

anni a
viaggia
elettrico

Hpc e non solo: i traguardi e gli obiettivi di Free To X

GRAZIE ALLE OLTRE 70 STAZIONI DI RICARICA ATTIVE SULLA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA, FREE TO X HA CONTRIBUTITO IN MANIERA IMPORTANTE A RENDERE POSSIBILI I VIAGGI A LUNGO RAGGIO IN ELETTRICO. «DIFFICILE PENSARE CHE UN UTENTE ACQUISTI UN BEV SENZA UN'INFRASTRUTTURA ADEGUATA. ABBIAMO FATTO UNA SCOMMESSA CON UN INVESTIMENTO IMPORTANTE E I RISULTATI CI HANNO DATO RAGIONE» AFFERMA STEFANO CATOLINO, HEAD OF E-MOBILITY. OLTRE ALL'UPGRADE DEI CHARGING POINT IN AUTOSTRADA PER RISPONDERE A UNA DOMANDA IN CONTINUO AUMENTO, NEL FUTURO DEL CPO ANCHE STAZIONI IN AREE URBANE E NUOVE SOLUZIONI PER IL RIFORMIMENTO ENERGETICO

DI MATTEO BONASSI

Oggi viaggiare in elettrico si può e lo spauracchio della cosiddetta "ansia da ricarica" sta via via scomparendo. Merito anche di Free To X, Cpo che in soli due anni ha cambiato completamente la percezione circa gli spostamenti a lungo raggio: «Free To X ha iniziato a infrastrutturare la rete autostradale italiana due anni fa» spiega Stefano Catolino, Head of e-mobility, «seguendo un piano approvato dal Ministero dei trasporti ad Autostrade per l'Italia che prevede la realizzazione e la gestione in qualità di Cpo di 100 stazioni di ricarica ad alta potenza in altrettante aree di servizio. Il completamento del piano è previsto entro la fine di quest'estate. Questo significa che l'Italia raggiungerà con 2 anni di anticipo i target previsti dall'AFIR - in approvazione da parte della Commissione

europea - che prevede 60 km di interdistanza tra i punti di ricarica sulle principali arterie del Paese. A oggi sono state completate 81 stazioni, mentre su ulteriori 11 abbiamo il cantiere aperto e i lavori sono in fase di completamento. 71 stazioni sono già attive e a disposizione degli utenti, distribuite uniformemente da nord a sud sulla rete di Autostrade per l'Italia con una interdistanza media attuale di 70 km lungo le principali direttrici, quindi perfettamente in linea con le necessità di chi utilizza una vettura full electric per spostamenti a lungo raggio». Una sfida vinta da Free To X, quella dei viaggi a lunga percorrenza in elettrico, grazie a un investimento coraggioso e importante, a una pianificazione attenta delle cantierizzazioni e alla realizzazione di un'infrastruttura efficiente e affidabile. Il "viaggio" però è ancora lungo: Free To X ha già in programma un upgrade per



«Oggi i viaggi in elettrico a lungo raggio utilizzando la rete autostradale sono tranquillamente praticabili. Lo scopo principale con cui abbiamo intrapreso questo progetto era essenzialmente quello di colmare questo grosso gap»

le stazioni autostradali più congestionate, nuovi piani per l'espansione del network anche al di fuori della rete autostradale e l'impiego di nuove soluzioni di ricarica sempre più sostenibili.

Alla luce degli obiettivi raggiunti la situazione per chi viaggia in elettrico è radicalmente cambiata...

«Assolutamente. Oggi i viaggi a lungo raggio utilizzando la rete autostradale sono tranquillamente praticabili. Lo scopo principale con cui abbiamo intrapreso questo progetto era essenzialmente quello di colmare questo grosso gap. Ovviamente ci siano dovuti "scontrare" con il consueto dilemma tra domanda e offerta, ovvero sull'efficacia di questo investimento anche alla luce di un parco Bev circolante ancora molto limitato. Ma, d'altro canto, senza un'infrastruttura di ricarica adeguata è anche difficile pensare che gli utenti decidano di passare a un veicolo full electric. Free To X, spinta anche da ASPI (Autostrade per l'Italia, Ndr), ha deciso di investire diverse decine di milioni di euro per sbloccare questa situazione e fare in modo che la mobilità elettrica prendesse sempre più piede. Quindi, non seguendo i trend del mercato dei veicoli elettrici ma, al contrario, stimolando la domanda».

L'elettrificazione della rete autostradale è partita nel 2021. Quali sono state le tappe più importanti?

«Siamo ufficialmente partiti nella prima parte del 2021, dopo la nascita di Free To X e l'attivazione a maggio della prima stazione di ricarica ad alta potenza a Secchia Ovest sull'autostrada A1 all'altezza di Modena, grazie a un progetto pilota che ha visto coinvolti ASPI ed Enel X Mobility (oggi Enel X Way). Questa può essere considerata l'avvio in operatività di Free To X. Un'altra tappa importante è stata l'installazione della stazione di ricarica nell'area di servizio San Zenone Ovest a sud di Milano, realizzata interamente da Free To X con una configurazione con stalli passanti, in modo da rendere più agevoli le operazioni di ricarica anche a veicoli con rimorchi. I lavori sono durati meno di 3 mesi grazie al forte affiatamento di tutti i fornitori coinvolti. Altro fiore all'occhiello è sicuramente la realizzazione nell'estate 2022 della prima stazione di ricarica ad alta potenza aeroportuale, realizzata in tempi record presso l'aerostazione di Milano Linate».

È possibile capire attraverso le vostre stime quanto vengono utilizzate le stazioni di ricarica sulla rete autostradale?

«Questo è un dato che monitoriamo costantemente e abbiamo notato che il tasso di utilizzo dell'infrastruttura di Free To X è in crescita, anche a ritmi sostenuti, con l'aumentare del numero di stazioni attive. Segno che sempre di più l'e-driver ha piena consapevolezza che il viaggio in elettrico sulla rete autostradale è ormai una realtà. Inizialmente il nostro timore era che la domanda, all'aumentare dell'offerta con una rete sempre più capillare, non crescesse di pari passo. Invece è incrementata più velocemente dell'offerta. Già durante i ponti della scorsa primavera diverse stazioni di ricarica sono andate in saturazione in orari della giornata differenti. E non solo sulle principali direttrici di traffico. Anche al sud, sulla Napoli-Bari abbiamo registrato dei picchi

con momenti della giornata in cui tutte le colonnine erano occupate. Questo ci ha portato a pianificare già ulteriori ampliamenti per le stazioni di ricarica esistenti. Avendo previsto questa necessità in fase di progettazione, l'upgrade può essere fatto molto agilmente, perché sono stati installati preventivamente i cavidotti: per raddoppiare la capacità delle stazioni è sufficiente montare la colonnina e disegnare lo stallo. Quindi già nei prossimi mesi amplieremo le stazioni con più alto traffico».

Quali sono state le criticità da affrontare e che ancora frenano lo sviluppo della rete ultrafast?

«Free To X ha iniziato l'attività organizzando in maniera dettagliata il piano completo relativo alle 100 stazioni di ricarica. Non siamo partiti con i primi siti per poi procedere in sequenza. Abbiamo lavorato in ombra: nei primi sei mesi le stazioni di ricarica non venivano aperte ma sono stati fondamentali per rispettare le tempistiche. Per tutte le 100 stazioni di ricarica sono state avviate le richieste di connessione alla rete MT ai Dso coinvolti (per il 95% e-distribuzione del gruppo Enel), in seguito ai sopralluoghi è stata sviluppata la progettazione dei siti e, tramite procedure competitive ad evidenza pubblica, ci siamo occupati dell'approvvigionamento degli ev-charger e delle cabine di trasformazione, queste ultime necessarie per una infrastruttura di ricarica ad alta potenza secondo gli standard definiti dal concessionario autostradale. Questa fase preliminare è iniziata nell'aprile del 2021 ed è proseguita fino a settembre. In ottobre sono stati aperti i primi cantieri: grazie al lavoro svolto in precedenza potevamo gestirne diversi contemporaneamente, fattore che è stato decisivo per accelerare la realizzazione dei nostri piani. Tra le principali criticità direi senz'altro quella di lavorare in presenza di traffico e garantire al contempo la piena fruibilità di tutti i servizi nelle aree di servizio. Anche la gestione in parallelo di diverse decine di cantieri attivi su tutta la rete autostradale, con una struttura in fase di start-up, e la gestione di più cantieri in contemporanea con gli affidatari oil e/o ristoro è stato ulteriore elemento di complessità».

In tanti, tra i vostri competitor, si lamentano spesso dei tempi necessari all'allacciamento delle stazioni...

«Un altro elemento di vantaggio nell'approcciare il piano è stato quello di lavorare a stretto contatto con il distributore. Questo ci ha permesso di risolvere velocemente le criticità di ogni singolo cantiere, quindi di essere più rapidi nello sviluppo dell'infrastruttura, ma ha permesso anche a e-distribuzione di organizzare il proprio lavoro in maniera più strutturata. Riguardo alla parte burocratica si poteva fare poco. Dove ci sono stazioni con vincoli paesaggistici, a oggi gli enti locali hanno tempistiche predefinite per rilasciare i permessi».

Una volta raggiunti gli obiettivi sulla rete autostradale, quale sarà la vostra strategia di crescita?

«Lo scopo di Free To X è stato sin dall'inizio quello di accelerare la transizione verso la mobilità elettrica del Paese, partendo senza dubbio dal mettere a disposizione dell'intero settore un'infrastruttura di ricarica ad alta potenza lungo le autostrade, dove era ancora

presente un importante gap che ha ostacolato, o comunque sviluppato di meno rispetto ad altri Paesi europei, l'adozione dei veicoli elettrici. Completato il piano delle 100 stazioni ad alta potenza lungo la rete autostradale, Free To X è interessata, grazie all'importante know how acquisito in questi mesi, a sviluppare il network di ricarica anche su altri siti prevalentemente ad alta frequentazione per arricchire l'offerta Hpc agli automobilisti. Uno degli esempi più emblematici in questo senso è l'infrastruttura realizzata presso l'aeroporto di Milano Linate con SEA. Nel 2021, quando eravamo ancora in fase di prima start up, è stata pubblicata la gara e abbiamo deciso di partecipare con un progetto importante, molto impegnativo a livello di Capex, ma con l'obiettivo di dare un'identità a quello che, secondo la nostra vision, rappresenta il futuro delle stazioni di ricarica. Una stazione con 10 charging point ad alta potenza con pensilina al servizio non solo del traffico aeroportuale ma di tutta la città di Milano, perché è in un'area libera dal parcheggio dedicato agli utenti dell'aeroporto».

Vi aspettavate performance così importanti da una struttura esterna alla rete autostradale?

«Quando abbiamo partecipato al bando per la stazione di Linate eravamo già consapevoli delle sue potenzialità. Premesso questo, posso confermare che i numeri generati dall'infrastruttura ci hanno positivamente sorpreso. Questi dati hanno confermato che è possibile raggiungere numeri importanti anche su strade urbane ed extra urbane, a patto che l'installazione delle stazioni venga pensata e portata avanti in maniera intelligente, soprattutto se consideriamo stazioni fast e ultrafast con investimenti importanti. Se inizialmente l'obiettivo degli operatori era quello di attivare il numero di charging point più alto possibile,

LA STAZIONE DI RICARICA REALIZZATA DA FREE TO X PRESSO L'AEROPORTO DI MILANO LINATE, DOVE È STATO ANCHE IMPLEMENTATO IL SISTEMA DI PAGAMENTO PLUG & CHARGE



è invece molto importante individuare i siti giusti e in grado di intercettare la domanda. È prioritario capire "il dove e il come" e poi investire sul servizio che un Cpo offre. Bisogna sempre puntare sulla qualità per assicurare un'esperienza di ricarica che soddisfi il cliente».

In futuro, quindi, potrebbero esserci altre iniziative simili?

«Assolutamente sì, perché Free To X è una realtà molto attenta al mercato e l'obiettivo è sicuramente quello di realizzare stazioni in prossimità di punti ad alta frequentazione. Come Free To X - pur mantenendo un focus sull'alta potenza con investimenti importanti per rendere l'esperienza di ricarica pubblica simile al rifornimento attuale dei motori endotermici tradizionali - non escludiamo altre tipologie di infrastrutture a potenza minore, a completamento dell'offerta, laddove la durata della sosta media degli e-driver è maggiore».

A proposito di diverse soluzioni di ricarica, lo scorso marzo Free To X ha lanciato un bando per la fornitura di stazioni: con quale obiettivo? Avete appunto in programma di inserire nuove tipologie di ev-charger?

«A marzo di quest'anno, quindi a piano avan-

zato, Free To X ha pubblicato una manifestazione di interesse per valutare da una parte l'interesse di nuovi operatori a sposare la causa di Free To X più in virtù di partner che come semplice fornitore; dall'altra individuare nuove soluzioni sul mercato, in particolare degli High Power Charger. Questo perché si stanno facendo largo aziende in grado di puntare su tecnologie differenti. Free To X fino a oggi ha privilegiato una soluzione all-in-one, quindi ev-charger che prevedevano la presenza dell'unità di potenza all'interno. Però esistono anche, dove la situazione e il layout dell'infrastruttura lo consentono, soluzioni che mettono in campo power unit esterni con diverse unità 'satellite' collegate. Nei prossimi mesi procederemo con la seconda fase del bando che servirà sia ad ampliare la rete già esistente, sia a far fronte a nuove opportunità che dovessero presentarsi per la crescita del nostro network. Anche perché, come abbiamo potuto constatare lo scorso anno, i tempi di approvvigionamento per alcune realtà sono stati abbastanza critici. In questo caso siamo riusciti a rispettare i tempi previsti organizzando con i nostri fornitori piani di delivery serrati, ma ben strutturati e continui».

Rimanendo in tema di nuove tecnologie, come sta procedendo l'implementazione del Plug & Charge presso le vostre colonnine?

«Siamo partiti sull'infrastruttura di Milano Linate, dove abbiamo fatto un primo test. Oggi abbiamo oltre metà delle stazioni di ricarica già pronte per supportare questo sistema di pagamento. La sua diffusione dipenderà anche dai piani tariffari a esso legati da parte dei Mobility Service Provider.»

Una delle leve per lo sviluppo delle infrastrutture sono sicuramente i fondi del Pnrr, che però non prevede colonnine sulla rete autostradale. In che modo potrebbero essere utili alla vostra crescita?

«Premesso che Free To X non ha potuto beneficiare dei fondi del Pnrr in quanto non previsti per le infrastrutture di ricarica, seppur ad alta potenza, lungo la rete autostradale, riguardo alla scadenza fissata per giugno e relativa alle colonnine su strade urbane ed extra urbane noi, come altri operatori, non eravamo pronti a partecipare alla gara dedicata al fondo. Quindi ci stiamo organizzando per l'adesione al Pnrr con prossime tornate.

Nel corso del 2022 Free To X si è comunque aggiudicata il bando per un'importante finanziamento europeo nell'ambito CEF che ha supportato l'accelerazione del piano. A oggi Free To X come tanti altri operatori è in fase di cash out quindi è importante rientrare dell'investimento fatto, ma è una scommessa su cui crediamo fermamente e i numeri ci stanno dando ragione».

Come è cambiata in questi due anni la strategia di comunicazione di Free To X? Quali evoluzioni avete previsto in quest'ambito per il futuro?

«Il team Marketing e comunicazione di Free To X nel corso dell'ultimo anno ha voluto allarga-



QUESTANNO FREE TO X È STATA TITLE SPONSOR DEL GIRO-E. IL CPO HA UTILIZZATO STRATEGIE MARKETING INNOVATIVE PER PARLARE DI E-MOBILITY E SOSTENIBILITÀ, SBARCANDO ANCHE SU TIKTOK E REALIZZANDO UNA SERIE DI PODCAST DEDICATI

re i canali di comunicazione, tradizionali e non, per aumentare la propria brand awareness rivolgendosi a un pubblico sempre più interessato al settore e sempre più giovane. Dopo l'apertura dei canali social di Facebook, Instagram e LinkedIn, con le varie rubriche Free To X Charge, Com'è Fatto?, Free To X Data, Parla l'esperto, ecc... sono state sviluppate nuove strategie comunicative orientate su un approccio di info-educational, per esempio nuove rubriche social quali Il Dizionario elettrico e E-Drivers-turismo e la collaborazione con Will Media per la creazione del podcast MoveUp: sei episodi in cui esperti del settore parlano di temi vicini alla mission di FTX, dalla crisi ambientale all'innovazione tecnologica, mantenendo un focus particolare sulle soluzioni di mobilità sostenibile».

Siete anche sbarcati su un social non propriamente convenzionale per un Cpo come TikTok...

«Confermo. Siamo stati i primi a farlo tra i competitor diretti, coinvolgendo tre giovanissimi appassionati di e-mobility per comunicare con le nuove generazioni particolarmente sensibili ai temi tecnologici ed ambientali. È stato un passo molto importante per riuscire a veicolare sia il tema della mobilità elettrica, sia quello della sostenibilità, ovvero di un'attenzione sempre maggiore ai consumi e agli sprechi, con un linguaggio nuovo, che partisse dai ragazzi per arrivare anche ai genitori. L'obiettivo è quello di espandere la propria follower base, grazie all'approfondimento dei veicoli elettrici e di molte altre curiosità con un approccio edutainment, a metà tra educazione e intrattenimento. Su Facebook siamo oltretutto partner della pagina "Quelli che viaggiano in elettrico", dove - anche se non si tratta di una pagina ufficiale - siamo molto presenti perché offre dei feedback molto utilizzati sull'utilizzo del nostro network. Ascoltare l'esperienza degli utenti ci ha dato tantissimi spunti di miglioramento».

Perché avete scelto di essere tra gli sponsor del Giro-E?

«Free To X è title sponsor del Giro-E da due anni, si tratta di un'e-bike experience unica nel suo genere a livello mondiale, che si svolge nei giorni e sulle strade del Giro d'Italia. Organizzata da RCS Sport, è inserita come evento cicloturistico nel calendario della Federazione Ciclistica Italiana e la prima edizione risale al 2019. Free To X ha scelto la vetrina del Giro-E poiché, tra i suoi obiettivi, prevede la sensibilizzazione del pubblico alla mobilità sostenibile e a tutte le tematiche legate alla sostenibilità ambientale, anche grazie al nuovo "Villaggio della Sostenibilità" che ha seguito la manifestazione in tutte le città di partenza. Si è rivelato un canale molto utile per portare il nostro messaggio in maniera più capillare anche nei paesi e nelle cittadine più piccole, quindi anche fuori dalle grandi città».



UNA DELLE PRIME STAZIONI INAUGURATE DA FREE TO X SULLA A14, CONERO OVEST. SOPRA GLI SCAVI CHE HANNO PRECEDUTO L'INSTALLAZIONE DELLE COLONNINE HPC



«È importante individuare i siti giusti per intercettare la domanda, è prioritario capire il "dove e il come" e poi investire per offrire un servizio di qualità al fine di garantire un'esperienza di ricarica che soddisfi il cliente»

