**Mobilità elettrica, essere pronti a cosa?**

*Il nuovo consenso sul futuro della mobilità individuale: sarà a trazione elettrica, e da quasi subito. Qualche riflessione sulle implicazioni, in attesa del Forum Nazionale della Mobilità Elettrica nella Future Mobility Week di Torino il 3 ottobre*

*Torino, 19 luglio 2018*. Il futuro della mobilità individuale sarà elettrico. Il consenso su questo è di lunga data. Negli ultimi due anni, però, il futuro è diventato futuro (più) prossimo. Per restare a stime non legate alle Case o a lobby varie, per il nostro Paese si prevede\* che nel 2030 saranno in circolazione 6,5 milioni di veicoli elettrici (alimentati a batteria), ossia il 17% del parco circolante attuale.

Quali le conseguenze? Il tasso di sostituzione del parco circolante in Italia è del 5% l’anno. Essendo improbabile che questa percentuale cambi di molto in futuro, la crescita dell’elettrico dovrebbe arrivare dal cambio delle scelte dei consumatori. In numeri: la quota dell’elettrico nei veicoli di nuova immatricolazione dovrà passare dall’0,1 attuale al 48% nel 2030. Per arrivarci, però, già nel 2019 un’auto nuova su dieci dovrebbe essere elettrica (stima Terna 2018). Qualcuno dice che un aiuto verrebbe dal nostro parco circolante particolarmente vecchio, ma la maggior parte delle auto con età superiore a 10 anni si trova in zone del Paese dove l’infrastruttura di ricarica è praticamente inesistente e sembra azzardato, anche in presenza di incentivi, ritenere l’ipotesi realistica.

Seconda considerazione. Ogni cosa che si muove ha bisogno di energia per farlo: di quanta elettricità avranno bisogno 6,5 milioni di auto? Un recente studio di Terna, la quantifica in 2,5TW/h l’anno per milione di veicoli. Quindi al 2030 l’auto elettrica porterebbe una richiesta aggiuntiva di 16 TW/h, circa il 5,2% della domanda 2016. Ma c’è un ma: i calcoli di Terna si riferiscono ai consumi previsti per veicoli piccoli e a percorsi brevi, in media10.000 km l’anno. Con il 48% delle immatricolazioni assegnabili a veicoli elettrici, ci sarebbe da attendersi un mix di veicoli e di utilizzi più variegato. (una criflessione a margine: se le previsioni sulla riduzione del possesso di automobili a seguito della crescita dello sharing e di altre modalità di mobilità individuale sono sensate, la categoria di veicoli che sarà più toccata dalla riduzione è proprio quella delle piccole a percorrenze limitate, usate per lo più in ambito urbano, un motivo in più per ritenere che il parco elettrico sarà più variegato …)

Infine, un pacco batterie da 50 kW/h (200 Km di autonomia su un veicolo piccolo) richiede 12 ore a ricaricarsi con una normale utenza domestica da 3,5 kW, e 6 ore con un’utenza potenziata a 7,5 kW, sempre in assorbimento esclusivo (se funziona la lavatrice o il condizionatore, i tempi si allungano). Le colonnine stradali impiegano da 4 ore per gli 11 kW a un’ora scarsa per i 43 kW. Grandi aspettative vengono riposte nella ricarica rapida, sino a 350 kW in corrente continua con i suoi meno di 10 minuti. Secondo l’RTE, l’equivalente tedesco di Terna, con la ricarica nelle ore serali in ambito domestico, un milione di auto elettriche aumenterebbe la richiesta di picco di 1,1 GW. Quindi più di 7 GW aggiuntivi di potenza immediatamente disponibile. Cosa succederebbe con la diffusione della ricarica rapida, che, non dimentichiamolo, è l’unico modo (celle a combustibile a parte) di mantenere con l’elettrico la stessa immediatezza del rifornimento di combustibili? Le previsioni sono più difficili, dipendono da troppi fattori. Alcune cose sono certe: ogni punto di ricarica rapida avrà un certo numero di bocchettoni in parallelo; dovrà essere collegato in media tensione per consentire la ricarica di più di 12 vetture l’ora; avrà necessità di un trasformatore da 5-10 MVA (MegaVoltAmpere). Un punto di assorbimento energia non banale con un profilo di carico complesso, per orari e stagionalità (pensiamo agli esodi e controesodi).

Quelle che abbiamo delineato sono solo alcune delle conseguenze della transizione elettrica. L’importante è che tutte siano previste e abbiano soluzioni realistiche e sostenibili. Un’occasione privilegiata per capire lo stato dell’arte sarà la seconda edizione del Forum Nazionale della Mobilità Elettrica, in programma il prossimo 3 ottobre nell’ambito della Future Mobility Week, a Torino Lingotto-Fiere.

Future Mobility Week dal’1 al 5 ottobre Torino sarà la più completa rassegna sull'hardware, il software ed i servizi per la mobilità nuova, che cambia le abitudini, le infrastrutture, la città, la società e l’economia. FMW nasce dall’esperienza di **GL events e Clickutility Team,** dacinque anni co-organizzatori di Smart Mobility World nel mondo della mobilità.

\*Dati tratti dal Rapporto Mensile sul Sistema Elettrico gennaio 2018 di Terna Spa

**Ufficio Stampa Future Mobility Week 2018**

Studio Comelli

press@studiocomelli.eu

Tel. + 39 02 22228345