

---

## Ecoincentivi ed Eco-Bonus per l'acquisto di auto elettriche ed ibride in provincia di Bolzano

Mar 12/03/2019 - 11:24

### **Il CTCU: costo del rifornimento elettrico pubblico inaccettabile**

Fra acquisto e spese di gestione per un'auto elettrica o ibrida ci si imbatte in una difficile scelta, districarsi fra le varie offerte e i diversi incentivi può essere più complicato di quello che si era inizialmente preventivato. Il Centro Tutela Consumatori ed Utenti cerca di fare chiarezza.

La mobilità ecosostenibile è un obiettivo che la Provincia di Bolzano intende perseguire anche nella prossima legislatura 2018-2023, nell'accordo di Governo viene espressamente indicato che "si dovranno promuovere e rafforzare altre tipologie di trasporto alternativo, quali la mobilità elettrica attraverso lo sviluppo di una rete di punti di ricarica su tutto il territorio e l'erogazione di finanziamenti provinciali per sistemi di propulsione alternativi". La buona notizia è che viene prevista anche la cumulabilità dei contributi provinciali all'acquisto di mezzi elettrici ed ibridi con le sovvenzioni statali già previste dalla Legge di bilancio per il 2019 (Eco-Bonus). Per ora tale cumulabilità rimane sulla carta, da fonti interne alla Provincia emerge tuttavia una chiara volontà di dare attuazione a tale preliminare intenzione.

Il CTCU ha analizzato diversi aspetti dei costi e degli incentivi che riguardano l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale in Provincia di Bolzano e nelle altre regioni del Norditalia. Ha inoltre confrontato le diverse offerte dei fornitori di energia elettrica che propongono soluzioni innovative per la mobilità in Alto Adige.

### **Vediamo nel dettaglio gli incentivi previsti nelle diverse realtà regionali:**

Ecoincentivi Norditalia (Tab. 1)

Notiamo ad esempio come in provincia di Trento gli incentivi corrispondano in gran parte a quelli concessi in provincia di Bolzano. Divergono solamente per quanto riguarda la voce "acquisto stazione di ricarica" con un incentivo maggiore di 500 euro per il Trentino. Friuli-Venezia Giulia, Valle d'Aosta e Lombardia danno contributi importanti per il cambio del parco auto, in Lombardia per esempio si

ricevono minimo 6.000 euro per l'acquisto di un automezzo elettrico, ma si può arrivare fino a 10.000 euro a seconda del peso dell'autoveicolo. Questi contributi massicci da parte della Giunta lombarda si spiegano in parte per via della grave emergenza inquinamento che tutta l'area padana lombarda sta attraversando, con sforamenti periodici dei limiti di emissione di CO2.

### **Vediamo ora cosa offre il mercato dell'energia per quanto riguarda la mobilità elettrica in provincia di Bolzano, sia con rifornimento dalle colonnine pubbliche che con rifornimento da colonnina domestica:**

Offerte fornitori stazione di RICARICA DOMESTICA (Tab. 2)

Offerte fornitori stazione di RICARICA PUBBLICA (Tab. 3)

Alperia ed Enel sono i due principali sostenitori della campagna di elettrificazione per quanto riguarda l'Alto Adige. Alperia in particolare riesce ad offrire un piano "ALL INCLUSIVE" con l'offerta "WE DRIVE HOME" ad un prezzo interessante, di fatto con un canone mensile di 75€ consente di rifornirsi di ricariche illimitate con la colonnina installata presso la propria residenza e presso le colonnine di ricarica pubbliche. Anche Enel riesce ad offrire una colonnina domestica però solo con contratto a consumo a seconda del prezzo dell'energia che si paga attualmente per la bolletta di casa. Enel riesce ad offrire un servizio "ALL INCLUSIVE" solo per quanto riguarda la rifornimento presso le stazioni di ricarica pubblica. Questo rende sicuramente al momento Enel meno competitiva rispetto ad Alperia per la ricarica di veicoli elettrici.

### **Ma vediamo un confronto fra auto elettrica e auto con alimentazione convenzionale a benzina:**

Confronto auto elettrica-auto a benzina (Smart Fortwo) (Tab. 4)

Confronto spese di gestione annuali auto elettrica-auto a benzina (Smart Fortwo) (Tab. 5)

Comparando le spese di acquisto e di gestione di due autovetture della stessa casa automobilistica (Smart Automobiles) e lo stesso modello (Smart Fortwo) emerge un dato che indica come la convenienza non faccia ancora parte del mondo della mobilità elettrica: per far sì che l'acquisto risulti vantaggioso si devono percorrere almeno 25.000/30.000 km all'anno. Sfatando perciò il mito che l'auto elettrica - specialmente di queste dimensioni - sia adatta a chi la utilizza soprattutto in città.

Un'alternativa tuttavia esiste, se si percorrono massimo 20.000 km l'anno e si vuole circolare in modo ecosostenibile si può utilizzare un servizio di car-sharing elettrico, sicuramente più vantaggioso.

Va detto che d'inverno a temperature basse l'autonomia si può ridurre fino al 40% sia per il consumo addizionale del riscaldamento che anche per le ben note caratteristiche delle batterie a basse temperature. Anche d'estate usando il climatizzatore il consumo d'energia delle auto elettriche sale notevolmente – fattori che a sua volta possono compromettere ancora il vero "business case" delle auto elettriche. All'orizzonte si prospetta anche che anche i consumi elettrici siano sempre superiori rispetto a quello che dichiarano i produttori.

Questo il commento del direttore del CTCU Walther Andraus: “Sul costo delle ricariche soprattutto pubbliche bisogna intervenire. È un vero salasso per le tasche dei consumatori che frena lo sviluppo della mobilità elettrica. Il CTCU chiede ai parlamentari di intervenire per togliere di mezzo questo balzello inaccettabile”