

## Auto elettriche: il Far West delle ricariche pubbliche



I maggiori ostacoli alla diffusione dei veicoli elettrici puri, i cosiddetti BEV (Battery Electric Vehicles), sono rappresentati, da una parte, dalla limitatezza dell'autonomia dei veicoli elettrici e dall'altra, dalla mancanza di una rete pubblica capillare di stazioni di ricarica a livello nazionale.

Anche il costo iniziale delle auto elettriche incide, e non poco, sulla loro diffusione ma, considerando che il valore aggiunto di un'auto elettrica è decisamente inferiore ad un'auto con motore a combustione interna – ICE (Interna Combustion Engine), quando verrà raggiunta un'adeguata economia di scala, i BEV sono destinati a costare meno degli ICE.

Ora, con l'introduzione delle batterie agli ioni di litio, il problema dell'autonomia si sta ridimensionando. Infatti, sono ormai molti i modelli di BEV che garantiscono autonomie di tutto rispetto. Si va dai 160 km della Smart ai 235 km della Mini; dai 200 km della Mazda MX-30 ai 270 km della Nissan Leaf, dai 340 km della Peugeot ai 395 km della Zoe-Renault; dai 260 km della E-up della Volkswagen ai 320 km della Fiat 500, per arrivare ai 424 km di autonomia della Volkswagen ID.3. Per non parlare delle Tesla che superano abbondantemente i 500 km di autonomia con una carica.

Secondo diversi rapporti redatti nel 2020, in Italia ci sono 7.200 stazioni di ricarica accessibili al pubblico, delle quali il 70%, pari a circa 5.000 stazioni, che dispongono di colonnine in grado di erogare potenze sopra i 21 kW, adeguate alla ricarica rapida dei veicoli elettrici. Tuttavia tutti segnalano la sostanziale assenza di stazioni di ricarica lungo le autostrade, che invece avrebbero bisogno di una capillare diffusione di punti di ricarica, per facilitare spostamenti su tratti extraurbani.

Certo che, confrontate con gli oltre 21.000 distributori di carburante può sembrare poca cosa, ma la crescita media annuale è sostenuta; tra il 2019 e il 2020 l'aumento è stato infatti del 33%.

Il magazine Automobile.it elenca 8 principali gestori di colonnine di ricarica presenti sul territorio nazionale: **ENEL X, DUFERCO ENERGIA, BECHARGE, HERA, A2A, NEOGY, TESLA, IONITY**, più

**EVWAY**, che non è un gestore, ma una piattaforma che consente ai suoi clienti di usufruire delle stazioni di ricarica di diversi gestori.

Ognuno di questi gestori ha le sue modalità di accesso alle colonnine e le sue tariffe:

**ENEL X** - La ricarica presso una colonnina da 22 kW, per un cliente occasionale, costa 40 €cent/kWh. Tuttavia con un abbonamento *Flat Small* da 70 kWh mensili al prezzo di 25 €, il singolo kWh costa 36 €cent e con un abbonamento *Flat Large* da 145 kWh mensili, che costa 45€, il singolo kWh costa 31 €cent. Sempre che utilizzate tutto il plafond entro il mese. Infatti, se in un mese si utilizza solo metà del plafond, il costo del singolo kWh con un abbonamento Flat Small raddoppia, salendo a 72 €cent/kWh e, se ne si utilizza solo un terzo, il costo schizza ad oltre 1€/kWh. Al contrario se si superano i plafond degli abbonamenti, i surplus costano 40 €cent/kWh.

**BECHARGE** - La ricarica occasionale presso una colonnina **BeCharge** da 22 kW costa 45 €cent/kWh. Con abbonamento da 50 kWh mensili costa 42 €cent/kWh e con abbonamento da 100 kWh mensili costa 38 €cent/kWh, sempre se si riesce a sfruttare tutto il credito mensile, altrimenti vale quanto detto prima.

**IONITY** - La ricarica presso una colonnina **Ionity** costa 79 €cent/kWh per utenti occasionali. Tuttavia, le case costruttrici che fanno parte del consorzio (BMW, Mercedes-Benz, Ford, Volkswagen Group con Audi e Porsche, Hyundai) offrono, sempre con abbonamento, tariffe intorno ai 30 €cent/kWh. Se si possiede una Mercedes, la ricarica costa 29 €cent/kWh, per un Audi il costo sale a 31 €cent/kWh e se si possiede una Porche, ogni kWh acquistato costa 33 €cent. Ovviamente ogni casa richiede la sottoscrizione, a pagamento, di uno specifico abbonamento al servizio.

**Duferco Energia**, operatore ligure, offre tre diverse tipologie di ricarica a consumo con carte prepagate: 40€ + IVA per 100 kWh (costo di 49 €cent/kWh); 75€ + IVA per 200 kWh (costo di 46 €cent/kWh) e 140€ + IVA per 400 kWh (costo di 43 €cent/kWh).

**A2A**, per la sola Lombardia, offre Energia Elettrica prodotta con fonti rinnovabili. L'offerta sembra particolarmente vantaggiosa perché richiede il pagamento di 15€ per l'attivazione della tessera associata alla targa dell'auto e un canone mensile di 5€ per ricariche illimitate. **A2A** offre poi un abbonamento Business sempre a 15€ per l'attivazione del servizio più una tariffa di 49 €cent/kWh.

**Hera**, mette a disposizione per chi ha già un contratto di fornitura domestica di luce e gas con Hera, una trentina di punti di ricarica. La tariffa a consumo costa 40 €cent/kWh + 2€ fissi al mese mentre la tariffa Flat in abbonamento prevede un costo di 20€ al mese con 40 kWh di energia disponibile, con un costo quindi di 50 €cent/kWh.

**Neogy**, nata dall'unione tra Alperia e Dolomiti Energia, offre una tariffa a consumo che prevede il pagamento iniziale di 35 euro e un costo al kWh che varia da 45 ai 70 €cent in base alla potenza di ricarica della colonnina (dai 22 kW ai 100 kW).

**Tesla** dispone di una propria rete di ricarica Supercharger che prevede un costo di ricarica di 30 €cent/kWh esclusivamente per i possessori di una Tesla.

**Evway** infine è una piattaforma che permette ai suoi clienti di usufruire delle stazioni di ricarica di diversi gestori, sfruttando l'interoperabilità dei punti di ricarica. La tariffa a consumo per la ricarica in corrente alternata è di 40 €cent/kWh. Evway vanta la disponibilità di 190.000 stazioni di ricarica interoperabili in Europa attivabili tramite l'app di Evway. Tuttavia quando si cerca di accedere alla mappa delle stazioni di ricarica, compare un inesorabile: **404 page no found !**

L'ultima notizia in ordine di tempo, riportata da QualEnergia.it il 12 novembre 2020, è che Fiat Chrysler Automobile e Engie Eps hanno firmato un memorandum per offrire ai clienti di veicoli

elettrici una gamma di prodotti e soluzioni, come infrastrutture di ricarica residenziali, commerciali e pubbliche e pacchetti di energia verde che consentiranno di ricaricare il proprio veicolo a casa, o in qualsiasi punto di ricarica pubblico di tutta Europa, con un abbonamento a canone mensile fisso.

Anche qui, se si dispone di un veicolo Fiat o Peugeot, molto probabilmente si pagheranno le ricariche ad un prezzo conveniente, peraltro non ancora definito; altrimenti, niente da fare.

### **Viaggiare con un'auto elettrica è come muoversi nella giungla!**

Infatti, I distributori di carburanti tradizionali, ovvero benzina, gasolio e GPL, sono ad accesso libero, ossia con la mia automobile, non importa di quale marca, posso fare rifornimento presso qualunque distributore, non importa di quale brand e rifornirmi di benzina con prezzi non molto differenti tra di loro, pagando in contanti o meglio con le più diffuse carte di credito o di debito.

Per le ricariche elettriche, la storia è completamente differente. E' come se, per fare il pieno di benzina a tariffe ridotte, si fosse costretti ad abbonarsi ad una specifica rete di carburanti pagando in anticipo una certa quantità di litri di benzina o peggio, se si fosse costretti ad acquistare una particolare marca di auto.

Facciamo un esempio pratico considerando due vetture: una **Volkswagen Golf a benzina da 1.500 cc e una Renault ZOE – elettrica**.

Assumiamo che un litro di benzina verde, che eroga 8,9 kWh, costi 1,5 Euro pari a 16,8 €cent/kWh e che un kWh di elettricità domestica costi mediamente 22 €cent.

#### **Volkswagen Golf a benzina – (ICE)**

Consumo medio dichiarato: 4,6 litri/100 km = 41 kWh/100 km

Consumo unitario medio: 0,41 kWh/km

**Costo medio percorrenza: 6,9 €cent/km**

#### **Renault ZOE – elettrica (BEV)**

Consumo medio dichiarato: 17,2 kWh/100 km

Consumo unitario medio: circa 0,17 kWh/km

**Costo medio percorrenza:**

- con ricarica **domestica** (a 22 €cent/kWh) = 3,7 €cent/km
- con ricarica **Enel X** (a 40 €cent/kWh) = 6,8 €cent/km
- con ricarica **BeCharge** (a 45 €cent/kWh) = 7,6 €cent/km
- con ricarica **Duferco** (a 49 €cent/kWh) = 8,3 €cent/km
- con ricarica **Ionity** (a 79 €cent/kWh) = 13,4 €cent/km

Per quanto riguarda la ricarica pubblica, **tutti i gestori di stazioni di ricarica, offrono ricariche a costi unitari uguali o superiori al costo del kilometro percorso con un'automobile a benzina**. Il modello di vendita che si è sviluppato finora prevede l'impiego di tessere o applicazioni proprietarie a pagamento. Gli abbonamenti poi, sembrano delle trappole per topi; se non si utilizzano tutti i kWh acquistati, questi sono inesorabilmente persi. E' un modo, non molto elegante, per fare profitti anche senza fornire Energia Elettrica.

**E' evidente che attualmente conviene acquistare un veicolo elettrico unicamente se si dispone di un box auto o di un parcheggio esclusivo dove installare un WallBox privato**, il cui costo è tutt'altro che trascurabile. Enel X per esempio, offre l'installazione del suo JuiceBox alla modica

cifra di circa 2.000€ IVA compresa, senza contare i costi eventuali per incrementare la potenza del proprio impianto elettrico al fine di ridurre i tempi delle ricariche.

Eppure, il quadro definito dalla Direttiva 2014/94/UE, recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257, è basato sul principio che lo sviluppo e l'esercizio delle infrastrutture di ricarica in luoghi accessibili al pubblico dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale in cui, per il proprietario di un veicolo elettrico, deve essere possibile effettuare la ricarica in qualsiasi punto senza dover stipulare un contratto con il fornitore di energia elettrica o gli operatori di ricarica, con mezzi di pagamento ordinari.

Ma la realtà non è così e purtroppo ci vorrà ancora molto tempo prima che la mobilità elettrica diventi abituale al pari di quella attuale.

Sergio Zobot – Dicembre 2020