
Mer 05 Ago, 2020

I Veicoli Elettrici

I Veicoli Elettrici

L'integrazione e lo scambio culturale è la chiave per gestire al meglio le nuove frontiere della evoluzione culturale in ambito energetico. Il 2020- 2021 sarà il punto di svolta per il mercato, sostiene l'organizzazione indipendente in un recente rapporto sui piani delle case automobilistiche per i prossimi anni.

Finora le immatricolazioni dei veicoli a batteria, pur segnando numeri elevati in termini percentuali, non hanno consentito di raggiungere quote rilevanti sul totale venduto, a causa soprattutto dei prezzi alti e della scarsa offerta di modelli nei concessionari, senza dimenticare gli altri fattori che alimentano l'ansia del potenziale automobilista elettrico, come l'autonomia reale delle batterie e la mancanza/lentezza di punti di ricarica sulle strade.

In Italia a giugno, secondo gli ultimi dati dell'Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), si sono vendute 1.445 vetture 100% elettriche, quasi il triplo rispetto allo stesso mese del 2018 (445) con una crescita del 224% e una quota di mercato che si sta avvicinando all'uno per cento (0,8%).

A queste si vanno a sommare le 344 auto ibride plug-in immatricolate a giugno, in calo del 50% circa in confronto al medesimo periodo di un anno fa.

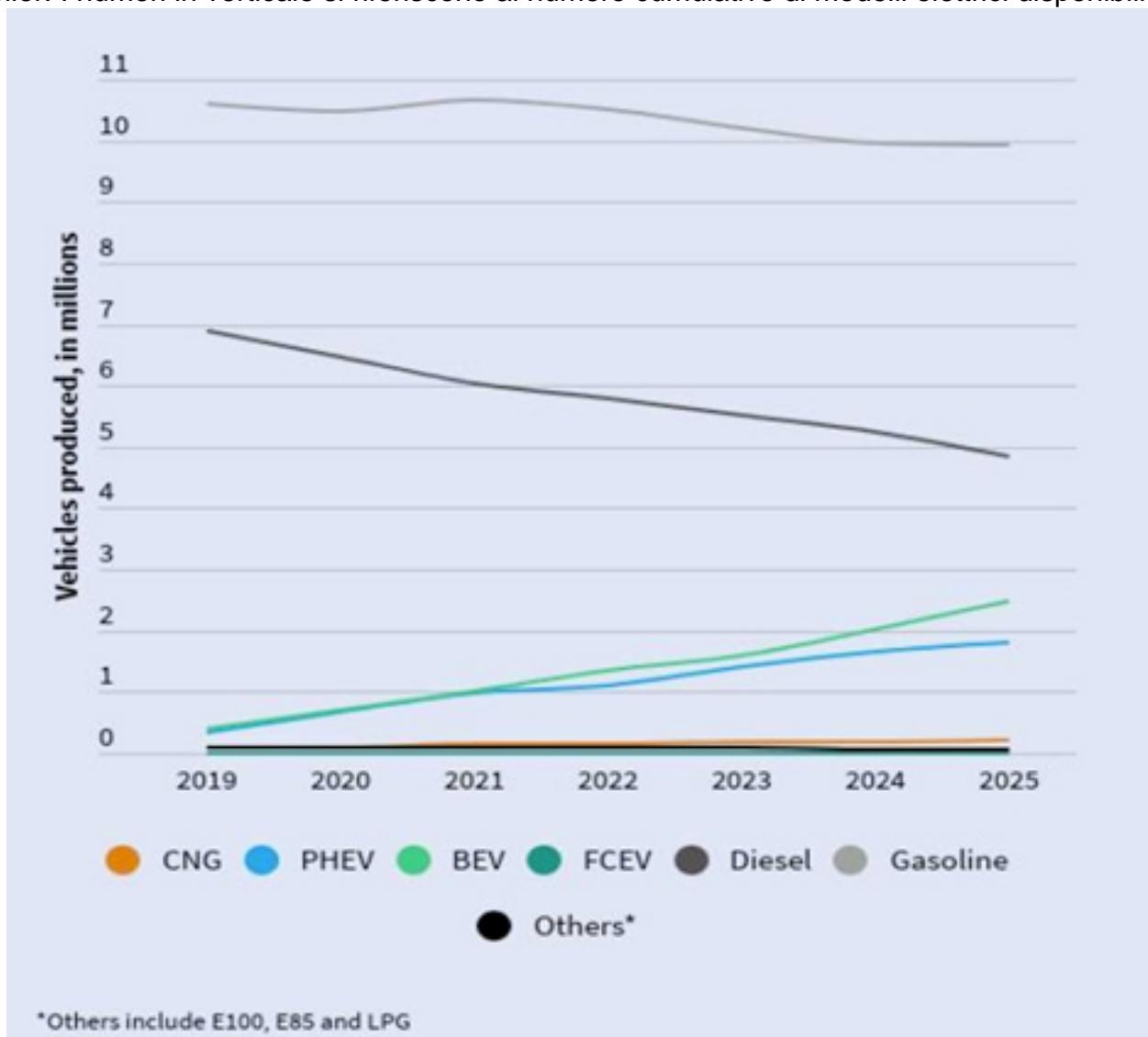
E la disponibilità di veicoli elettrici, si legge nel documento di TE, sta per aumentare sensibilmente, con l'arrivo di decine di nuovi modelli in pochi anni, grazie agli investimenti massicci dei costruttori per elettrificare le loro flotte.

Più volte in questi mesi Volkswagen ha parlato di una vera e propria "offensiva elettrica" e anche altre case hanno annunciato programmi super- intensivi per realizzare auto a bassissimo impatto ambientale.

In sostanza, ha calcolato che da una sessantina di modelli elettrici alla fine del 2018 si arriverà a 176 nel 2020, 214 l'anno successivo e 333 nel 2025 considerando tre categorie insieme: BEV (Battery Electric Vehicle), PHEV (Plug-in Battery Electric Vehicle), FCEV (Fuel-cell Electric Vehicle).

Quindi si parla, rispettivamente, di auto 100% elettriche, auto ibride benzina o diesel che si possono ricaricare alla colonnina per poi percorrere una cinquantina di km in elettrico "puro", auto a idrogeno con celle a combustibile.

Il grafico seguente, tratto dallo studio di TE, riassume il previsto ingresso sul mercato europeo dei veicoli a batterie, con un ruolo di primo piano per il gruppo Volkswagen, seguito da PSA, Toyota e Daimler. I numeri in verticale si riferiscono al numero cumulativo di modelli elettrici disponibili nei vari



Allo stesso tempo, termina l'analisi, in Europa crescerà moltissimo anche la capacità produttiva di batterie al litio con la realizzazione di nuove grandi fabbriche: si parla di almeno 130 GWh di capacità nel 2023 con una domanda del solo settore auto che dovrebbe essere intorno a 112 GWh, mentre il resto della domanda proverrà da camion/bus elettrici e applicazioni per l'accumulo stazionario di energia.

Sviluppo e Infrastrutture - L'IMPATTO REALE E GLI SCENARI POTENZIALI

Sulla base degli scenari di sviluppo del settore (base, moderato e accelerato) stimati dall'“E-mobility Report” del Politecnico di Milano, in Italia l'impatto “reale” della mobilità elettrica si verificherà intorno al 2025, con una crescita molto sostenuta fino al 2030,

Non solo veicoli, però. Perché, nel delineare i potenziali scenari di sviluppo, non si può prescindere da tutti gli altri fattori: la componente di investimento (veicolo e punti di ricarica) e quella di gestione (costo della ricarica e della manutenzione del veicolo), la capillarità e la distribuzione delle colonnine

di ricarica lungo tutto lo Stivale, la velocità stessa della ricarica, nonché l'offerta pubblica e quella privata in tema di ricarica e di servizi.

In particolare, nel range dei tre scenari ipotizzati, al 2030 sono previste da un minimo di 28.000 a un massimo di 48.000 colonnine ad accesso pubblico, cui si aggiungeranno quelle private che potranno oscillare tra 1,4 milioni dello scenario di sviluppo base e 6,8 milioni dello scenario di sviluppo accelerato. Attualmente però, il gap italiano in termini di punti di ricarica pubblici rispetto ai primi tre mercati europei - Germania, Francia, UK - si aggira tra il 10 e il 20%. Il 50% circa delle installazioni si concentra in ambito urbano e per il 63% al Nord (al Centro il 28%, al Sud e Isole il 9%). Il 45% dei punti di ricarica totali riguarda siti d'interesse, mentre solo il 5% sono i punti di ricarica in ambito extra urbano, dove però tendenzialmente i numeri esigui sono compensati da una maggiore velocità di ricarica delle colonnine.

Entro il prossimo anno, secondo il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica (PNIRE) potranno essere installati fino a 13.000 punti di ricarica accelerata (almeno 20 kW) e fino a 6.000 stazioni di ricarica ultra-veloce (almeno da 50 a 70 kW). Giusto per fare un paragone, in Germania il piano di sviluppo prevede al 2020 l'installazione di circa 1,2 milioni di stazioni di ricarica complessive.

In parallelo con l'evolversi dei programmi infrastrutturali per la mobilità elettrica, si sta modificando anche il microcosmo dei player coinvolti nel settore. Un caso su tutti, la joint venture "Ionity", che vede le tedesche BMW, Daimler e Volkswagen trovare il punto di incontro con l'americana Ford per lo sviluppo di una rete di ricarica ultra-veloce (fino a 350 kW, con standard CCS) in Europa: entro il 2020, 400 punti per ricaricare la maggior parte delle auto elettriche oggi in circolazione in 15-30 minuti. Anche l'Italia fa parte del network e ospiterà 20 stazioni.

Altro caso interessante è il progetto europeo EVA+ che, lanciato circa un anno fa, ha coinvolto costruttori automobilistici del calibro di Renault, Nissan, BMW, Volkswagen Group Italia, Audi AG e ha portato all'installazione di 110 colonnine fast recharge nel nostro Paese.

Norvegia a parte, tendenzialmente tutti i Paesi europei si trovano in una fase iniziale di adozione della mobilità elettrica: una fase in cui non si è ancora affermato un modello di business vincente in termini assoluti e si sta ancora sperimentando l'uso in parallelo di approcci diversi caratterizzati dalla prevalenza di operatori con ruoli differenti.

I soggetti coinvolti in questo settore possono essere: fornitori di tecnologia, gestori tecnici e operativi dell'infrastruttura di ricarica (i cosiddetti CPO – Charge Point Operator), venditori del servizio di e-mobility (EMP – Electric Mobility Provider) e di servizi correlati (dall'autenticazione del cliente alla gestione dei pagamenti ^no alla localizzazione delle colonnine o dei parcheggi), main contractor del progetto.

Ciascuno dei modelli emersi identificati nell'E-Mobility Report presenta punti di forza e debolezza che nel breve periodo peseranno rispetto alla loro affermazione nei diversi mercati.

Per esempio, contare su un operatore tecnico specializzato per la gestione della rete è sicuramente un vantaggio non indifferente, in termini sia di servizio offerto sia di remunerazione dell'impresa. Analogamente, l'adozione di una policy univoca nell'accesso al servizio, che significa una chiara strategia in merito a orari di accesso all'infrastruttura e sistemi di pagamento, corrisponde a una maggiore trasparenza e fruibilità per i cittadini.

Gli altri fattori importanti da considerare nella valutazione del modello di business sono la capillarità della rete di ricarica, il suo posizionamento, la potenza offerta e la velocità del rifornimento di energia.

Altri vantaggi li genera la Legge di Bilancio 2019 per i cittadini che installano le Colonnine elettriche ed accedono al bonus 50%

Ai contribuenti è riconosciuta una detrazione del 50% per le spese documentate sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 relative all'acquisto e alla posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, inclusi i costi iniziali per la richiesta di potenza addizionale fino ad un massimo di 7 kW. a

La manovra 2019 introduce – in via sperimentale – alcuni incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici ed ibridi. Nel triennio 2019-2021 è previsto un contributo da 6000 a 4000 euro in caso di rottamazione della vecchia macchina per chi acquista una nuova auto elettrica o ibrida plug in. Senza rottamazione l'incentivo va da un massimo da 4000 a un minimo di 1500 euro a seconda della fascia di emissioni di CO2 (1.500 euro in caso di emissioni comprese tra 21 e 70 g/KM – 4.000 euro se comprese tra 0 e 20 g/KM).

Sono ammesse all'incentivo solo le macchine che non costino più di 50.000 euro.

[Stampa in PDF](#)

[PDF](#)

Ultima modifica

Gio 02 Ott, 2025

