

ANALISI**GLI INCENTIVI
NON BASTANO,
SERVONO
INFRASTRUTTURE**di **Pier Luigi del Visco**

Chi compra un'auto non vuole restare a piedi e possibilmente nemmeno impiegare ore a cercare una colonnina libera e funzionante e a ricaricare. Sarà banale eppure la questione delle auto elettriche (Bev, si fermano quando le batterie sono scariche) sta tutta qua. Molti pensano agli incentivi perché credono che la barriera sia il prezzo alto, che è importante, certo, ma gestibile con finanziamenti e noleggio. Il vero divide è la ricarica. Prima si installano le colonnine, prima i clienti possono valutare le auto elettriche. Le colonnine non sono tutte uguali. Quelle "domestiche" hanno una potenza che varia tra i 7 e i 9 kwh e ricaricano in un tempo notturno, 6/8 ore a seconda della potenza e della capacità/autonomia delle batterie.

E una struttura necessaria per possedere un'auto a batterie (chi pensa alla presa in garage non ha mai usato forno e phon insieme) ma non sufficiente. Un automobilista deve poter ricaricare anche lontano da casa e senza impiegarci una notte. A completamento serve una rete capillare di colonnine rapide, fast charge, fino a 43,5 kWh se a corrente alternata trifase, o anche oltre i 100 kWh, a corrente continua. Queste riescono a ridurre i tempi fino a 45/30 minuti. Quante colonnine servono, per dare la sicurezza agli automobilisti di non restare a piedi? Non è facile dirlo. Oggi in Italia 100mila erogatori (24mila stazioni con 4,3 pompe di media) servono 37 milioni di macchine, impiegando circa 3 minuti per dare un'autonomia di 7/800 km. Quando ci sono tre macchine davanti, i minuti diventano dodici. Se le macchine sono più di tre, in condizioni normali si passa oltre, al distributore successivo, però nei giorni di grande esodo si aspetta, anche con 6/7 auto davanti: quasi venti minuti di attesa, ma non c'è altro da fare. Con ricariche della durata di 30 minuti, quell'attesa diventerebbe di 3 o 4 ore, da ripetere due volte vista l'autonomia. Eventuali proiezioni devono tener

in conto che le auto elettriche uscirebbero la mattina già cariche, grazie alle colonnine domestiche. Vediamo gli altri che fanno. La Cina sull'elettrico fa sul serio, perché dalla diffusione di questi propulsori dipende la competitività dell'industria automobilistica, più che l'aria che respirano visto che l'elettricità la producono ancora per il 63% col carbone. Ha il 74% delle colonnine fast charge del mondo: 83.000, una ogni 11 auto Bev (fonte Iea, International energy agency). Nel resto del mondo il rapporto è 34/1, tre volte di più, ossia tre volte meno disponibilità. Magari si tratta di un falso problema, eppure la Norvegia, con un parco circolante significativo e un rapporto auto/colonnine pari a 94, nel 2017 le ha aumentate del 72%, rispetto al +52% della Cina e al +31% degli altri Paesi. Per un ipotetico parco di 1,9 milioni (5% del circolante in Italia) sarebbero sufficienti 50mila colonnine? Si tratta di circa un miliardo, oltrea cablaggio potenziato e installazione. L'auto elettrica è una questione di marketing. Solo che la palla stavolta non sta nel campo dei costruttori, ma delle amministrazioni: prima le colonnine, poi le macchine. Forse. È questo il bello del libero mercato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

