

**Considerazioni sulla mobilità elettrica del Centro Studi Promotor
in relazione all'audizione del 6 agosto 2020 da parte della 10^a Commissione
permanente del Senato della Repubblica**

Negli anni '20 di questo secolo acquisterà concretezza un processo che cambierà il mondo dell'automobile e della mobilità. All'inizio del secolo scorso l'avvento dell'automobile ha segnato il passaggio dalla forza animale al motore nella mobilità privata e collettiva, decretando la definitiva perdita di ruolo del cavallo nella mobilità e nel rapporto con l'uomo con cui viveva in simbiosi da tempo immemorabile.

Ora si profila un cambiamento forse meno rivoluzionario, ma comunque di enorme rilievo: il raggiungimento dell'obiettivo zero inquinamento dove circolano le automobili con l'auto elettrica e zero morti sulle strade con l'auto a guida autonoma. Sino alla fine del secolo scorso si trattava di utopie. Oggi sono obiettivi raggiungibili. Il processo che porterà a conseguirli è già cominciato e ci si aspetta che abbia una forte accelerazione in questi anni '20 del ventunesimo secolo.

Nel 2019, grazie ad incentivi generosi, in Italia sono state vendute 10.566 auto elettriche pari allo 0,5% delle immatricolazioni totali, mentre, nei primi 8 mesi del 2020, con incentivi ancora più generosi, le auto elettriche immatricolate sono state 13.444 pari all' 1,6% del totale immatricolato. La diffusione dell'auto elettrica nel nostro Paese (e il resto del mondo non fa differenza, se si escludono la Cina e la Norvegia) è dunque ancora del tutto irrilevante. Ma l'auto elettrica è ormai una realtà e si affermerà perché così hanno decretato le autorità politiche europee ritenendo necessario intervenire a tutela dell'ambiente per ridurre le emissioni di CO2 degli autoveicoli, nonostante che queste emissioni rappresentino soltanto lo 0,40% delle emissioni totali di CO2 nel pianeta.

Ai Dictat dell'Unione Europea, che ha imposto regole sempre più restrittive per le emissioni degli autoveicoli, si sono adeguate tutte le case automobilistiche che si

sono impegnate a produrre e diffondere auto elettriche. Non si può tuttavia attribuire solo all'Unione Europea e alle case automobilistiche il merito o la colpa della scelta ormai irreversibile della mobilità elettrica perché favorevole a questa soluzione vi è larga parte della popolazione per la quale l'opzione elettrica è ormai diventata un articolo di fede. A ciò si aggiunge che vi sono considerazioni geopolitiche che consigliano l'abbandono dei derivati del petrolio come carburanti e che inoltre fortemente favorevoli alla transizione all'elettrico sono i produttori di elettricità che vedono ovviamente nella transizione una grande occasione di business.

Nonostante l'ampio sostegno di cui gode la mobilità elettrica il processo di completa elettrificazione della mobilità si compirà però nel corso di diversi decenni, basti pensare che il parco circolante mondiale di autoveicoli aveva nel 2018 una consistenza di 1.415.370.000 unità.

Lo sforzo per arrivare alla completa sostituzione di questo parco con mezzi elettrici è dunque titanico e titanico dovrà essere anche l'impegno per creare le infrastrutture di ricarica, per smaltire le batterie esauste, per produrre l'energia elettrica necessaria, ovviamente da fonti rinnovabili per non vanificare i benefici ecologici della mobilità elettrica. E a tutto ciò si aggiunge la necessità di importanti innovazioni tecnologiche per accelerare il processo e soprattutto per renderlo economicamente sostenibile. E occorre anche considerare che la produzione e la manutenzione delle auto elettriche comporteranno un minore impiego di manodopera tantoché diverse case automobilistiche e della componentistica hanno già annunciato riduzioni di organico e si sta già creando un problema occupazionale destinato a diventare molto più grave con il procedere dell'affermazione dell'auto elettrica.

In questo quadro, è legittimo chiedersi se l'enorme sforzo economico che dovrà essere messo in campo per l'elettrificazione della mobilità sia effettivamente giustificato, dato l'apporto del tutto marginale degli autoveicoli alle emissioni di CO₂. E' legittimo anche chiedersi se l'Unione Europea non abbia emergenze più importanti della lotta alle emissioni di CO₂ degli autoveicoli e, ancora, è legittimo chiedersi se non sarebbe più opportuno destinare le enormi risorse necessarie per la transizione

all'elettrico ad una questione di grandissimo rilievo come il varo di un piano Marshall di dimensioni veramente adeguate per favorire lo sviluppo dell'Africa, non solo per esigenze umanitarie, ma anche per contenere la pressione crescente dell'immigrazione sui confini meridionali dell'Unione.

Ovviamente stabilire la priorità negli interventi dell'Unione Europea è una scelta politica che non compete certo a istanze tecniche, come le istituzioni di ricerca, ma esclusivamente alle autorità politiche dell'Unione.

Va poi segnalato che se si escludono gli interventi dettati nel 2020 dall'esigenza di sostenere l'economia nella difficilissima congiuntura creata dall'emergenza Coronavirus, in Europa le autorità politiche che hanno decretato il passaggio alla mobilità elettrica solo in pochi casi hanno varato incentivi per favorire la sostituzione di auto tradizionali con auto elettriche. Al di là di questi casi virtuosi, le autorità politiche, da un lato, hanno previsto limiti sempre più ristretti per le emissioni e, dall'altro, anche a livello locale hanno minacciato, ed anche attuato, divieti (o limitazioni) di circolazione per determinati tipi di auto con alimentazioni tradizionali o per veicoli già da tempo in circolazione, penalizzando in maniera socialmente e politicamente inaccettabile le fasce di popolazione più deboli, che non sono in grado di sostituire le loro auto con veicoli nuovi.

Se l'orientamento dell'Unione Europea e dei Governi degli Stati che ne fanno parte non cambierà prevedendo massicci investimenti per incentivi al pubblico, sostegni al settore automobilistico e investimenti molto rilevanti per la rete di distribuzione di elettricità agli autoveicoli, non è possibile che il processo di diffusione dell'auto elettrica decolli ed anzi la politica dei divieti di circolazione può portare a conseguenze molto pesanti, basti pensare che in Francia il movimento dei gilet gialli è stato innescato proprio dalla minaccia di inasprimenti della tassazione sui carburanti tradizionali.

In sintesi le questioni da affrontare per la transizione all'auto elettrica sono:

1. un'adeguata offerta di auto elettriche,

2. rendere economicamente accessibile l'acquisto di auto elettriche da parte di un numero crescente di utenti,
3. creare una rete capillare di punti di rifornimento di energia elettrica,
4. produrre da fonti rinnovabili l'energia elettrica necessaria per alimentare il parco circolante rinunciando gradualmente alle alimentazioni tradizionali,
5. incrementare decisamente l'autonomia delle batterie,
6. sostenere i cittadini con adeguati incentivi nel passaggio all'elettrico,
7. sostenere le case automobilistiche che, data l'incidenza ancora modestissima delle vendite di auto elettriche, dovranno necessariamente continuare per molto tempo a produrre e a vendere vetture con alimentazione tradizionale perché è proprio la vendita di questo tipo di autovetture che fornisce ai costruttori di auto le risorse per continuare ad investire nell'elettrico.

Con riferimento ai punti sopra indicati, oltre alle considerazioni già fatte, va detto innanzitutto che l'attuale offerta di auto elettriche è già abbastanza articolata ma i prezzi praticati sono tuttavia ancora molto elevati per cui è indispensabile abbandonare le politiche basate sui divieti di alimentazioni alternative (anche per ragioni di equità e per evitare più che comprensibili tensioni sociali) per passare a una politica di incentivi per gli acquirenti di auto elettriche e per i produttori che dovranno essere sostenuti per molti anni anche per la vendita di autovetture ad alimentazione tradizionale. Per quanto riguarda la possibilità economica degli utenti di acquisire un'auto elettrica va comunque segnalato che è tecnicamente possibile trasformare un'auto tradizionale in auto elettrica con un costo che può variare tra 6.000 e 10.000 euro e in Italia già dal 2016 la vettura ad alimentazione tradizionale trasformata in auto elettrica non prevede un'omologazione, ma seguendo le procedure già previste per le trasformazioni a metano o a GPL, può ottenere un aggiornamento della carta di circolazione e circolare liberamente.

Altamente critica è in ogni caso la questione dei punti di rifornimento. Si ritiene che sia necessaria una colonnina di alimentazione per ogni 10 auto. Con l'attuale parco circolante italiano occorrerebbero quindi quattro milioni di colonnine a fronte delle circa 20.000 stazioni di rifornimento di benzina e gasolio attualmente esistenti. Non

va poi dimenticato che per diversi decenni dovranno coesistere stazioni di rifornimento di carburanti tradizionali e colonnine per la ricarica elettrica.

Ancora molto lungo appare poi il cammino da percorrere per incrementare decisamente l'autonomia delle batterie, per risolvere adeguatamente i problemi di smaltimento delle batterie esauste, per produrre da fonti esclusivamente rinnovabili l'energia necessaria ad alimentare un parco circolante di dimensioni colossali.

Centro Studi Promotor

Roma, 6 agosto 2020