

Motus-E, così Enel accelera la transizione alla mobilità elettrica in Italia

di Daniela Lauria

Pubblicato il 6 giugno 2018 15:47 | Ultimo aggiornamento: 6 giugno 2018 16:30



Motus-E, così Enel accelera la transizione alla mobilità elettrica in Italia. Nella foto Francesco Venturini (Enel X), Mauro Tedeschini (Vaielettrico.it), Giovanni Giulitti (Ald Automotive)

ROMA – Movimento, cambiamento, emozione. Tre significati che gli antichi latini avevano sintetizzato in una sola parola, “Motus”, che ora acquista un suffisso strategico: “E”, come energia elettrica. **Motus-E**, è questo il nome di una nuova Associazione il cui ambizioso proposito è quello di accelerare la rivoluzione della **mobilità elettrica**. Gli autorevoli promotori sono **Enel X**, **ALD Automotive Italia**, **ABB**, **Volkswagen Group Italia**, **Allianz**, **Cobat** e **Politecnico di Milano**. **Motus-E** è nata appena 20 giorni fa ma al suo interno conta già 28 partner.

La **mobilità elettrica** non è più soltanto una suggestiva ipotesi, ma una certezza. [\[App di Blitzquotidiano, gratis, clicca qui,- Ladyblitz clicca qui –Cronaca Oggi, App on Google Play\]](#) E la transizione verso una nuova era a zero emissioni è imprescindibile. Ecco perché c'è bisogno di nuovi interpreti ed ecco il motivo per cui è nata **Motus-E**, che al suo interno riunisce le esperienze del settore industriale, del mondo accademico e dell'associazionismo.

La nuova associazione è stata presentata in una conferenza stampa presso il Loft del campus Luiss a Roma. All'evento hanno preso parte il neo Presidente di Motus-E e Responsabile di Enel X, **Francesco Venturini**; il Vicepresidente della neonata Associazione nonché General Manager di ALD Automotive Italia **Giovanni Giulitti** e il Segretario Generale di Motus-E **Dino Marcozzi**.

L'obiettivo è appunto agevolare la transizione del settore italiano, ancora fortemente determinato dal monopolio dei veicoli alimentati a combustibili fossili, verso mezzi di trasporto sostenibili. Promuovendo, quindi, la mobilità elettrica e divulgandone i benefici connessi alla tutela ambientale.

Enel, che è ormai leader indiscussa nel settore delle energie rinnovabili, è ancora una volta in prima fila. Esiste, infatti, una connessione diretta tra sviluppo delle energie alternative e mobilità elettrica. Una delle ragioni principali è che le rinnovabili sono per natura fonti di energia intermittenti: le auto elettriche, in questo senso, non sono solo veicoli che consumano energia ma vere e proprie batterie su ruote che una volta interconnesse alla rete possono aiutare a stabilizzare il sistema (si pensi alla tecnologia vehicle-to-grid).

Francesco Venturini, amministratore delegato di Enel X, spiega: “C’era il bisogno di capire di cosa si sta parlando e cioè di grossi carichi elettrici che si attaccano alla rete su tutto il territorio”. “Abbiamo promosso la costituzione dell’Associazione Motus-E – aggiunge – per riunire e rappresentare il mondo interessato allo sviluppo e al successo della mobilità elettrica. L’obiettivo è di creare una piattaforma comune di dialogo tra tutti gli attori della filiera: dai gestori delle infrastrutture ai costruttori, per favorire anche in Italia la transizione verso la mobilità del futuro, così come sta già avvenendo in altri Paesi del mondo”.

Motus-E vuole dunque favorire il cambiamento, *motus* appunto, attraverso una forte sinergia tra operatori del settore, mondo accademico, filiera industriale, consumatori e movimenti di opinione, in un contesto in cui le tecnologie e la trasformazione digitale nelle loro varie forme giocano un ruolo abilitante per l’intero comparto.

“Non è una associazione imprenditoriale – ha puntualizzato **Dino Marcozzi**, segretario generale di Motus-E – ma una associazione senza scopo di lucro”. Una sorta di tavolo di confronto al quale sono invitati a prendere posto tutti gli stakeholder della mobilità elettrica. “Se si pensa – aggiunge Marcozzi – che in Germania sono state già installate 20 mila colonnine per il rifornimento di veicoli elettrici e in Italia siamo ancora a quota 4mila, significa che qualcosa non funziona”.

“L’opportunità che abbiamo di fronte – ha aggiunto **Giovanni Giulitti**, General Manager ALD Automotive e Vice Presidente di Motus-E – è quella di fare un netto passo in avanti per migliorare la qualità della vita di tutti. Motus-E, attraverso il coinvolgimento dei diversi stakeholders, svolge un ruolo fondamentale in questo processo di diffusione di nuove formule di mobilità sostenibile, sempre più tecnologicamente evolute e che determinano diversi vantaggi tangibili per il consumatore e per l’ambiente”.

Cosa farà in pratica Motus-E?

L’Associazione si propone come **interlocutore autorevole** nei confronti degli stakeholder istituzionali coinvolti dalla transizione verso la mobilità a zero

emissioni: sarà una piattaforma di dialogo che costituisca la sintesi delle posizioni comuni degli associati sui temi di interesse. Motus-E rivestirà un ruolo attivo nella definizione di tavoli di lavoro tecnologici ed economici per stimolare il confronto fra best practices e per la diffusione presso l'opinione pubblica della consapevolezza circa i benefici ambientali e sociali che derivano dallo sviluppo della e-mobility.

Il contesto nazionale di transizione verso il vettore elettrico ha bisogno, inoltre, di nuovi strumenti formativi per assicurare maggiori competenze nel settore. A tal fine, la presenza all'interno di Motus-E di Università e centri di ricerca autorevoli favorirà lo sviluppo di nuove professionalità, anche attraverso l'organizzazione di corsi e il supporto a ricerche dedicate.

La partecipazione ai tavoli di lavoro e ai workshop organizzati da Motus-E consentirà inoltre a ciascun associato di mettere in comune la propria esperienza, con lo scopo di creare e poi diffondere agli utenti dei servizi di mobilità valori condivisi, assicurando la crescita economica e lo sviluppo del sistema Italia, sia nei settori direttamente coinvolti che nell'indotto.

Manca la politica?

“La mobilità elettrica – ha spiegato Venturini – funziona solo se esiste una regolazione. Regolatore e politica devono quindi essere messi al corrente su quello che sta avvenendo. Lo scopo è proprio quello di mettere al tavolo interlocutori diversi e dargli accesso a regolatori e decision makers”. “Bisogna fare fronte comune con i decisori locali e nazionali”, aggiunge Marozzi che assicura: “Abbiamo cominciato già a prendere contatti”.

E-mobility, come siamo messi in Italia?

L'attuale diffusione dei veicoli elettrici in Italia è ancora contenuta, sia in termini di offerta sul mercato che di vendite. Secondo la stima di Unrae, oggi i modelli di auto elettriche a batteria immessi sul mercato rappresentano lo 0,16% dell'offerta, mentre il circolante complessivo delle auto elettriche si attesta sulle 11.500 unità. Al contempo, si osserva che la penetrazione sul territorio nazionale di punti di ricarica pubblici, appena 4.200 contro gli oltre 22.000 della Germania, risulta assolutamente insufficiente. Si pensi anche alla proporzione tra punti di ricarica e abitanti, 1 ogni 14.000 in Italia, contro 1 ogni 1660 nei Paesi Bassi.

D'altra parte, l'aumento dell'autonomia delle auto elettriche, i ridotti tempi di ricarica che le infrastrutture sono ormai in grado di assicurare, così come l'utilizzo delle energie rinnovabili a supporto della sostenibilità del sistema (in particolare in Italia, tra i Paesi più virtuosi in Europa), stanno contribuendo a rafforzare nella opinione pubblica la consapevolezza dei benefici per gli utilizzatori e la collettività.

In questo scenario si innesta lo sforzo dei costruttori di veicoli, che hanno in piano, già nel prossimo biennio, un lancio consistente di nuovi modelli sul mercato e dei gestori delle infrastrutture nazionali, che hanno annunciato progetti di installazione massiva di ricariche pubbliche, fra cui il **Piano nazionale Italia di Enel X** con una copertura di 7.000 punti di ricarica pubblica al 2020.

Esiste dunque un importante spazio per la mobilità elettrica in Italia, dal trasporto privato a quello pubblico, dal settore delle merci a quello dei veicoli speciali. Si consideri che l'età media del **parco auto circolante** a fine 2017 si attesta sugli 11 anni e che le stime rilevano che su oltre 37 milioni di autovetture, 7,6 milioni (20,4% sul totale circolante) hanno una omologazione inferiore a Euro 3.

Inoltre, l'età media del **parco circolante bus** italiano è maggiore di 11 anni, contro i 7 della media Ue. Per questo, è lecito porsi degli obiettivi ambiziosi in termini di progressiva sostituzione degli attuali mezzi circolanti con veicoli elettrici a batteria; tanto più vista l'impressionante velocità di sviluppo tecnologico delle batterie e del design dei veicoli, che si traducono in un trend progressivo di minori costi, maggiore autonomia, minori consumi e riduzione dei tempi di ricarica.