducia e sicurezza agli elettro-automobilisti.

Per Federutility il tema delle auto elettriche è stato negli anni scorsi un terreno di timida esplorazione. Oggi le cose stanno cambiando, perché la strada della mobilità a impatto zero, sia attraverso veicoli integralmente elettrici, che ibridi o *plug-in*, sembra decisamente imboccata.

Preso coscienza della graduale attenzione verso la *e-mobility* e del serio interesse industriale delle Case produttrici verso una diffusione di massa dei veicoli elettrici, ci si è cominciati a domandare quale sarebbe stato l'impatto sulla rete elettrica nazionale e su quella locale, che tipo di coinvolgimento avrebbero avuto (volenti o nolenti), le aziende di distribuzione energetica localizzate nelle grandi città, nelle quali i temi dell'inquinamento e della mobilità congestionata sono all'ordine del giorno.

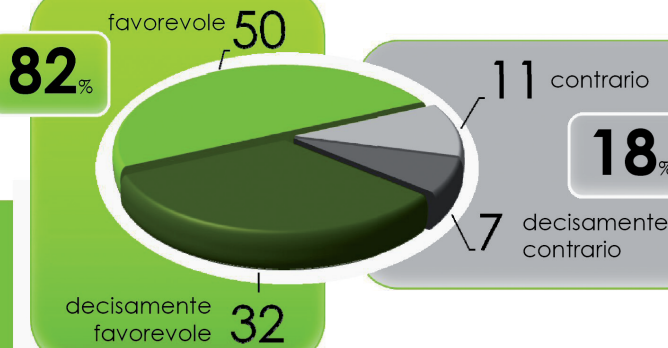
Chi, meglio delle ex-municipalizzate - aziende per la loro storia molto legate al territorio e spesso interamente di proprietà degli Enti locali - può garantire una pianificazione delle colonnine che rispetti sia le necessità urbanistiche che le caratteristiche della rete di distribuzione dell'energia?

Non a caso le prime esperienze pilota, in questo nuovo e complesso meccanismo della mobilità elettrica, sono state di A2A - il gruppo milanese dell'energia -

L'ampio consenso dei cittadini nei confronti delle ZTE



Se il Sindaco della sua città decidesse di chiudere completamente il centro storico, consentendo la circolazione esclusivamente ai veicoli elettrici e agli altri veicoli non inquinanti, lei sarebbe:



Fonte: indagine SWG per FederUtility

cui si stanno gradualmente aggiungendo altre grandi città, servite da ACEA, come Roma, o da IREN, come le città di Torino, Genova o Reggio Emilia.

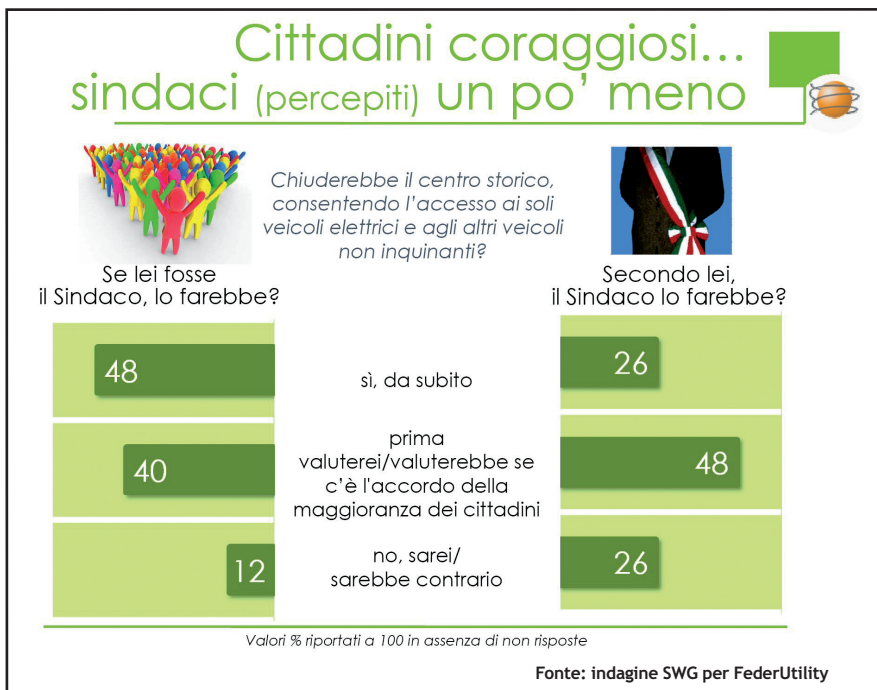
L'impegno di FederUtility

La Federazione, dal canto suo, sta valorizzando le singole esperienze, mettendo a fattor comune i risultati dei progetti pilota e seguendo l'evoluzione normativa, dialogando con le istituzioni (attraverso le audizioni presso le Commissioni Parlamentari) per fornire gli elementi necessari ad un quadro legislativo sostenibile ed efficace.

Non manca la collaborazione con l'Autorità dell'Energia che - in questa fase di sperimentazione - ha avuto il delicato compito di regolamentare la questione della fornitura domestica ai possessori di veicoli elettrici e gli aspetti tariffari e di regolazione contrattuale delle stesse forniture.

Nel quadro delle collaborazioni spicca su tutte quella istituita da FederUtility con gli esperti di CEI-CIVES, per l'adozione di standard tecnici internazionali e per fornire appoggio alla formazione ed allo sviluppo della mobilità elettrica nel nostro Paese.

Tra i numerosi eventi organizzati dalla Federazione per riunire i soggetti a diverso titolo coinvolti nello sviluppo della mobilità elettrica, uno dei contenitori di maggiore importanza è il Festival dell'Energia, in cui FederUtility - nelle due edizioni di Lecce e nell'edizione 2011 di



Firenze - ha organizzato eventi espressamente dedicati, facendoli precedere da studi e ricerche che fornissero spunti numerici di riflessione.

Due di queste ricerche - realizzate da SWG e i cui risultati sono tuttora utilizzati - hanno sondato il sentimento dei consumatori sia verso le auto elettriche come prodotto commerciale che sulla mobilità elettrica come alternativa alla mobilità tradizionale nelle città.

Domanda attuale e proiezioni future

La prima analisi, realizzata nel maggio scorso, ha indagato le intenzioni dei consumatori. I dati sono rilevanti: oltre il

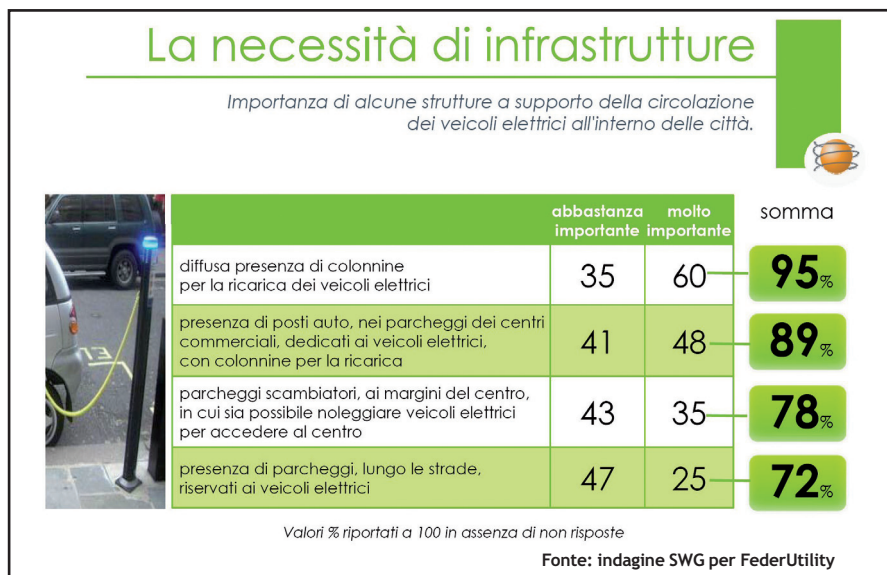
70% degli automobilisti italiani sarebbe disponibile a comperare un'auto elettrica. Uno su dieci la comprerebbe di sicuro se fosse in commercio. Il 54% chiede buona autonomia di km e più punti di ricarica, il 45% vorrebbe incentivi pubblici e il 40% vorrebbe che le elettriche costassero come le auto in commercio.

La ricerca dimostra che proprio nella progettazione e realizzazione della rete dell'energia nei Comuni - specialmente nelle grandi città - le aziende di servizi pubblici locali avranno un ruolo fondamentale nella realizzazione delle infrastrutture, nella diffusione delle «colonnine» di ricarica, in ogni luogo pubblico e privato.

Sono proprio i 5 milioni e 266mila abitanti serviti in 457 Comuni dalle aziende associate a FederUtility, a rappresentare il più probabile mercato di prova dei veicoli ad impatto zero, visto che tra i Comuni serviti da aziende locali dell'energia ci sono Torino, Genova, Venezia, Roma, Bologna, Firenze e altre città in cui la mobilità sostenibile sarebbe fondamentale.

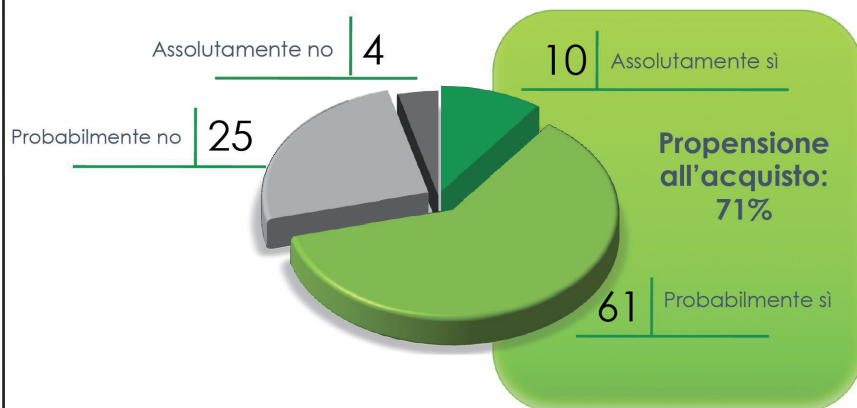
Una seconda ricerca presentata da INTELLI-GO, ha dimostrato che, sia i Comuni che le aziende, guardano ancora con timore l'entrata nel mercato dell'auto elettrica, ma in realtà le grandi compagnie multinazionali dell'energia sono già avanti con i loro progetti.

Che il mercato sia maturo e già incentivato in moltissimi Paesi, lo hanno testimoniato i dati spesso presentati da CEI-CIVES, probabilmente l'Istituto italiano più preparato e autorevole sul tema del-



Auto elettriche: propensione all'acquisto

Se fossero in commercio Lei acquisterebbe un'auto elettrica?



Fonte: indagine SWG per FederUtility

la mobilità elettrica, visto che lo segue da decine di anni. È da loro che si apprende come si stanno comportando l'Italia ed il resto del mondo. In USA sono previsti 1 milione di veicoli entro il 2015, 11mila punti di ricarica entro il 2011 e incentivi all'acquisto di veicoli fino a 11mila dollari. La Cina prevede 500mila veicoli entro il 2011 e 8 milioni entro il 2025, con incentivi fino a 6mila euro. La Corea punta a coprire il 10% del mercato mondiale. Ma senza varcare gli oceani, in Europa l'auto elettrica è un obiettivo vicino per molti Paesi. Londra avrà 25mila punti di ricarica entro il 2015 e la Gran Bretagna ha stanziato 260 milioni di euro puntando a 400mila nuovi posti di lavoro. La Francia punta a 2 milioni di veicoli elettrici o ibridi, 25mila punti di ricarica pubblici entro il 2020 e con un Piano incentivi che copre fino a 6mila euro per l'acquisto di veicoli da parte di privati. La Germania mira a 5 milioni di veicoli nei prossimi 20 anni, con il primo milione entro il 2020. La Spagna ha previsto un Piano incentivi che copre fino a 6mila euro per avere 70mila veicoli entro due anni.

In Europa, secondo quanto dichiarava tempo fa la Commissione UE, entro il 2030 il parco automobilistico globale dovrebbe passare da 800 milioni a 1,6 miliardi di veicoli per arrivare poi, entro il 2050, a 2,5 miliardi di veicoli.

Il Commissario Europeo Antonio Tajani, aveva infatti invitato a "passare ad un orientamento a medio termine che rafforzi la competitività dell'industria automobilistica europea relazionandola con le tecnologie pulite" spingendo gli Stati Membri a "porre in atto standard comuni per le automobili elettriche di modo che esse possano essere ricaricate ovunque nell'UE". Da noi sussiste ancora qualche resistenza, concentrata negli Enti locali (uno dei tre attori imprescindibili citati in precedenza).

In occasione del Motor Show di Bologna, FederUtility ha deciso di chiedere ad SWG un secondo approfondimento. Avendo già sondato l'intenzione positiva verso i veicoli, il prodotto, si è deciso di indagare l'intenzione dei cittadini verso la mobilità. Dando insomma per scontato che tutti sono curiosi e potenziali acquirenti di auto elettriche, ci si è chiesto se si era anche disposti a tollerare qualche sacrificio in fase di *start-up* di questa nuova forma di mobilità e come si comporterebbero loro - i cittadini - se fossero seduti sulla poltrona del Sindaco della loro città.

L'opinione degli utenti

Il 48% dei cittadini, se fosse Sindaco, servirebbe le Zone a Traffico Limitato ai

veicoli elettrici ed a quelli non inquinanti. Mentre solo il 26% ritiene che i Sindaci attualmente in carica avrebbero il coraggio di prendere misure che potrebbero mettere in discussione il consenso politico del quale godono.

Dei 790 cittadini intervistati tra l'1 e il 3 dicembre da SWG per FederUtility (metodo CAWI), il 68% è convinto che la tutela dell'ambiente sia una delle priorità da affrontare e se la maggioranza (73%) è convinta che si debba migliorare il trasporto locale, una parte di questi - il 59% - ritiene che si debbano ridurre le tasse a chi ha un'auto ecologica, aumentarle a chi inquina ed obbligare all'utilizzo di mezzi non inquinanti per i centri storici delle città.

I messaggi ai Comuni ed alla politica nazionale sono chiari. Un italiano su cinque chiede allo Stato incentivi sull'acquisto del veicolo o riduzione delle imposte e la maggioranza chiede ai Sindaci dei Comuni di dotare le città di infrastrutture per la ricarica: il 43% dei cittadini intervistati vorrebbe un distributore ogni 5 km mentre il 44% lo vorrebbe al massimo ogni 15 km. Quali sono stati i pareri degli esperti a commento dei dati?

"L'auto elettrica risolverebbe in misura consistente i problemi di inquinamento delle città - spiega Alex Buriani di SWG - ne sono convinti tre cittadini su quattro, con una crescita significativa rispetto a quanto emerso solo sei mesi fa. Di conseguenza, si rileva nella popolazione un amplissimo favore (82%) rispetto all'ipotesi di istituzione di ZTE - Zone a Traffico Elettrico - la chiusura totale dei centri storici, con la sola eccezione per i veicoli elettrici e non inquinanti".

"In pratica alla «Electric City», per essere tale, manca ancora un Sindaco - conclude Fabio Orecchini docente della «Sapienza» Università di Roma - l'auto elettrica sarà una realtà contestualmente al cambiamento delle città. Non si deve più pensare che l'automobile sia contro l'ambiente, ma aziende e ricerca universitaria devono lavorare insieme per una totale integrazione".

Gian Luca Spitella
Responsabile Comunicazione
e immagine FederUtility