



Mobilità elettrica: l'infrastruttura è una priorità

TREND CRESCENTE PER LE AUTO ELETTRICHE, MA PER UNA TRANSIZIONE ELETTRICA È NECESSARIO ADEGUARE L'INFRASTRUTTURA DI RICARICA ELETTRICA SIA PUBBLICA SIA PRIVATA



L'adeguamento dell'infrastruttura per la ricarica elettrica è senza dubbio un aspetto prioritario per vincere la sfida posta dalla [mobilità elettrica](#), che coinvolgerà direttamente tutti gli operatori del settore mobilità. Quando si parla di infrastruttura non si intende sia quella pubblica sia quella privata.

Un recente studio del Politecnico di Milano ha evidenziato come già oggi, senza nessun intervento particolare, ben il **13% degli automobilisti italiani** potrebbe passare a un'auto elettrica utilizzando durante la notte una ricarica standard da 3 kW installata in box. Questo perché la maggior parte delle auto elettriche copre le necessità di spostamento grazie a un'autonomia superiore ai 250 km.

Se si aggiungesse le possibilità di caricare al lavoro e nei luoghi dove ci si ferma per un tempo sufficiente alla ricarica (dai 30 minuti in su), questa percentuale aumenterebbe.

Fondamentale però garantire sistemi di ricarica rapida su autostrade e direttrici di collegamento per assicurare spostamenti anche oltre i 250 km.

Sommario

1. Diverse tipologie di ricarica
2. Politiche di incentivazione per le infrastrutture di ricarica elettrica
3. Un mercato in continua crescita
4. L'evoluzione veloce della tecnologia

Diverse tipologie di ricarica

Oggi, in ambito urbano e interurbano, il profilo d'impiego più diffuso di una vettura elettrica prevede la partenza da casa con la batteria carica. Grazie ad App e sistemi di navigazione evoluti residenti è possibile la pianificazione delle eventuali ricariche da effettuarsi sia per opportunità (sempre, quando possibile) o in caso di necessità (per rimbocchi extra-range della durata di 20÷30 minuti). Ovviamente questo modello richiede un'infrastruttura adeguata e capillare con diverse soluzioni di ricarica.

Per le **soste prolungate** (6-8 ore) in ambito domestico, condominiale, e/o sul luogo di lavoro si utilizzano prevalentemente wall box e colonnine per la ricarica standard in AC (monofase).

Per le **soste in aree private**, con durata massima di 2 ore, si impiegano colonnine o wall box per la ricarica accelerata AC (trifase) e/o DC (fino a 22 kW).

Per le **soste brevi in aree private e pubbliche** (stazioni di servizio con durata massima di 30 minuti) servono colonnine o stazioni per la ricarica veloce DC (oltre 22 kW) o ultra veloce fino a 350 kW per una ricarica in pochi minuti. In questi ultimi casi il software deve prevedere anche soluzioni per l'accesso e il pagamento.

Politiche di incentivazione per le infrastrutture di ricarica elettrica

Per accelerare la crescita delle infrastrutture sono determinanti i supporti e gli incentivi: anche grazie all'azione di ANIE, per le stazioni di ricarica private, nella legge di bilancio del 2019, è stata introdotta una **detrazione del 50% in 10 anni** fino ad una spesa massima di 3.000 €.

Inoltre, grazie alle azioni delle associazioni di categoria, nel decreto di agosto sono stati **stanziati 90 milioni anche per incentivare le stazioni di ricarica** presso le aziende.

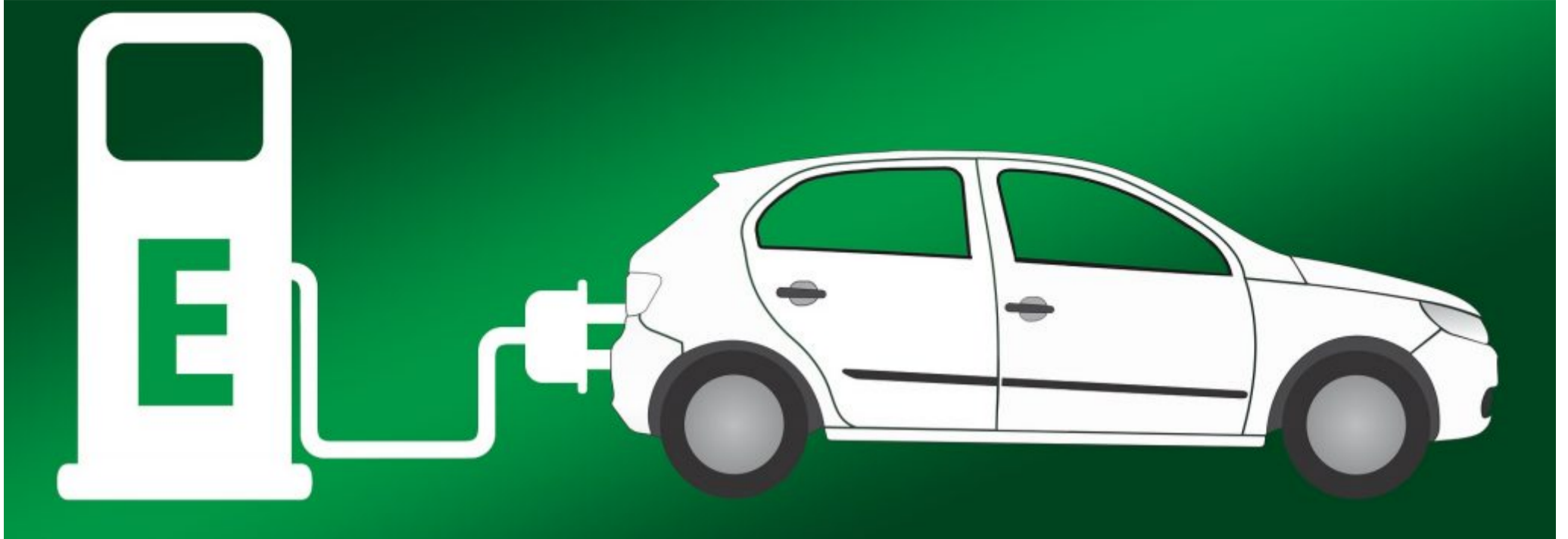
Di certo l'incentivazione della infrastruttura è una chiave per velocizzare la diffusione della modalità elettrica che, come è stato dimostrato durante il lockdown, è un elemento chiave per rendere l'aria delle nostre città più pulita e più respirabile.

“Alla luce di ciò che sta accadendo la mobilità elettrica è un tassello indispensabile da inserire nel quadro di azioni da intraprendere per lasciare ai nostri figli un pianeta (ancora) vivibile.- ha evidenziato Omar Imberti membro del gruppo E-mobility di ANIE- In questa ottica la mobilità elettrica va vista come un elemento da integrare in un concetto più ampio di mobilità sostenibile, fulcro di un modello di sostenibilità a 360°.”

Iscriviti alla newsletter e acconsenti al trattamento dei dati

Indirizzo email

INVIA ▲



Un mercato in continua crescita

In Italia gli ultimi dati del 2020 confermano un forte interesse degli automobilisti per l'elettrico. Da gennaio ad agosto si è registrata una crescita del 108% (immatricolate 13.444 contro le 6.455 del 2019) per le auto elettriche e + 196 % per le ibride plug-in (9.539 contro le 3.221 del 2019).

Per quanto riguarda le infrastrutture, a dispetto dell'opinione diffusa, oggi in Italia ci sono circa **15.000 punti di ricarica aperti al pubblico** che, paragonati alle auto elettriche circolanti (circa 50.000), equivale a un punto di ricarica ogni 3 auto. Il problema è che sono mal distribuite per vari motivi, il principale è legato ad aspetti burocratici e quindi le stazioni sono state installate dove possibile e non nei punti ottimali.

Ricordiamo che per l'installazione di una **stazione di ricarica possono essere necessari fino a 18 permessi**. – ha aggiunto Omar Imberti – Nel decreto semplificazioni sono stati migliorati alcuni di questi aspetti e ci auguriamo che in futuro sia possibile rendere più semplice e conveniente installare l'infrastruttura necessaria all'e-mobility". Inoltre, le stazioni di ricarica sono concentrate principalmente al nord e centro Italia, mentre il sud è ancora in ritardo nonostante un turismo sempre più sostenibile.

L'evoluzione veloce della tecnologia

La crescita veloce del mercato va di pari passo con una crescita molto rapida legata alla tecnologia di ricarica. Già oggi a fianco delle ricarica standard troviamo **sistemi di Power Management** per le applicazioni private, dove la stazione di ricarica è in grado di modulare la potenza in base ai consumi di casa. In pratica se in una abitazione viene acceso un elettrodomestico, in automatico viene la potenza per la ricarica dell'auto per evitare scatti intempestivi del contatore.

In ambito terziario ed industriale **i sistemi di Load Balancing** permettono di distribuire la potenza disponibile in base al numero di veicoli in carica consentendo di contenere i costi per l'infrastruttura.

Attualmente tra le tecnologie in sviluppo:

- **i sistemi di Smart Charging (definiti V1G)** che gestiscono la ricarica, soprattutto a casa, in modo che venga effettuata nei momenti di maggiore disponibilità di energia (tipicamente la notte) evitando di sovraccaricare la rete di distribuzione
- **il sistema Vehicle to Grid (V2G)** che consente all'auto elettrica di interagire con la rete di distribuzione cedendo alla rete energia in caso di necessità. In ambito domestico si può sintetizzare ipotizzando che di giorno l'auto si ricarica (magari utilizzando un impianto fotovoltaico) e la sera cede l'energia all'abitazione ottimizzando così costi energetici nonché la produzione fotovoltaica.

Su questo ultimo aspetto è opportuno evidenziare come l'utilizzo di fonti rinnovabili per produrre l'energia elettrica possa **aumentare la transizione elettrica sostenibile** anche in ottica di economia circolare.

Articolo a cura del [Gruppo E-Mobility di ANIE](#)