AMBIENTE, mobilità sostenibile. Auto elettrica: il modello RSE nella sfida della de-carbonizzazione

«Change and Charge», il viaggio nella transizione ecologica: le evidenze dell'evento inaugurale dell'area sperimentale per la ricarica dei veicoli elettrici

AMBIENTE 22 Luglio 2021

«RSE ha dimostrato ancora una volta il proprio ruolo di aggregatore: di competenze, di tecnologie e di partner per la ricerca e l'innovazione», Maurizio Delfanti, amministratore delegato di RSE, ha commentato con queste parole l'evento di inaugurazione dell'area sperimentale per la ricarica di veicoli elettrici che ha avuto luogo il 21 luglio presso la sede milanese.

Un'area dedicata con ventiquattro postazioni realizzate da diversi costruttori, caratterizzata da un sistema centralizzato che ne ottimizza il funzionamento, oltre a offrire un servizio di ricarica alla flotta elettrificata e ai dipendenti, consentirà a RSE di analizzare le principali opportunità e criticità, nonché di sviluppare e testare sul campo soluzioni innovative di gestione.

ELETTRIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ E FLOTTE AZIENDALI

«Il settore delle flotte aziendali rappresenta un promettente campo d'azione per l'elettrificazione della mobilità», ha proseguito Delfanti. Infatti, rispetto ai veicoli privati le auto in dotazione alle aziende si caratterizzano per i loro percorsi ripetibili, per le aree di parcheggio riservate e i lunghi tempi di sosta. Il tema della ricarica sui luoghi di lavoro rappresenta quindi per il territorio, in particolare per la città di Milano e l'intera Lombardia,

una possibilità di generare efficienza in termini economici oltreché a sinergie, grazie alle misure volte a favorire la diffusione della tecnologia di integrazione tra i veicoli e la rete elettrica.

Sempre l'amministratore delegato di RSE ha voluto sottolineare come «l'evoluzione tecnologica dei sistemi di accumulo ha portato negli ultimi anni a un sensibile incremento della capacità delle batterie dei veicoli elettrici, che si attesta oggi a 40-60 kWh per auto di media taglia, corrispondenti a 250-350 chilometri di autonomia. Salvo casi specifici, tali autonomie sono perfettamente in grado di soddisfare le esigenze di percorrenza quotidiana delle auto di servizio, sia delle aziende private sia delle Pubbliche Amministrazioni».

EVOLUZIONE TECNOLOGICA DEI SISTEMI DI ACCUMULO

«RSE – ha egli proseguito – da tempo presidia il tema della mobilità sostenibile, supportando le Istituzioni centrali e territoriali attraverso l'attività di ricerca e rappresentando il punto di intersezione tra la *policy* pubblica e l'industria». La citazione è del recente studio sul mercato e sulle caratteristiche dei dispositivi di ricarica per veicoli elettrici realizzato da ARERA, effettuato proprio grazie al contributo di RSE.

La tavola rotonda milanese, moderata dal conduttore di Radio24 Maurizio Melis, ha visto il contributo di Stefano Saglia, membro del collegio di ARERA, a cui è affidato il compito di evolvere la propria regolazione anche al fine di definire i requisiti minimi delle infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici onde partecipare al mercato dei servizi di dispacciamento.

«Il nostro compito – ha al riguardo sottolineato Saglia – è quello di indirizzare i cittadini verso comportamenti virtuosi. Lo stiamo facendo anche con iniziative di regolazione sperimentale con la Del. 541/20: dobbiamo sviluppare politiche industriali in grado di accompagnare il mercato nello sviluppo della mobilità sostenibile».

Dal canto suo, Domenico Villani (Divisione test, ispezione e certificazione di KEMALabs Executive e vicepresidente CESI) ha presentato le attività di ricerca e sviluppo del suo Gruppo: «Il nostro ruolo è cambiato – ha egli dichiarato nel corso del suo intervento -, evolvendo verso quello di partner dei nostri clienti, *utilities* e Istituzioni, per essere parte del loro processo di sviluppo, anche in tema di mobilità elettrica».

RICERCA E SVILUPPO NEL CAMPO TECNOLOGICO

Un *focus* di carattere tecnico è stato quello proposto da Giuseppe Mauri, responsabile del gruppo di ricerca Tecnologie ICT per la gestione e la sicurezza informatica reti T&D del Dipartimento Tecnologie di trasmissione e distribuzione di RSE. «In particolare – ha inteso sottolineare -, sarà necessario abilitare funzionalità avanzate che ottimizzino la gestione dei processi di ricarica e diano la possibilità di fornire servizi innovativi. Egli ha quindi illustrato il concetto con degli esempi:

modulazione della potenza di ricarica delle singole colonnine finalizzata alla riduzione della potenza impegnata complessiva;

modulazione della potenza di ricarica delle singole colonnine in risposta a logiche di controllo definite in real-time dalle necessità di utilizzo dei veicoli in flotta;

integrazione tecnico-gestionale con i sistemi di ricarica domestica dei dipendenti per un corretto monitoraggio dell'energia complessivamente consumata da ogni utente;

fornitura di servizi personalizzati quali prenotazione, informazioni real-time sullo stato di carica e reportistica dei propri consumi elettrici, anche tramite app dedicata;

modulazione della potenza di ricarica delle singole colonnine allo scopo di offrire servizi alla rete;

integrazione con infrastrutture di ricarica esterne a RSE (ricarica domestica dipendenti) per la fornitura di servizi in forma aggregata (ottica UVAM).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI, MA ANCHE CRITICITÀ

A seguito delle riflessioni di carattere generale, il tema della mobilità sostenibile è stato quindi affrontato nei suoi aspetti più legati al territorio, con un particolare riguardo alla realtà lombarda e alla città di Milano, individuando opportunità, benefici, ma anche ostacoli e criticità della ricarica domestica, pubblica e nei luoghi di lavoro.

Nel corso della tavola rotonda sono intervenuti Raffaele Cattaneo (assessore all'Ambiente e Clima della Regione Lombardia), Marco Granelli (assessore alla Mobilità e ai Lavori pubblici del Comune di Milano), Omar Imberti (coordinatore del gruppo e-mobility di ANIE), Francesco Naso (segretario generale di MOTUS-E) e Camillo Piazza (coordinatore di e_mob).

Tra i desiderata espressi dai relatori intervenuti figurano l'esigenza che i CPO (Charging Point Operator) possano dialogare efficacemente con gli operatori delle reti di distribuzione, l'adozione di una visione globale e non frammentata tra i singoli Comuni italiani, la previsione di regolamenti orientati all'incentivazione, più che al divieto, di strade che portino alla de-carbonizzazione, la necessità di stabilire una meta senza imporre il percorso, sostenendo l'innovazione e le tecnologie compatibili con l'ambiente e disincentivando l'utilizzo di fonti fossili; l'esigenza di mettere a disposizione dei cittadini le risorse per promuovere il cambiamento, accompagnandoli nell'utilizzo dei mezzi sostenibili.

«TEST-CHARGE» ALLE COLONNINE

L'evento, che ha registrato una notevole partecipazione della stampa, è proseguito successivamente nell'area esterna, presso l'infrastruttura di ricarica, dove ha avuto luogo il *test-charge* di alcuni veicoli elettrici, in parte della flotta aziendale RSE, per la fase di ricarica alle colonnine (che costituiscono l'area sperimentale che RSE utilizzerà per le proprie attività di ricerca) fornite dai cinque partner tecnologici Be Charge, Calbatt, Fimer, Scame, S&H.

Il momento celebrativo è infine proseguito con un simbolico taglio del nastro a cura dell'amministratore delegato di RSE, che approfittando dell'occasione ha voluto sottolineare l'importanza della collaborazione con il mondo industriale, fondamentale anello della catena del valore dell'attività di ricerca. Un'attività che proseguirà per tutto il 2021 nell'ambito dei progetti finanziati dal Fondo per la ricerca di sistema su reti elettriche, generazione distribuita e veicoli elettrici.

INSIDER TREND 22/07/21