

La legge incoraggia l'elettrico

Condizioni essenziali per una significativa diffusione della mobilità elettrica sono la realizzazione di un'adeguata rete infrastrutturale di ricarica e l'attuazione di un'adeguata politica di incentivazione. L'Italia si prepara

Agostino Ghiglia*

Se affrontiamo il tema della mobilità, soprattutto quella urbana, posso con convinzione sostenere che il futuro è l'elettrico. Basti pensare che il parco automobilistico mondiale crescerà nel 2030 da 800 milioni a 1 miliardo e 600 milioni di veicoli. Una previsione di raddoppio tale richiede un cambiamento nelle politiche mondiali a supporto di una mobilità sostenibile di lungo periodo. La situazione delle aree urbane di maggiori dimensioni del nostro Paese è sempre più critica, con livelli di polveri sottili ben oltre la soglia consentita, che determinano effetti molto gravi per la stessa salute dei cittadini.

Per questa ragione, un nuovo approccio industriale basato sulla produzione di veicoli puliti ed efficienti aumenterà la competitività delle nostre imprese e consentirà, tra l'altro, la creazione di nuovi posti di lavoro.

In particolare, attualmente, l'automobi-

le elettrica è l'unica tecnologia che consente di raggiungere tale obiettivo in tempi relativamente brevi (molti modelli sono infatti ormai pronti a entrare sul mercato). L'87% dei tragitti quotidiani in Europa corrisponde a meno di 60 chilometri e attualmente le auto elettriche con una ricarica possono raggiungere 150-200 chilometri di autonomia. Ciò che manca sono le infrastrutture di ricarica, il miglioramento degli incentivi all'acquisto e politiche locali di mobilità elettrica.

Una politica mirata

La proposta di legge di cui sono primo firmatario punta proprio alla realizzazione di una rete infrastrutturale di ricarica per veicoli elettrici e consiste nella predisposizione di misure di carattere incentivante e agevolativo per la diffusione di motori ad impatto am-

bientale zero coerentemente con l'obiettivo principale di migliorare la qualità dell'ambiente, incidendo in maniera efficace sull'inquinamento dell'aria nelle aree urbane.

Il nucleo principale dell'impianto legislativo è costituito dal Piano Strategico per la realizzazione di una rete infrastrutturale adeguata, accompagnato da una fase di incentivi per l'attuazione del provvedimento, stimato intorno ai 5.000 euro per veicolo in fase iniziale, per scendere a 1.000 euro entro cinque anni. È prevista la detrazione d'imposta per i lavori tesi a creare punti di ricarica negli edifici. Nella Legge si parla della possibilità di istituire il diritto di creare in autonomia una presa di ricarica per i condomini, con agevolazioni sull'ICI; così come la possibilità per i Comuni di definire aree pubbliche di sosta e ricarica, e l'integrazione di queste con progetti invece di iniziativa privata. La proposta, inoltre, richiama la necessità di coinvolgere l'Autorità per l'Energia nella definizione di tariffe specifiche per l'erogazione dell'energia, anche in questo caso modulando il costo nel tempo. La preoccupazione è che l'Italia resti ancora indietro rispetto agli altri Stati europei nel campo della mobilità elettrica, perdendo l'occasione di incidere concretamente per il miglioramento della qualità dell'aria delle aree urbane.

I veicoli elettrici a batteria sono una soluzione tecnicamente disponibile, in grado di garantire risparmi energetici e riduzioni delle emissioni di polveri sottili nell'ambiente anche superiori al 50% in rapporto ai veicoli equivalenti con motore endotermico, e sono caratterizzati da emissioni locali ridotte se non del tutto nulle.

Le nuove batterie al litio o al Na/NiCl (al sale fuso, ricaricabili) permettono di raggiungere autonomie di percorso tra i 150 e i 250 chilometri, che porterebbero questi veicoli ad aggiudicarsi il 20-35% del mercato complessivo della mobilità su strada: tali prestazioni, infatti, sono perfettamente compatibili con le esigenze di una frazione significativa della mobilità pendolare, con le «secondo» vetture di famiglia e con gran parte dei veicoli leggeri per usi commerciali e aziendali.



[Foto: asaphoto/T. Colomba]

La diffusione dell'elettrico nel futuro è strettamente legata alla collaborazione tra costruttori auto e distributori di energia

Le ricadute ambientali

Per l'Italia, anche la sola sostituzione con veicoli elettrici del 10% dell'attuale parco circolante di 42 milioni di autoveicoli porterebbe orientativamente ai seguenti benefici in termini di sostenibilità:

1) un abbattimento annuo di quasi 8 milioni di tonnellate di anidride carbonica (CO₂), pari all'1,5-2% delle emissioni globali italiane, corrispondenti a un contributo di almeno il 20% della quantità da abbattere ancora necessaria per soddisfare gli impegni dell'Unione Europea assunti dall'Italia per la riduzione della CO₂ al 2021;

2) un significativo miglioramento della qualità dell'aria delle aree urbane metropolitane, all'interno delle quali i veicoli in oggetto sarebbero prevalentemente impiegati, con una riduzione annua complessiva di circa 2.000 tonnellate di particolato (PM₁₀) circa 70.000 tonnellate di ossidi di azoto e loro miscele (NO_x) e circa 10.000 tonnellate di benzene;

3) una riduzione annua (con l'attuale *mix* di produzione dell'energia elettrica) di quasi 5 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (MTEP) nell'importazione di idrocarburi, pari al 10% delle importazioni annue, con una conseguente minore esposizione alle incertezze geopolitiche e ai comportamenti speculativi nel settore;

4) un positivo riflesso economico a livello nazionale dovuto all'assieme di tali benefici (valorizzazione monetaria delle minori emissioni di CO₂, minori costi sanitari connessi alla qualità dell'aria, minori importazioni di fonti energetiche) dell'ordine di quasi 2 miliardi di euro all'anno, ovvero una frazione non marginale degli interventi previsti nelle precedenti leggi finanziarie e dell'ordine dello 0,2% del prodotto interno lordo (PIL) nazionale.

Non ci sono logiche economiche che possano frenare lo sviluppo delle auto elettriche, mentre è decisiva, come dimostrato dai falliti tentativi di elettrificazione dell'auto fatti negli anni ottanta, la realizzazione delle infrastrutture adeguate.

L'attuazione di questi interventi infrastrutturali finalizzati all'eliminazione degli ostacoli alla diffusione della pro-



[Foto: asaphoto/T. Colomba]



Le due immagini sintetizzano efficacemente passato e futuro

pulsione elettrica passa necessariamente attraverso l'azione coordinata e sinergica tra Stato, Enti locali, industria e gestori delle reti stradali e degli spazi pubblici e privati dedicati ai parcheggi.

Strategie di incentivazione

La nostra proposta di legge prevede inoltre la definizione di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici. Gli incentivi al settore *automotive*, nella forma della rottamazione, sono sempre stati dati e io credo che possano a buon diritto essere assegnati in una fase di avvio di questo progetto, visto la sua rilevanza in termini ambientali. È solo così, infatti, che il sistema può realmente decollare. In Francia, si prevedono incentivi fino a 5.000 euro, in Spagna fino a 6.000 euro. Questi incentivi sono affiancati a *target* che definiscono sia il numero di veicoli elettrici circolanti, sia il conseguente abbattimento della CO₂. Si tratta di *target* ambiziosi: si parla di 70.000 veicoli entro un anno e mezzo in Francia e di 220.000 in Spagna.

Possono poi essere messi a punto diversi sistemi per far sì che questo sostegno non gravi per intero sulle spalle dello Stato. Possiamo per esempio immaginare di dare in concessione i punti di ricarica, coin-

volgendo direttamente i produttori di energia, un po' sulla falsa riga di quanto accade per le autostrade. Un'altra opzione potrebbe essere l'istituzione di una sorta di *bonus-malus* che verrebbe applicato sui veicoli più inquinanti; una tassa che si fonda sul principio «chi più inquina, più paga». Tutto questo però sarà oggetto di discussione in Parlamento.

La discussione in parlamento di una proposta di legge come questa testimonia che lo Stato crede nello sviluppo dell'auto elettrica. Il fatto stesso che la proposta abbia raccolto, oltre alla mia, le firme di 170 parlamentari e che sia già stata incardinata con altri progetti congiunti sempre legati alla mobilità sostenibile, rafforza la convinzione rispetto ad un'accresciuta sensibilità circa la diffusione di veicoli compatibili con l'ambiente.

A tal proposito le Commissioni «Trasporti e Attività Produttive» della Camera si sono riunite lo scorso 2 febbraio per procedere ad un'indagine conoscitiva sulle proposte di legge Ghiglia (di cui sopra) e Lulli sulla «mobilità sostenibile» attraverso anche l'audizione di rappresentanti di Assoelettrica, Assogasliquidi, A2A Spa, Consorzio NGV System Italia e Enel Spa.

*Capogruppo PdL VIII Commissione Ambiente, Territorio e LLPP alla Camera dei Deputati