

Trasporti sostenibili. Il passaggio a un sistema di mobilità alimentata da energie rinnovabili potrebbe creare in Italia 19mila nuovi posti di lavoro entro il 2030. Ma serve un Piano nazionale

Non solo ambiente: e-mobility strategica anche per l'economia

Elena Comelli

Pascal fa l'autista con Uber a Parigi. Da sei mesi ha un'auto elettrica pura, una Hyundai Ioniq nera, e finalmente può prendersi lunghi periodi di vacanza. Le sue spese di carburante oggi si sono ridotte a meno di un decimo dei costi di prima. «In un mese spendo meno di 150 euro, contro i 1.600-1.700 euro che dovevo mettere in conto per il diesel: è un'altra vita», racconta sulla strada verso l'aeroporto. Difficoltà? «Una sola: l'acquisto ha comportato delle attese, perché è in corso un assalto alle auto elettriche e le compagnie non se l'aspettavano», precisa.

Di primo mattino, il display indica ancora 176 chilometri di autonomia. Il tragitto per l'aeroporto è di 26 chilometri all'andata ed altrettanti al ritorno. «Al mio rientro in città, mi fermerò a una colonnina di ricarica rapida e in meno di un quarto d'ora avrò 250 chilometri di autonomia», spiega. Le colonnine della rete comunale Belib si trovano un po' dappertutto a Parigi e l'abbonamento costa 15 euro al mese, con ogni ricarica rapida a 1 euro. «Per viaggiare da una città all'altra? Basta verificare sull'app dove sono i punti di ricarica rapida, ma se il tragitto è inferiore ai 250 chilometri non ce n'è nemmeno bisogno», rileva sereno. «Quando tutti gli automobilisti che entrano a Parigi avranno un'auto elettrica, finalmente potremo respirare», aggiunge. Per Pascal non è una questione di se, ma di quando.

È dello stesso parere anche Vittorio Chiesa, direttore dell'Energy&Strategy Group del Politecnico di Milano, che ha appena pubblicato il suo secondo rap-



Ricarica al lampione. Si chiama JuiceLamp il modello lampione per arredo urbano progettato da Enel X che permette di fare pieno dell'auto elettrica (fino a 40 KW). Enel è partita con sperimentazioni in Nord Europa ed è già in fase commerciale in California. In Italia, i primi JuiceLamp saranno installati a Pescara

Francesco Venturini
amministratore delegato di Enel

porto sull'e-mobility. «La sensazione che si coglie diffusa ed unanime negli operatori del settore è che la mobilità elettrica sia tutt'altro che una moda elitaria per appassionati di sostenibilità e tecnologia, bensì stia diventando una componente fondamentale del nostro modo di vedere i trasporti del futuro»,

commenta Chiesa. Per ora il mercato italiano è molto piccolo, ben lontano dalla Top Ten europea, con meno di 5mila auto elettriche vendute nel 2017 su 287.000 in tutta Europa, ma raddoppia ogni anno. Il primo mercato europeo, come noto, è la Norvegia, con 69mila auto elettriche vendute nel 2017 (al terzo posto nel mondo dopo Cina e



Usa), quasi il 40% sul totale delle immatricolazioni nel Paese. Al secondo posto viene la Germania con 55 mila auto, seguita dal Regno Unito (47 mila) e dalla Francia con 37 mila. In tutti questi Paesi sono in vigore degli incentivi diretti all'acquisto: fino a 4.000 euro in Germania, fino a 5.100 euro nel Regno Unito e fino a 6.000 in Francia. In Italia, invece, gli incentivi diretti sono durati solo due anni (2013 e 2014), a parte iniziative sporadiche a livello locale.

Il caso più interessante di tutti, però, resta la Norvegia, dov'è in vigore ormai da anni una normativa particolare, che privilegia il principio del "polluter pays" (chi inquina paga), più che il premio ai virtuosi. Qui l'acquisto di un'auto elettrica comporta solo un abbattimento dell'Iva (-25%) e un accesso agevolato o gratuito a parcheggi e traghetti. D'altro canto, però, ai veicoli più inquinanti sono imposte tasse di circolazione maggiorate: in questo modo chi possiede una vettura più inquinante paga anche per chi ha un veicolo pulito. Così si azzera il costo per lo Stato e allo stesso tempo si favorisce l'acquisto

di un veicolo elettrico. Affiancando a questo meccanismo una politica lungimirante sulle infrastrutture (2 stazioni di ricarica ogni 50 chilometri su tutte le strade principali del Paese a fine 2017), il governo norvegese guida la transizione verso la mobilità elettrica, ponendosi come un modello da seguire a livello globale.

Per Francesco Venturini, ad di Enel X, sono proprio le infrastrutture di ricarica a costituire il nodo centrale nello sviluppo della mobilità elettrica. «In Italia servirebbe una programmazione da parte del governo, per mettersi al passo con il resto d'Europa, penso che le condizioni ci siano, visto che le forze politiche di maggioranza sono molto favorevoli alla diffusione della e-mobility», commenta Venturini. «Un milione di auto elettriche su strada nel giro di 4 anni è un ottimo obiettivo, serve una spinta normativa per raggiungerlo», precisa. «Come Enel puntiamo a fare numeri molto alti nei prossimi anni per tenere il passo con il resto del mondo, installando fino a 14.000 colonnine di ricarica entro il 2022».

A fine 2017, intanto, si possono stimare circa 1.300 colonnine di ricarica pubbliche a norma, fortemente sbilanciate verso il Nord (63%) e il Centro (28%), ma quasi inesistenti al Sud e nelle isole (9%). La differenza con gli altri 3 maggiori Paesi europei per il mercato dell'auto è evidente: l'Italia ha un numero di punti di ricarica pubblici compreso tra il 10% e il 20% degli altri Paesi, il che riflette anche l'andamento del mercato dei veicoli elettrici, si legge nel rapporto dell'Energy & Strategy Group.

«Non è solo una questione di adeguamento infrastrutturale», ragiona Venturini. «Come ce la vogliamo giocare questa partita, sul piano industriale?»

Per il settore auto, che in Italia conta 1 milione di occupati, tra impiegati diretti e indiretti, la mobilità elettrica è una grandissima opportunità, è un treno che non va perso», sottolinea.

Un altro punto cruciale è il mercato della mobilità elettrica nel trasporto pubblico, un segmento che a livello globale sta crescendo a velocità supersonica. Di questo passo, già nel giro di sette anni quasi la metà degli autobus pubblici su strada nel mondo saranno elettrici, in base all'ultimo rapporto di Bloomberg New Energy Finance. Per la precisione, il numero di bus elettrici in servizio dovrebbe triplicare, secondo Bnef, dai 386 mila attuali a 1 milione e 200 mila nel 2025. «Anche su questo punto, l'amministrazione pubblica può fare molto, dice Venturini. Con soli 46 veicoli in tutto a fine 2017, il nostro Paese presenta una delle flotte più ridotte di autobus elettrici in Europa, anche se a Milano l'Atm ne introdurrà altri 25 da qui a fine anno, nell'ambito del piano di sostituzione dell'intera flotta (1.200 autobus) con veicoli elettrici entro il 2030. Un segnale coraggioso, che andrebbe esteso a livello nazionale.

I motivi per puntare sull'elettrico non mancano. Secondo quanto emerge da un nuovo studio realizzato dai ricercatori dell'European Climate Foundation in collaborazione con la Fondazione Enel - che sarà presentato il 27 settembre a e-Mob 2018, seconda conferenza nazionale della mobilità elettrica - l'Italia ha l'opportunità di rafforzare l'economia e creare 19.225 posti di lavoro entro il 2030, grazie al passaggio da un sistema di trasporto basato sulle importazioni di benzina e diesel ad una mobilità alimentata da energie rinnovabili di produzione nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA