

COSTA DI PIÙ USARE UN'AUTO ELETTRICA O UNA TRADIZIONALE?

**SCOPRITELO CON LA COMPARAZIONE DEL
TOTAL COST OF OWNERSHIP (TCO)
FRA AUTO ELETTRICHE E TRADIZIONALI**

Smart Mobility Report 2019 e l'esperienza quasi triennale di un proprietario di una Tesla Model S confermano con analisi e numeri che la vettura elettrica è più conveniente di un benzina, Diesel, GPL o metano in presenza di incentivi specialmente se usata con assiduità.

a cura di Carlo Valente

SOMMARIO

LE AUTO ELETTRICHE:

1. INTRODUZIONE
2. LA RICERCA SUL TCO PRESENTE NELLO
SMART MOBILITY REPORT: IL SEGMENTO B
3. L'ESPERIENZA DIRETTA DI UN
PROPRIETARIO DI AUTO ELETTRICA
4. CONCLUSIONI

1

INTRODUZIONE

Andiamo Elettrico ha dedicato la sua quarta guida in collaborazione con Enel X ad uno degli argomenti più importanti sui quali sono circolate molte notizie inesatte, complici la poca conoscenza del tema e la scarsità di informazioni e ricerche dettagliate.

Stiamo parlando del TCO, abbreviazione inglese di Total Cost of Ownership, ovvero in italiano del "costo totale di proprietà o possesso" della vettura che non si limita al solo prezzo di acquisto, ma tiene conto di tutti gli oneri di gestione di cui si deve fare carico il proprietario di un'auto (dal bollo al carburante alla manutenzione, ecc.) .

Si crede che le auto elettriche siano riservate ancora solo ai ricchi perchè ben più costose delle tradizionali.

Per confutare tale tesi vi proponiamo due fonti/testimonianze che giungono:

- 1.** da un'istituzione autorevole come il Politecnico di Milano, che ha dedicato al TCO uno studio articolato, sviluppato all'interno dello SMART MOBILITY REPORT 2019.
- 2.** e dalla mia esperienza diretta di proprietario che ha toccato con mano i reali vantaggi economici (oltre che ecologici e di divertimento) di una vettura elettrica (ben felice di fornire agli scettici tutte le prove di quanto ho scritto!) facendo coscientemente da "cavia".

Io stesso ero molto perplesso nel 2017 quando ho deciso di chiudere il mio finanziamento per una Fiat Freemont Turbodiesel (di cui ho ancora oggi un ottimo ricordo per la sua funzionalità) per passare ad una Tesla Model S 75D!

Se avessi dato retta a quanto leggevo sul web e su quello che trovavo in edicola o in TV avrei desistito al primo pensiero, ma per fortuna amo andare contro corrente!

Paragonando il prezzo di una Fiat Freemont TD ed una Model S75D nel 2017 (circa 30.000 € per la Fiat contro i 120.000 € di una Tesla...) nessuno avrebbe potuto pensare che avrei risparmiato centinaia di euro al mese pur avendo una vettura premium con una potenza stupefacente e la più avanzata tecnologia applicata alla mobilità elettrica.

Come è possibile?

Prima di svelarlo vorrei partire con una premessa utile, un consiglio da amico per chi vuole accingersi ad entrare nel meraviglioso mondo elettrico che si articola in cinque punti fondamentali:

1. la meccanica di un'auto elettrica è molto più semplice di una vettura endotermica (lo dimostra il fatto che non ci siano barriere all'entrata del mercato da parte di operatori non tradizionalmente appartenenti ai produttori di veicoli quali Tesla stessa o la Sony che al Consumer Electronics Show 2020 a Las Vegas ha presentato una BEV prototipo/concept!). L'essere costituita da pochi pezzi con un lungo ciclo di vita (fra un motore di una lavatrice ed uno di una vettura elettrica la differenza concettuale è minima) rivoluziona tutto a partire dalla durata del prodotto e dei suoi costi di gestione e di durata/valutazione/ammortamento;



2. una vettura tradizionale deve andare dal benzinaio a fare il pieno, e negli ultimi anni il prezzo di benzina e gasolio non è mai sceso. Una vettura elettrica la si può caricare a casa con costi molto più contenuti, circa 0,22 €/kWh (un pieno di una batteria media con capacità di 35 kWh può costare

circa 8 €) e si può persino caricare gratis avendo un impianto fotovoltaico e magari anche un accumulatore che conservi l'energia elettrica prodotta per quando non c'è il sole (come accade nella nostra redazione, l'unica sede di testate motoristiche ad avere a disposizione impianto solare, fotovoltaico e due accumuli Tesla Powerwall2 ...);

3. una vettura tradizionale emette emissioni monitorate da enti pubblici preposti i quali esigono valori sempre più bassi per garantirne l'omologazione (dall'Euro 0 siamo già arrivati all'Euro 6 e si va avanti) costringendo le case automobilistiche a ricorrere a soluzioni tecnologiche sempre più evolute e complesse che necessitano di controlli e manutenzioni sempre più costose con l'aggiunta di additivi come l'Adblue per i moderni motori a gasolio che però aggiungono costi di esercizio accanto ai già numerosi consumabili... Una vettura elettrica, invece, nasce a zero emissioni e non ha quindi bisogno di alcuna innovazione tecnologica per entrare nelle città: questo contribuisce a mantenere elevato nel tempo il suo valore;

4. una vettura elettrica ha un rendimento vicino al 100%, che significa la quasi perfezione, mentre una vettura tradizionale al top della tecnologia riesce ad arrivare ad un terzo dell'efficienza di una BEV per motivi prettamente tecnici legati al motore endotermico, che spreca l'energia immessa in inutile calore;

5. per tutti i motivi sopra indicati il ciclo di vita di una vettura elettrica ed il chilometraggio realizzabile è come minimo doppio rispetto ad un'auto tradizionale a combustione interna. Nel caso di Tesla si può parlare di un ciclo di vita più che triplicato se pensiamo che il costruttore statunitense sta sviluppando batterie (e vetture) in grado di superare il milione di chilometri. Un testimone è stato un signore tedesco che ha già raggiunto tale chilometraggio con la sua Model S usata e non ha certo voglia di cambiarla, anche considerando che non paga le ricariche... E se lo fa Tesla lo faranno anche gli altri competitor!

Questi 5 punti ed altri aspetti che trovate nelle altre guide di Andiamo Elettrico (che quindi sorvoliamo per non dilungarci eccessivamente), portano a dimostrare come il sottoscritto stia risparmiando da ormai tre anni molte migliaia di euro pur guidando una vettura elettrica di alta gamma. Vi mostrerò anche che sia possibile cambiarla dopo 18 mesi a svalutazione zero

per poterne poi comprare una più prestante e costosa allo stesso prezzo: ma ogni cosa a suo tempo, per il momento rimaniamo sul TCO.



I due TCO che vi proponiamo sono:

- SMART MOBILITY REPORT 2019
- TCO del sottoscritto, Carlo Valente

Ben differenti per metodologia ed autorevolezza, sono comunque complementari ed entrambi giungono alla medesima conclusione. La sostanziale differenza tra i due lavori risiede nel fatto che lo SMR 2019 del Politecnico di Milano si basa su solide fondamenta scientifiche, mentre la mia esperienza è appunto una semplice testimonianza di vita quotidiana, ma giunge allo stesso risultato. Il mio punto di vista però accomuna molti altri proprietari di auto elettriche, di differente segmento e valore, tutti felici della scelta anche sul versante economico poichè, come leggerete, una BEV alla lunga (ma non troppo) fa risparmiare oltre che salvaguardare l'ambiente e farvi divertire con la sua guida dinamica.

Ovviamente il Total Cost Ownership sviluppato dal PoliMi è più omogeneo, strutturato e replicabile rispetto alla mia esperienza, che però ha avuto

come risultato il raggiungimento di un duplice obiettivo: mettermi in discussione e, anzichè parlare per sentito dire, provare sulla mia stessa pelle l'esperienza elettrica. Il tutto seminando stupore e incredulità fra i miei stessi colleghi giornalisti, quando mi presentavo a Roma a bordo di una elettrica, dimostrando che potevo raggiungere mete a distanze impegnative in tempi pari a quelli di una vettura tradizionale ma con costi - e soprattutto emissioni - ben differenti.

A distanza di tre anni mi fa piacere che proprio a Roma una redazione motori di cui non faccio il nome, abbia deciso, a sua volta, di acquistare una vettura elettrica per usarla ogni giorno per scoprirne tutti i segreti: ben felice di dare qualche consiglio agli amici giornalisti, che hanno anche casualmente preso una Tesla Model 3 made in USA (la BEV più venduta al mondo): ottima scelta nel 2020, anche se la Model Y poteva essere più vicina ai gusti degli italiani. Ma l'appetito vien mangiando...

Lo Smart Mobility Report prende poi come esempio una vettura di segmento B, mentre il sottoscritto ha voluto esagerare puntando su una vettura di un segmento ben superiore.

2

LA RICERCA SUL TCO
DI SMART MOBILITY
REPORT BASATA SULLA
COMPARAZIONE DI
DUE VETTURE BEV ED
ICE DEL SEGMENTO B

Lo Smart Mobility Report 2019 del Politecnico di Milano parla chiaro: il costo delle auto elettriche è più basso delle tradizionali anche se prendiamo come riferimento il segmento B ed una bassa percorrenza annuale.

AndiamoElettrico può apparire di parte e quindi prima della nostra esperienza diretta facciamo parlare i numeri raccolti dall'autorevole Politecnico di Milano che ha raccolto nello Smart Mobility Report 2019.

Lo Smart Mobility Report del Politecnico di Milano dedica infatti un intero capitolo al Total Cost of Ownership di un veicolo elettrico rispetto ad un veicolo "tradizionale" equivalente (ndr. e qui ci permettiamo di dissentire perchè fra una Smart ED e la più potente Smart Brabus le differenze prestazionali e di scatto sono abissali a favore della elettrica, ma accettiamo l'equivalenza per rendere più semplice il confronto...)

Assunzioni alla base del calcolo

Per rendere oggettiva la comparazione ovviamente hanno dovuto scegliere fra una vettura elettrica (BEV) ed una Benzina con le seguenti uniformità:

- Segmento: B (ossia citycar)
- Percorrenza annua: 11.000 km

(ndr. molto bassa e quindi favorevole al benzina poichè più strada si fa e più l'elettrico vince!)

- Consumi teorici: (kWh – l/100 km) 12,9 kWh vs 6 litri x 100km
- Costo iniziale vettura in euro: 34.600 BEV e 21.700 benzina

(NdR. i prezzi delle citycar nel 2020 stanno ulteriormente scendendo ma diamo pure un vantaggio al benzina. Si segnala inoltre che la ricerca non ha tenuto conto nè del VALORE RESIDUO DELLA VETTURA nè la DURATA DI DELLA VETTURA IN PERFETTA EFFICIENZA: sarebbe stato più interessante non mettere il valore del nuovo, ma la differenza del valore residuo fra un BEV ed ICE. La durata di vita fra un BEV ed un ICE va a netto favore della prima che può durare oltre il doppio considerando che l'usura della BEV è ben sotto la metà di una vettura termica, ma va bene lo stesso considerando che ogni nuova variabile crea complessità !!!)

La Ricerca sul TCO di Smart Mobility Report
basata sulla comparazione di due vetture BEV ed ICE del segmento B

- Costo alimentazione in euro per euro kWh e litro: 0,2 contro 1,6

(ndr. anche qui per esperienza diretta posso dirvi che ogni tre rifornimenti uno è gratis andando a far la spesa o attività varie, essendo sempre più diffuse le colonnine gratuite ... io ho fatto oltre 120.000 km elettrici con ricarica gratuita, ma ne parliamo dopo...!)

- RCA (euro/anno) 350 la BEV e 500 euro la benzina

(ndr. Scusate la nostra partigianeria ma la mia Tesla Model S100 D paga meno di 220 euro di RCA a Vicenza con classe di merito 14 ... Forse a Milano le polizze sono più care, ma comunque la BEV risulta ben più competitiva anche nello SMR 19 del PoliMi anche su questo versante)

- Manutenzione annua in euro:
150 € per BEV
500 € per benzina

(ndr ci sta per una piccola elettrica anche se sulle Tesla è stato eliminato il tagliando perchè non serve... !)

Elettrica (BEV)	Alimentazione	Benzina
B	Segmento*	B
11.000	Percorrenza annua (km)	11.000
12,9	Consumi teorici (kWh - l / 100 km)	6
34.600	Costo iniziale veicolo e infrastruttura** (€)	21.700
0,2***	Costo alimentazione (€/kWh - €/l)	1,6
350	RCA (€/anno)	500
150	Manutenzione (€/anno)	500

E-Mobility Market (Based on Smart Mobility Report 2019)

I tre scenari prevedono che accanto agli incentivi nazionali (uguali per tutti) vi siano quelli regionali a volte superiori agli 8.000 euro (NdR. con la diffusione prevista delle BEV e PHEV è facile prevedere che solo una minima parte possa utilizzare gli incentivi, ma l'abbassamento dei prezzi delle BEV e PHEV con proposte rateali molto aggressive sapranno compensare il gap.

La Ricerca sul TCO di Smart Mobility Report
basata sulla comparazione di due vetture BEV ed ICE del segmento B

Comunque è impensabile rinnovare il parco circolante a colpi di incentivi. Lo Stato farebbe bene – a nostro avviso – ad investire e far investire sulle infrastrutture di ricarica ed agevolare l’installazione delle wall box in tutti i condomini... oltre a trasformare i pali della luce in punti di ricarica come già avviene a Verona ed in altre città europee fra cui Londra.

Elettrica (BEV)	Area di riferimento	Incentivi all’acquisto	Tassa di circolazione	Parcheggio gratuito su strisce blu	Accesso gratuito ZTL
«Supporto basso»	Toscana	6.000 € (ecobonus, con rottamazione)	0 € per 5 anni, 62,5 € dal 6° anno	100€/anno (mancato costo per auto elettrica)	50€/anno (mancato costo per auto elettrica)
«Supporto basso»	Veneto	6.000 € (ecobonus, con rottamazione) + 3.500 € (regionale)		100€/anno (mancato costo per auto elettrica)	50€/anno (mancato costo per auto elettrica)
«Supporto alto»	Provincia autonoma di Trento	6.000 € (ecobonus, con rottamazione) + 6.000 € (provinciale)		100€/anno (mancato costo per auto elettrica)	50€/anno (mancato costo per auto elettrica)

E-Mobility Market (Based on Smart Mobility Report 2019)

Quanto detto viene mostrato in queste slide successive che mettono in cattivo rilievo alcune Regioni importanti sul versante della promozione elettrica (purtroppo in nutrita compagnia) non offrendo incentivi economici, ma fermandosi a pur sempre utili benefit come l’accesso alle ZTL (di spettanza però comunale come gli stessi parcheggi gratuiti).

Si conferma invece la lungimiranza della Provincia di Trento (peraltro ben dotata di fondi che investe efficacemente!) mentre va segnalata la Lombardia col contributo record di 8.000 euro (che però richiederebbe coperture da centinaia di milioni e non solo di alcune decine, che vengono letteralmente bruciate in poche settimane per la gioia dei pochi fortunati). In mezzo troviamo per fortuna un crescente numero di amministrazioni che stanno realizzando azioni a favore della mobilità elettrica.

La vettura elettrica sulla distanza batte sempre la termica!

L’incentivo nazionale fa vincere sempre la BEV sulla ICE. L’abbassamento dei prezzi e la maggior offerta elettrica renderanno gli incentivi meno fondamentali (ma sempre importanti) come ha capito lo stesso Governo

La Ricerca sul TCO di Smart Mobility Report
basata sulla comparazione di due vetture BEV ed ICE del segmento B

tedesco e la maggior parte dei paesi del Nord Europa. In questi paesi infatti assistiamo ad un autentico boom dell'elettrico. Senza dimenticarsi poi della Gran Bretagna dove non si paga IVA sulle elettriche (oltre a preziosi benefit per la circolazione a Londra!), al pari della Francia dove gli incentivi statali raggiungono i 6.000 con malus verso le endotermiche più inquinanti molto severi e soprattutto con plafond più strutturati, permettendo a tutti di usufruirne.

Lo Smart Mobility Report 2019 dimostra che con la sola presenza dell'incentivo statale la BEV in 5 anni pareggia il conto con la alternativa a benzina con un risparmio di circa 7.000 € nell'arco di 10 anni



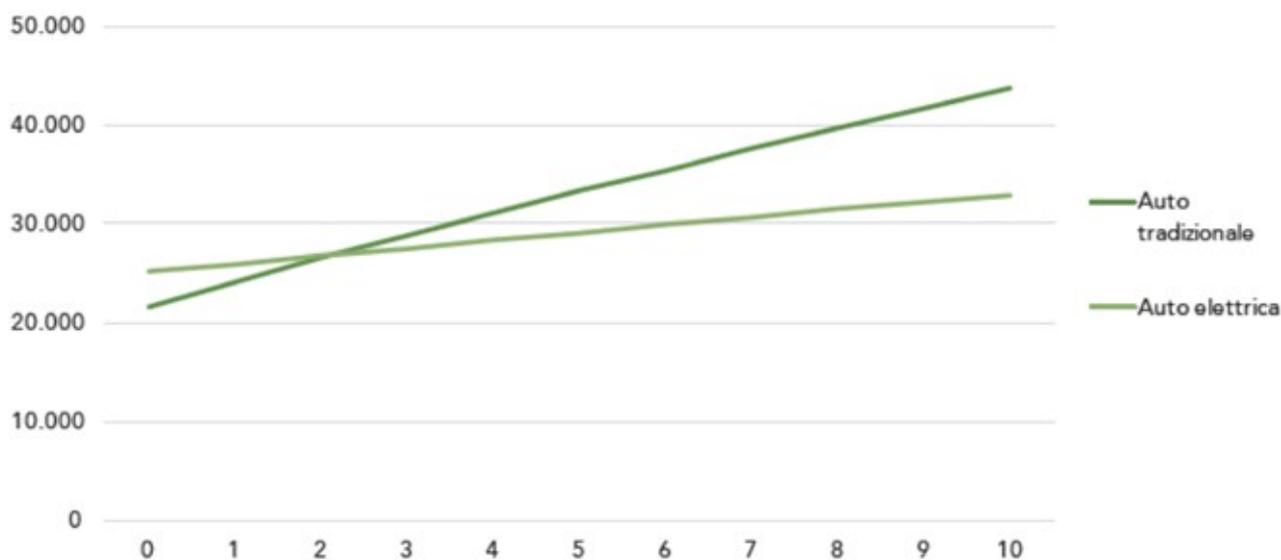
E-Mobility Market (Based on Smart Mobility Report 2019)

Se poi all'ecobonus di 6.000 € previsto in caso di rottamazione aggiungiamo un bonus regionale di 3.500 € per un totale di 9.500 € bastano appena due anni per pareggiare il conto ed il risparmio in dieci anni arriva a ben 11.000 €.

Ora si comprende perchè i contributi lombardi pari a 6.000 + 8.000 € più sconto 12% del concessionario, si sono bruciati in poche settimane pur avendo una base 2019-2020 di quasi 20 milioni di euro. Visto che il pareggio in tal caso è avvenuto con l'atto di acquisto e con importanti risparmi già nel primo anno, come certificato dal terzo caso preso in esame dal Politecnico, il BEV consente di risparmiare la stessa cifra (circa 12.000 euro) in 10 anni.

La Ricerca sul TCO di Smart Mobility Report
basata sulla comparazione di due vetture BEV ed ICE del segmento B

TCO – Caso «supporto medio»



E-Mobility Market (Based on Smart Mobility Report 2019)

Da evidenziare che soste gratuite ed accesso in ZTL non spostano di molto il calcolo economico anche se sono sicuramente degli ottimi facilitatori per la vita quotidiana in città. Ovviamente cambia tutto se si lavora in centro e si vive in periferia, piuttosto che se si vive e lavora in periferia dove tale gratuità non fornisce alcun vantaggio.

Quanto conta come si carica la vettura sul piano economico?

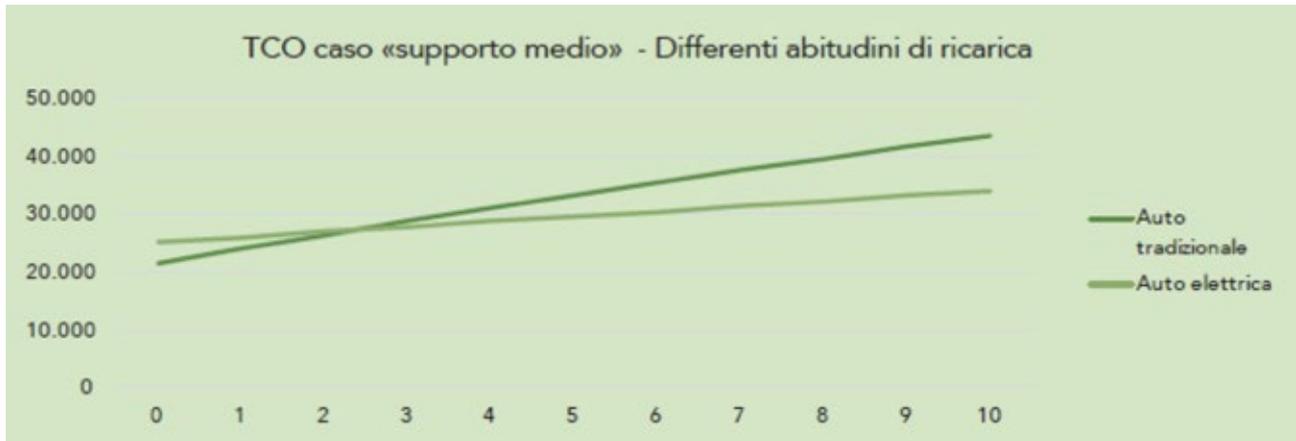
Lo Smart Mobility Report 2019, affidandosi alle testimonianze raccolte ha fatto i suoi calcoli sul seguente mix di modalità di ricarica per il caso medio e quello base:

ricarica domestica: 60%	(caso base 60%)
ricarica pubblica gratuita: 5%	(caso base 25%)
ricarica pubblica standard: 30%	(caso base 10%)
ricarica pubblica fast charge: 5%	(caso base 5%)

La differenza finale è di pochi euro anche se è interessante sapere che un sondaggio effettuato senza pretese statistiche dal Tesla Club Italy fra i suoi associati (all'epoca proprietari di sole vetture Tesla con ricarica gratuita ai Supercharger di ricarica fast) usavano la ricarica domestica o in ufficio per il 90% ed appena il 10% i Supercharger che tutti però consideravano

La Ricerca sul TCO di Smart Mobility Report
basata sulla comparazione di due vetture BEV ed ICE del segmento B

fondamentali per le trasferte extra regionali.



E-Mobility Market (Based on Smart Mobility Report 2019)

3

L'ESPERIENZA DIRETTA
DI UN OWNER
ELETTRICO CHE HA
RISPARMIATO 500 EURO
AL MESE

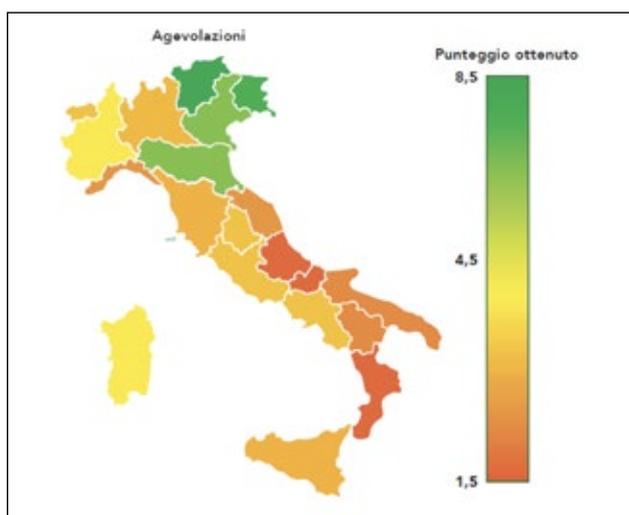
L'esperienza diretta di un owner elettrico che ha risparmiato 500 euro al mese

Come ho fatto a spendere al mese meno guidando una Tesla Model S75D rispetto ad una Fiat Freemont TD?

Come puoi spendere meno con una Tesla Model S75D rispetto ad una Fiat Freemont TD (cosa analogamente possibile prendendo ad esempio oggi una Tesla Model 3 rispetto ad una BMW Serie 3 o volendo giocare sullo stesso brand fra una Audi Q5 ed una Audi eTron)?

Per farlo devi partire dalle seguenti condizioni che ti rendono un perfetto driver elettrocompatibile.

1. fare tanti chilometri al mese
2. essere un tipo "flessibile" oltre ad essere abituato ad avere il cellulare sempre sopra il 70% di carica...
3. avere la possibilità di una struttura di ricarica efficiente (Tesla Supercharger dal 2017 nel Centro Nord , Ionity speriamo dal 2020) con colonnine di ricarica diffuse con il circuito di interoperabilità di Enel X



E-Mobility Market (Based on Smart Mobility Report 2019)

4. abitare in una area dove le stesse amministrazioni pubbliche spingano sulla mobilità sostenibile. Infatti, come ha dimostrato analiticamente il già ricordato Smart Mobility Report 2019 del Politecnico di Milano: il ranking passa infatti dall'8,5 del Trentino Alto Adige all'1,5 di Molise e Calabria.

Per mia fortuna rientro in pieno in tutte e quattro le condizioni potendo quindi fare davvero "bingo"!

Se anzichè abitare e lavorare a Vicenza (città con la maggior densità di auto elettriche) fossi residente a Reggio Calabria avrei avuto decisamente molti più problemi. È un peccato che proprio le zone che avrebbero maggior bisogno di riscatto economico e sociale siano quelle più penalizzate dal

L'esperienza diretta di un owner elettrico che ha risparmiato 500 euro al mese

punto di sostegni pur essendo Regioni turisticamente meravigliose, potendo abbinare la mobilità elettrica alle bellezze naturali che le caratterizzano...ma ci sono anche delle sorprese come la Sardegna (in termini di incentivi per le imprese) e la Sicilia, sempre più infrastrutturata.

Ecco il mio confronto personale Model S vs Fiat Freemont, costo per costo, per scoprire di risparmiare quasi 500 euro al mese pur costando molto di più!

Noi qui vogliamo dimostrare come sia stato possibile realmente per me anticipare i tempi divertendomi, salvaguardando l'ambiente e pure risparmiare!

Lo abbiamo fatto anche perchè prima di noi nessun giornalista di auto o redazione aveva mai preso una vettura elettrica come auto di servizio e quindi mi sembrava che dopo giusto 20 anni da editore del web magazine di informazione motoristica www.infomotori.com fosse giunto il momento di aprire un nuovo capitolo anticipando nuovamente gli amici colleghi.

Vediamo quindi i vari fattori che portano alla mia dichiarazione (che per alcuni può apparire strana) con la premessa che nel 2017 l'unica possibilità di fare 80.000 km in tutta Europa era data da Tesla mentre nel 2020 (probabilmente fine anno) inizia ad essere ipotizzabile con diverse altre rivali.



L'esperienza diretta di un owner elettrico che ha risparmiato 500 euro al mese

- Rata mensile: più alta ma senza eccessi...

Su questo versante Fiat batte a mani basse Tesla trattandosi di due modelli con un prezzo ben differente pensando che di listino la Model S75D costava di listino con gli accessori inclusi ben 120.000 euro contro i circa 30.000 della Freemont!

Nonostante tutto con la Fiat Freemont pagavo circa 450 euro al mese di finanziamento e con la Tesla 875, poco meno della metà potendo giocare tre jolly importanti: il tasso di interesse promozionale dello 0,75% (non più presente), 60 rate mensili contro le 36 (con un valore residuo molto più favorevole in proporzione alla Tesla) e soprattutto aver optato per una vettura dimostrativa che mi ha permesso di risparmiare 30.000 euro accettando un'auto con 5.000 km! (a compensazione segnale che la stessa Fiat Freemont era stata acquistata usata di un anno!).



- Carburante/Corrente: gratis fa la differenza che porta in vantaggio la Tesla!

Qui è scattato non solo il pareggio ma anche il sorpasso dell'elettrico sul motore tradizionale.

La corrente elettrica costa molto meno della benzina (e del Diesel) e neppure GPL e metano riescono a batterla se caricate principalmente da casa e/o ufficio.

Se poi il costo dell'energia – come nel mio caso – è pari a zero la differenza è

L'esperienza diretta di un owner elettrico che ha risparmiato 500 euro al mese

notevole facendo almeno 4.000 km al mese.

Ovvio che se avessi fatto 400 km al mese sarebbero cambiati i termini ma non avrei certo preso il modello nato per macinare chilometri elettrici! (la mia media chilometrica corrisponde poi a quella della stessa media dei proprietari di Tesla come emerso da un sondaggio realizzato dal Tesla Club Italy confermando che chi usa una vettura elettrica idonea a lunghe percorrenze viene poi ampiamente sfruttata, lasciando paradossalmente in garage le altre endotermiche che divertono meno e consumano di più parlando di sportive e ammiraglie sopra i 3 litri di cilindrata).

Segnalo che ho sempre guidato briosamente rispettando il codice della strada, ma sfruttando spesso la super accelerazione coadiuvata da tutti i dispositivi per il comfort invernale (riscaldamento abitacolo, sedili e volante!) con prestazioni nettamente inferiori a qualsiasi rivale, pensando che lo scatto da 0 a 100 orari avveniva attorno ai 4 secondi...

Grazie ad un benefit Tesla (che interessa ancora oggi tutte le Model S ed X) io non pagavo nessuna ricarica per tutta la durata del mio possesso! In più il Comune di Vicenza installava 4 colonnine con ricarica gratuita di cui una a meno di dieci minuti da casa mia...

Tradotto in cifre 4.000 km con una media di 10 km litro fanno 400 litri che a 1,5 euro a litro di gasolio andando nelle stazioni di servizio "bianche" a self service fanno 600 euro, ben più care se avessi fatto il pieno in autostrada.

Potete anche obiettarvi che Tesla mi ha fatto pagare in anticipo tale gratuity e che sono stato fortunato ma anche a Verona, Treviso e Padova trovate colonnine comunali a ricarica gratuita come decine di centri commerciali e comunque in casa un kWh costa circa 0,20 €.

Se fate tanta strada come me e non avete una Tesla Model S o X vi fate un abbonamento flat da 75 euro ed alla fine pagherete praticamente un decimo rispetto a chi usa con grande frequenza un turbodiesel o benzina. La stessa Porsche offre un flat a 100 euro per caricare a casa a 11kWh con un wallbox dedicato.

Restando nel mio caso siamo già al sorpasso con:

L'esperienza diretta di un owner elettrico che ha risparmiato 500 euro al mese

MODELLO AUTO	RATA	CARBURANTE	COSTO
Fiat Freemont TD	450,00 €	600,00 €	1.050,00 €
Tesla Model S75D	875,00 €	0 €	875,00 €

Già con due voci il mio risparmio era di 175 euro e se anzichè una Fiat avessi avuto una tedesca premium il divario sarebbe stato più ampio, ma la comparazione TCO non termina qui.

- Bollo circolazione ed Assicurazione... altro vantaggio per l'elettrica.

In Veneto le auto elettriche non pagano il bollo di circolazione per 5 anni (in Lombardia mai) e dopo il quinto solo il 25% del dichiarato. Inoltre, l'RCA auto di una auto elettrica è nettamente più basso avendo kW e non CV che vengono tradotti in maniera favorevole alle BEV tanto che la mia RCA non superava i 220 euro a cui aggiungere 400 euro per furto (su 60.000 euro) ed incendio che mi costava meno della Fiat Freemont assicurata per RCA, Furto (30.000 euro) ed incendio a più di 800 euro con un bollo annuale di 500 euro!

MODELLO AUTO	BOLLO	ASSICURAZIONE	COSTO
Fiat Freemont TD	500,00 €	800,00 €	1.300,00 €
Tesla Model S75D	0 €	600,00 €	600,00 €

Differenza mensile 58 euro a vantaggio Tesla che in realtà veniva pareggiato avendo scelto una full kasko che mi costava giusto 1.300 euro !!!

- Manutenzione ordinaria, Tagliandi e consumabili : elettrica invincibile

Altra piccola soddisfazione e ad altri euro risparmiati! Tutte le case automobilistiche tradizionali dichiarano che in assenza di tagliandi decadono le garanzie. Tesla Motors di fatto li ha eliminati dal 2019 rendendoli facoltativi ed invitando a farne uno ogni paio di anni se le percorrenze sono sostenute. Ai 175 euro di risparmio (rata + energia) aggiungiamo quindi altri 100 euro mensili fra tagliandi, elementi consumabili e spese dovute ad usura, arrivando a 275 euro al mese stando confrontando due vetture davvero diverse...

Ma non finiscono qui i risparmi!

L'esperienza diretta di un owner elettrico che ha risparmiato 500 euro al mese

- Parcheggi gratuiti ed accessi nelle ZTL senza costi

Lavorando con l'auto mi muovo molto, ma logicamente la vettura è spesso parcheggiata e voi tutti sapete che parcheggiare una vettura costa sempre di più. Ma non per le auto elettriche.

In moltissimi Comuni potete infatti parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu come nella mia Vicenza, ma anche a Treviso, Verona o Milano, Bologna o Roma per fare qualche nome!

Ed a Vicenza poter parcheggiare tutto il mese, sia sui parcheggi a raso che nei parking sotterranei, vale almeno 100 euro di abbonamento risparmiato, che immagino valga anche di più in città più importanti come Milano, Roma o Bologna ..

Viaggiare senza dover lasciare la vettura fuori dalle ZTL o risparmiare 5 euro ogni volta che vai a Milano in Area C non è affatto male e visto che sono sempre in giro in auto (con almeno 4 trasferte mensili a Milano) posso tranquillamente pensare di aggiungere altri 100 euro di risparmio di parcheggio sulle strisce gialle o blu a Milano (grazie ad un permesso da richiedere al Comune) ... un conto ben salato.

Quindi ai 275 euro di risparmio rata + energia ne conterei per difetto altri 200 per parcheggi ed accessi che, oltre al denaro, ti fanno risparmiare molto tempo... Portando quindi il mio risparmio a sfiorare i 500 euro mensili....

- Ciclo di vita della vettura.

La stessa garanzia della Tesla Model S ti fa capire che la durata fra una vettura elettrica ed una endotermica sia ben diversa, pensando che nessuna diretta rivale tradizionale di una Model S offra ben 8 anni di garanzia senza limite di chilometraggio per batterie e motori con 80.000 km e 4 anni su tutto il resto della vettura.

Arrivati a 200.000 km in passato sarei stato felice ed avrei iniziato a pensare a sostituire la vettura Diesel o benzina, mentre con una vettura elettrica con tale affidabilità e garanzie significa aver raggiunto il primo di numerosi step del suo ciclo vitale: se anche volesse venderla chi la prenderà sarà sereno non avendo timori di cinghie, trasmissioni, pulegge, testate e tante problematiche che tutti gli automobilisti ben conoscono.

L'esperienza diretta di un owner elettrico che ha risparmiato 500 euro al mese

Poter tenere in piena efficienza una vettura per 8 e più anni significa anche che il vostro investimento è più profittevole.

Nel mio caso dopo aver pagato 60 rate risparmiando al mese circa 500 euro come dimostrato pari a 30.000 euro, avrei potuto lasciare la vettura o riscattarla per un valore residuo di circa 25.000 euro per tenerla ancora per almeno 5 anni (magari come seconda auto per i viaggi autostradali) Avrei potuto anche rivenderla recuperando ulteriori euro, cosa che mai sono riuscito a fare in passato con le auto tradizionali a causa del loro valore residuo sempre più basso.

La mia storia elettrica ha avuto una ulteriore scossa poichè pur felice della mia prima Tesla Model S75D ho avuto l'opportunità di sostituirla beneficiando di una doppia opportunità: ricevere un'ottima valutazione della mia vettura con oltre 80.000 km dalla stessa Tesla Italia, ed avere una proposta per una Model S100D Long Range, incredibile al punto che la mia rata mensile è passata da 875 a 900 euro tondi al mese pur guidando la vettura con la maggior autonomia. Oggi il range viene dichiarato sulla base del ben più realistico ciclo di omologazione WLTP, che nel caso di questo nuovo modello è di oltre 600 km per un ammiraglia di 5 metri e quasi 2 tonnellate...

Inoltre una vettura non ha bisogno di alcun "consumabili" salvo quello dei liquidi per la pulizia dei cristalli. Non serve il gasolio invernale, gli additivi, olii vari, adblue e tante altre cose che tutti gli automobilisti conoscono e pagano profumatamente, specie se hanno una vettura di marca premium.

Lo stesso sistema frenante grazie al recupero energia che si attiva appena si alza il piede dell'acceleratore, fa sì che prima dei 140.000 km non valga neppure la pena far controllare le pastiglie dei freni. Pure gli pneumatici hanno una vita più lunga grazie ad una migliore distribuzione dei pesi (la batteria conferisce un baricentro ottimale tra asse anteriore e posteriore) e all'assenza dei tipici strappi delle trasmissioni a marce, manuali o automatiche, di cui è necessariamente munita l'auto termica.

Non fare manutenzione si traduce in un altro bel risparmio che sulla mia Freemont (che si è sempre comportata bene essendo anche stata sempre diligentemente guidata da me e controllata da benzinai di fiducia e concessionaria ufficiale) mi ha fatto spendere mediamente 100 euro al mese.

L'esperienza diretta di un owner elettrico che ha risparmiato 500 euro al mese

Sommando tutti gli interventi che invece non ho dovuto fare sulla Tesla e se avessi avuto una berlina di pari segmento della Tesla Model S i 100 euro mensili sarebbero stati più pesanti, ma non è nel perimetro della nostra analisi che vuole farvi capire quanto abbia risparmiato lasciando una Fiat Freemont per una Tesla elettrica.

4

CONCLUSIONI

Conclusioni



Dopo tanti numeri e dati dimostrati e replicabili, le conclusioni potrebbero terminare con uno stringato: le auto elettriche sono davvero più convenienti delle tradizionali con un costo di utilizzo e proprietà ben inferiore!

Ma ci fa piacere concludere con qualche altra "pillola elettrica".

A differenza delle auto tradizionali a motore a scoppio le vetture elettriche hanno infatti differenti peculiarità anche dal punto di vista economico e di gestione come visto in questa guida.

La maggior differenza è che le auto termiche saranno sempre più care e complicate per rispettare le sempre più severe normative in tema di emissioni, tanto che molti costruttori al motore termico ne aggiungono pure uno elettrico spinti più dal panico delle multe che dalla razionalità tecnica creando delle complesse ibride plug-in con batterie che arrivano a 30 kWh.

Conclusioni

Le auto tradizionali saranno sempre più care, mentre quelle elettriche sempre più economiche, anche in virtù del fatto che il costo delle batterie sta calando ogni anno.

La soluzione ibrida come dice la parola stessa, andava bene nel 1997 quando l'ha lanciata in grande stile Toyota (anche se in realtà la prima ad introdurla è stata la Honda...), ma oggi è una buona soluzione per le vetture endotermiche, non un'alternativa futura alle elettriche.

Inoltre, il caos normativo ha creato una proliferazione di ibride con nomi svariati che vanno dalle Mild Hybrid, vetture che recuperano energia frenando, ma non possono fare neppure un metro in modalità elettrica, alle ibride pure con dei piccole batterie che consentono brevissime distanze, fino alle ibride plug-in, con la presa che consente di ottimizzare le emissioni. A mio parere sono convenienti nel breve termine, abbassando discretamente il livello medio delle emissioni, ma non per il Cliente, a meno che non la noleggi per due/tre anni per poi lasciarla a favore di una elettrica pura.

Finalmente nel 2020 stanno arrivando le prime elettriche popolari anche se purtroppo l'Italia dovrà attendere il 2021 per avere le quantità e le novità che invece sono già disponibili o lo saranno nei prossimi mesi nel resto d'Europa.



Conclusioni

Nonostante tutto già oggi grazie a PSA la differenza della rata mensile di una Opel Corsa o di una Peugeot 208 con alimentazione elettrica, Diesel o Benzina è praticamente nulla se pensiamo che i pochi euro di differenza sono compensati dal minore costo dell'elettricità rispetto al carburante, dando quindi la massima libertà di scelta all'acquirente senza farsi influenzare dal fattore prezzo.

Non valutare oggi l'acquisto di una vettura elettrica nel Centro Nord è una scelta sconveniente a livello non solo ambientale, ma anche economico, come dimostrato in questa guida che offre un'analisi del TCO. Non bisogna trascurare poi che una vettura elettrica è decisamente più divertente di una tradizionale.

Al Centro Sud, la rete infrastrutturale è ancora in via di espansione e la stessa Tesla continua a promettere supercharger a latitudini inferiori a Roma, ma ancora a gennaio 2020 non se ne vedono ed il prossimo sarà in località Adda sulle BREBEMI (Brescia Bergamo Milano) che va bene a me, ma certo non agli amici del Meridione che non hanno ancora SC nè in Sicilia nè in Sardegna (anche se promesse da anni).

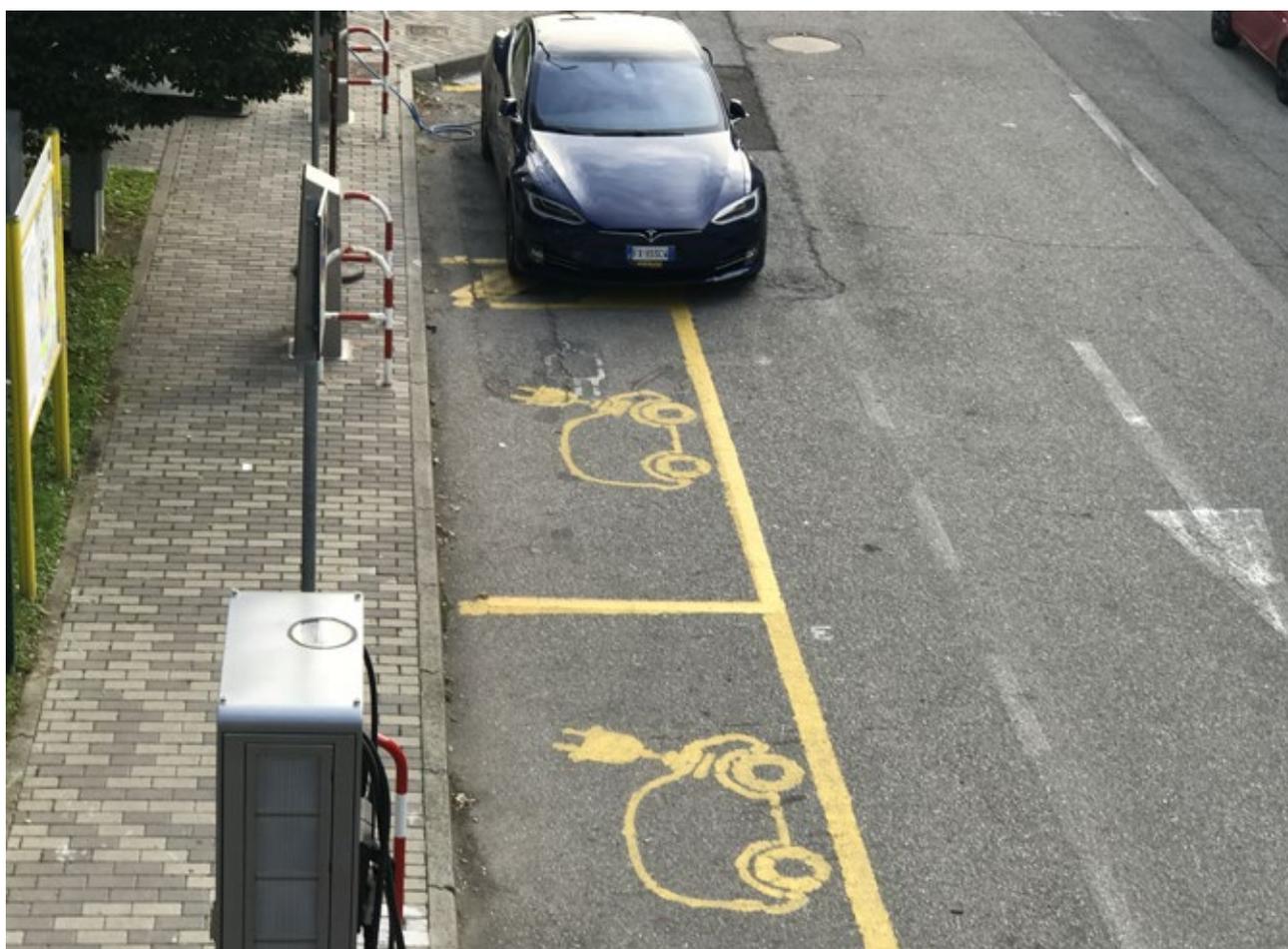
Non ci resta che sperare in Enel X e gli altri Charging Point Operator, che hanno mostrato una visione più completa e nazionale privilegiando certo il Nord dove ci sono più elettriche senza però trascurare la parte finale del nostro splendido Stivale!

Ringraziamenti

AndiamoElettrico.it ringrazia per primi gli oltre 1.200 proprietari di BEV e PHEV che hanno aderito all'idea di promuovere la mobilità elettrica vivendola quotidianamente e diventando a loro volta sia early adopter sia dei veri ambasciatori.

AndiamoElettrico.it ringrazia Enel X per aver sostenuto la realizzazione e la promozione di questa serie di guide oltre e soprattutto per dare la possibilità a tutti gli owner di vetture elettrificate di ricaricarsi agevolmente in tutta Italia e non solo!

Un grazie particolare anche all'Editore che ha sostenuto il progetto decisamente innovativo ed originale ed al suo Team con particolare attenzione a David De Toffani Galloway per la parte grafica e Ivana Gabriella Cenci, cofondatrice della società che ha dato ampia libertà al progetto oltre che grandi doti di pazienza. Un grazie di cuore a tutti coloro che ci hanno fornito aiuto, preziose informazioni, utili correzioni abbinata ad integrazioni.



Note sull'autore

Carlo Valente, Classe 1964, papà di Carlotta (15) e Carlo Alberto (13), fin da giovane appassionato di motori iniziando a 19 anni a scrivere di auto e dal 1990 è Iscritto all'Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile (UIGA), collaboratore prima di molte testate diventa poi consulente di comunicazione e quindi editore specializzandosi dal 1997 in web magazine di informazione motoristica. Nel 2016 inizia a guidare in Florida (USA) vetture elettriche innamorandosene e dal 2017 approfondisce la sua esperienza provando tutti i modelli presenti sul mercato fino a sceglierne una per i suoi spostamenti andando in modalità elettrica per oltre 150.000 km.

La sua società utilizza unicamente energia rinnovabile grazie ad un impianto fotovoltaico (coordinato ad uno solare) con due accumulatori da 26 kWh per avere energia pulita anche nelle ore prive di sole.

Nella primavera 2019 crea www.andiamoelettrico.it che in pochi mesi diventa il punto di riferimento per i proprietari di BEV e PHEV a cui è esclusivamente riservato con oltre 1.500 aderenti. Da luglio 2019 è Enel X Ambassador.

Bibliografia

Per realizzare questa guida ci siamo affidati al materiale elaborato in passato da Caval Service srl, alle fonti ed immagini di Enel X, ai documenti presenti sui siti delle Amministrazioni Pubbliche: dal Ministero dell'Economia a quello delle Infrastrutture fino alle Regioni e ai Comuni.

Prezioso aiuto ci é giunto dallo Smart Mobility Report 2019 realizzato dal Politecnico di Milano Dipartimento di Ingegneria Gestionale.

Soprattutto ho fatto memoria dei miei ultimi tre anni vissuti sempre più in modalità full electric!

Abbiamo inoltre consultato i siti di Terna per raccogliere materiale autorevole e di altre società rielaborando sempre i documenti nel pieno rispetto del Copyright virgolettando eventuali prese integralmente.

Confessiamo di non aver trovato nulla di analogo a questa guida che ovviamente è a disposizione di addetti ai lavori, studenti, insegnanti, automobilisti che si stanno avvicinando alla mobilità elettrica con la preghiera di citare AndiamoElettrico.it ed Enel X sponsor della stessa guida.

