



Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto



Atti del seminario
16 novembre 2016

**Mobilità elettrica:
un piano per l'Italia.**
Istituzioni a confronto

Atti del seminario
16 novembre 2016

Prima sessione

“Le infrastrutture a supporto della mobilità elettrica”

Michele Guerriero

(direttore Start Magazine)

La vostra presenza è sicuramente segno di grande attenzione verso il tema della mobilità elettrica. Questo pomeriggio esploreremo una moderazione originale, molto complessa, ma sicuramente molto intensa e allo stesso tempo, spero, anche stimolante relativamente ai contenuti. “Mobilità elettrica: un piano per l’Italia. Istituzioni a confronto” è il tentativo di affrontare la tematica non soltanto da uno dei punti di vista di alcuni attori di categoria in gioco, ma da un punto di vista sistemico, di politica industriale, di lungo periodo e di prospettiva.

Quello dei trasporti è uno dei sistemi, insieme a quello dell’energia e a quello delle Tlc, su cui si innerva la nostra economia e l’organizzazione sociale del futuro. Noi, come Paese, riscontriamo delle problematiche da più di qualche decennio su questo tema. Oggi cercheremo di affrontare questa complessa questione con tutti gli attori, i produttori di case automobilistiche, i produttori di energia e di infrastrutture e i produttori di tecnologie che accompagnano anche il futuro dell’auto.

Ringrazio chi ha aiutato Start Magazine, magazine online dedicato alla crescita economica, nell’organizzazione di questo pomeriggio. Abbiamo avviato il focus sulla mobilità elettrica qualche mese fa e cercheremo di portarlo avanti anche nel 2017, sperando che nel 2017 racconteremo un’Italia un po’ diversa su questo tipo di tematica.

Entriamo subito nel merito della prima sessione, che è dedicata alle Infrastrutture a supporto della mobilità sostenibile. Sappiamo tutti che uno degli ostacoli alla diffusione dei mezzi e delle auto elettriche è, appunto, trovare delle infrastrutture che ne garantiscano l’utilizzo.

Chiederei, quindi, ad Ester Benigni, Responsabile Affari Regolatori e Mercato di A2A, innanzitutto come stanno affrontando la tematica delle infrastrutture e se ha notato dei cambiamenti negli ultimi anni su questa tematica.

Ester Benigni

(Responsabile Affari Regolatori e Mercato A2A)

La mobilità elettrica si inserisce a pieno titolo nel nostro Piano Strategico al 2020. Il Piano è caratterizzato da 6 direttrici: una di queste si chiama *Ridisegno* e comprende investimenti volti alla crescita del Gruppo A2A nelle Smart City e nella green economy. Sin dal 2010, A2A ha partecipato ai programmi di sperimentazione

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

finanziati dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas, sviluppando infrastrutture e sistemi di ricarica per la mobilità elettrica. Sono passati 6 anni e se i progetti di sperimentazione, dopo così tanto tempo, non riescono ad evolvere in business profittevoli, è bene porsi qualche domanda.

A Milano e a Brescia abbiamo installato oltre 150 colonnine, abbiamo circa 500 clienti a cui offriamo una tessera con possibilità di ricarica illimitata al prezzo di 5 € al mese ma i costi dell'infrastruttura e della gestione del servizio portano questo business in perdita.

Per usare una metafora familiare al mondo della power generation ... non siamo ancora arrivati al livello della grid parity!

Il Gruppo A2A crede a questa attività che, tra l'altro, si inserisce all'interno di tutte le proposte della Commissione Europea volte alla decarbonizzazione. Se è vero che l'impegno per la riduzione delle emissioni di CO₂ dal 2030 al 2050 addirittura potrebbe raddoppiare rispetto ai livelli del 1990 (ossia dal -40% del 2030 al -80% del 2050), A2A ritiene che l'elettrificazione sia uno degli strumenti da utilizzare per raggiungere questi target ambiziosi.

Ciò nonostante non vediamo in Italia la possibilità di ottenere quegli incentivi che potrebbero permettere all'auto elettrica e a tutto il sistema della mobilità sostenibile di superare quel gap di costo che ancora lo separa dalla mobilità tradizionale. Non è così in Francia, dove per l'acquisto di un'auto elettrica si riceve un incentivo nell'ordine dei 6.000 € circa, cumulabile con un ulteriore incentivo se la sostituzione avviene con la rottamazione di un'auto diesel.

In Italia si potrebbe procedere con una riduzione dell'IVA dal 22% al 10% e, per quanto riguarda le flotte aziendali, si potrebbero prevedere ammortamenti accelerati. Gli strumenti sono tanti, evidentemente sono strumenti che portano ad una riduzione di entrate da parte dello Stato.

Aggiungo anche che il prezzo dei combustibili così basso in questi ultimi tempi non agevola la possibilità di sviluppare questo tipo di filiera.

Siamo arrivati al bivio: dopo anni di sperimentazione, bisogna capire se far partire o meno questa attività. Le colonnine - giusto per dare qualche informazione economica facendo riferimento all'esperienza maturata da A2A nel corso del 2016 con la progettazione e l'installazione a Milano di 13 colonnine cosiddette

Fast Charge - costano circa 30.000 € e sono a ricarica veloce, con i lavori di scavo e d'installazione, il costo sale a 40.000 € circa.

È evidente che senza contributi questa attività è profondamente in perdita stante la domanda ancora ridotta.

Mi permetto di aggiungere un altro contributo che non ritengo affatto fuori tema ma parallelo perché all'interno del concetto di "mobilità sostenibile" (che non è solo vettore elettrico). A2A crede, infatti, alla sostenibilità senza preconcetti: un bio-combustibile che a noi interessa molto è il biometano.

Anche sotto questo aspetto stiamo assistendo ad una fase di stallo. Come noto il biometano avrebbe dovuto essere incentivato ai fini del suo sviluppo dal Decreto Ministeriale del 5 dicembre 2013 che,

ad oggi, non ha prodotto effetti tanto da essere in corso di revisione proprio in queste settimane.

Il Gruppo A2A ha in progetto impianti per la trasformazione del biogas in biometano che potrà essere utilizzato non solo per i trasporti ma anche per l'immissione in rete e per la produzione di energia elettrica. Biogas, a sua volta, ottenuto dalla digestione anaerobica di biomasse in ambiente controllato o in discarica, in seguito alla decomposizione dei rifiuti, in tal modo *"chiudendo il cerchio"* della raccolta differenziata che vede il Gruppo impegnato nella raccolta della FORSU (Frazione Organica dei Rifiuti Solidi Urbani) in molte città in cui svolge il servizio di igiene urbana.

Se applicassimo i meccanismi oggi previsti per l'incentivazione dei biocombustibili anche alla mobilità elettrica si potrebbe prevedere l'introduzione di una "domanda forte" che in qualche modo sia "obbligata" a comprare combustibili alternativi ai fossili.

Concludendo, occorre far uscire l'auto elettrica dall'incubatrice garantendo un adeguato sostegno a questo tipo di investimenti tramite incentivi perché in caso contrario le iniziative stenteranno a decollare. E come già accaduto nel settore di alcune fonti rinnovabili elettriche, gli incentivi se ben calibrati (tenuto conto della costante evoluzione tecnologica che riduce i costi) possono favorire lo sviluppo di una filiera industriale a tutti gli effetti.

Michele Guerriero

Ricordo che A2A è tra i firmatari della carta di Arese. Qualche mese fa ad Arese si è svolto un importante evento che ha posto le basi per riprendere la tematica della mobilità elettrica e portarla anche, con più forza, all'attenzione non soltanto del mercato, ma anche delle istituzioni. Cedo ora la parola all'onorevole Becattini.

On. Lorenzo Becattini (PD)

Il tema che stiamo trattando è stato più volte oggetto di audizioni alla Camera. Mi fa piacere che anche Enel, questa sera, proponga questo confronto. Notiamo con favore che da qualche tempo l'Europa, sul tema dell'energia in generale, sta facendo il proprio mestiere. Ha iniziato a sfornare una serie di provvedimenti che hanno la necessità di essere recepiti, ora, a livello nazionale.

Siamo anche in un clima culturale favorevole: lo scorso anno a Parigi sono stati presi dei provvedimenti importanti e questi provvedimenti hanno iniziato a trovare attuazione in un arco di tempo ragionevole. In questi giorni si affronta il tema della sostenibilità alla conferenza di Marrakech.

C'è più consapevolezza a livello europeo di quanto sia necessario

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

lavorare sulla sostenibilità ambientale, di cui la mobilità elettrica è un aspetto. Volgere verso una mobilità elettrica è importante. Crescono gli investimenti e cresce anche la domanda. Bisogna trovare delle soluzioni che incentivino la mobilità elettrica, perché le nostre città ne hanno bisogno.

Michele Guerriero

La parola a Michele Meta, Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

Michele Meta

(Presidente IX Commissione Camera dei Deputati)

È necessario poter fare una riflessione non accademica su quello che stiamo vivendo: nei giorni scorsi i media hanno detto che il 2016 sarà l'anno più caldo della storia. Anche le vicende geopolitiche e le vicende americane potranno dar vita a nuove variabili in casa nostra su questi temi. Serve dunque ragionare sulla materia, per recuperare un ritardo culturale e per recuperare anche le risorse economiche da mettere subito a reddito. Il tema della sostenibilità è importante per il popolo.

Abbiamo finito un giro di audizioni per recepire la direttiva Dafi. Siamo stati molto sensibilizzati sul tema. Nei prossimi giorni vareremo un parere che conterrà delle condizioni che possono rappresentare un passo in avanti per la mobilità sostenibile. Abbiamo anche riequilibrato l'impostazione originaria, che conteneva qualche distrazione di troppo sull'uso dei combustibili alternativi elettrici: siamo convinti che più elettrificazione non guasti.

Dobbiamo sottoscrivere una specie di patto tra i diversi attori e le istituzioni. Quello che mi permetto di annunciare in questa sede è un'indagine conoscitiva su queste materie, che dovrà durare 60 giorni, per produrre una sintesi avanzata che contenga le linee guida che condizionino positivamente le azioni del Governo a favore di una sostenibilità ambientale e di una mobilità elettrica.

Michele Guerriero

Prima di procedere, vorrei annunciarvi che c'è un live twitting in corso e ci sarà la pubblicazione degli atti. Torno al tavolo qui con GB Zorzoli. Le infrastrutture sono una necessità, ma sono sufficienti per l'esplosione della mobilità sostenibile?

GB Zorzoli

(Presidente Coordinamento Free)

Certamente le infrastrutture sono fondamentali però essenziale

è una politica coordinata di sostegno, che non implica soltanto e nemmeno principalmente incentivi in senso tradizionale, bensì un insieme di misure e di indirizzi programmatici, che consentano di portare avanti questo disegno. L'esperienza degli ultimi anni dimostra infatti che esiste una quasi perfetta correlazione tra lo sviluppo della mobilità elettrica e lo sviluppo delle infrastrutture, per cui non sono pensabili misure disgiunte.

Lo conferma il Global Outlook dell'Agenzia internazionale dell'energia, pubblicato quest'anno, che mette in evidenza come tra il 2014 il 2015 la crescita delle infrastrutture di ricarica sia stata del 71% e quella dei veicoli elettrici del 78%, grazie a politiche organiche. E questo è vero sia per la ricarica elettriche lenta sia per quella veloce: le ricariche lente sono cresciute del 73%, quelle veloci del 63%. Abbiamo dunque un sistema molto equilibrato.

Lo sviluppo delle infrastrutture deve però incrociarsi con un numero di utilizzatori adeguato, circostanza che oggi non si verifica in Italia: serve pertanto creare e diffondere una cultura e una prassi politica adeguate. L'esperienza internazionale mette infatti in evidenza che le autorità locali svolgono un ruolo di primaria importanza per lo sviluppo della mobilità elettrica. In tutta Europa la mobilità elettrica si è sviluppata maggiormente dove le autorità locali, soprattutto nelle città di medie e grandi dimensioni, hanno creato delle situazioni favorevoli, ovviamente nel quadro di un sistema di sostegno a livello nazionale. In Italia esistono solo alcune esperienze di questo tipo, ma purtroppo sono troppo scarse per riuscire, da sole, ad accelerare la modernizzazione della mobilità nel resto del paese.

Questo, perché mancano adeguati indirizzi e sostegni a livello nazionale.

Le più recenti e radicali rivoluzioni tecnologiche, infatti, non si sono mai verificate in assenza di una politica pubblica di sostegno, diretta o indiretta. Cito solo due esempi. Noi utilizziamo internet perché, per motivi di difesa militare, il Dipartimento della Difesa militare USA ha sviluppato Arpanet, che fu il primo embrione del web su cui tutti noi lavoriamo. Se tutti i Governi e i cittadini hanno un facile accesso al web è perché al Cern di Ginevra, alcuni ricercatori hanno sviluppato il meccanismo grazie al quale ora noi tutti ci colleghiamo.

Uno sviluppo analogo si è verificato nel settore energetico, non solo nel nucleare.

La tecnologia dei cicli combinati discende dallo sviluppo di turbogas ad alta temperatura, essenziali per consentire alte prestazioni agli aerei militari, interamente finanziata dalla difesa americana; il suo adattamento agli usi civili, molto meno costoso, ma soprattutto privo delle incertezze (prestazionali ed economiche) tipiche di una tecnologia non ancora prodotta su basi industriali, era viceversa sopportabile da parte delle imprese.

Anche nel caso della mobilità elettrica servono analoghe politiche pubbliche, incentivanti, direttamente o indirettamente, sia la R&S e Innovazione, a partire dai prevedibili sviluppi delle batterie (a litio-ferro fosfato, Li-S, Li-Air) e dei sistemi di ricarica, sia la diffusione dei veicoli

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

e delle relative infrastrutture, fino a quando si saranno create le economie di scala per rendere il nuovo prodotto competitivo. Obiettivo secondo molte, autorevoli previsioni, realizzabile entro il prossimo decennio.

Michele Guerriero

Ad intervenire, ora, sarà Pietro Menga, Presidente Cives- Cei, associazione che da anni svolge un lavoro di studio e di approfondimento sul tema della mobilità elettrica. In uno dei suoi ultimi articoli, ho letto che faceva cenno alla neutralità tecnologica: ci parlerebbe di questo?

Pietro Menga

(Presidente CEI-CIVES)

Certamente negli ultimi tempi l'attenzione delle istituzioni europee si è molto orientata verso la mobilità elettrica, che viene vista come una componente ineludibile per la sostenibilità, sia pure in un contesto di neutralità tecnologica. La mobilità elettrica si colloca ai primi posti tra le diverse alternative sia per il suo modestissimo impatto climalterante e l'assenza di emissioni locali, sia per il risparmio energetico nell'importazione di combustibili fossili e infine per l'assenza del rumore, un aspetto spesso dimenticato. È realistico attendersi che nelle iniziative future questa posizione di particolare vantaggio venga tenuta presente.

In realtà il paradigma centrato su una diffusione importante della mobilità elettrica richiede delle modifiche di carattere infrastrutturale oltre che culturale, e non c'è dubbio che l'assenza di una adeguata rete di ricarica sia una barriera ineludibile che va rimossa.

In Italia non c'è stato finora un accento particolarmente convinto sulla mobilità elettrica, ma nel contesto dell'unica legge in materia, varata nel 2012, era presente una componente importante che riguarda proprio il Piano Nazionale per lo sviluppo di una infrastruttura pubblica di ricarica. Questo piano è ancora attivo, mentre le risorse disponibili per l'incentivazione all'acquisto dei veicoli elettrici sono state spese soltanto in minima parte e poi del tutto azzerate. E questo indica che è mancata finora una visione e una organicità delle azioni dei diversi livelli istituzionali.

Lo sviluppo della rete di ricarica è in capo alle Regioni, e si muove con una certa lentezza forse anche per vincoli di carattere procedurale del Piano. Il rischio è che una quantità di attori diversi sviluppino sistemi non facilmente agibili dal punto di vista dell'utenza, con una pletora di regole di accesso alla rete, di vincoli contrattuali e di abbonamenti e "app". L'utente preferirebbe certamente che si sviluppasse una situazione molto aperta e amichevole, analoga alla rete di rifornimento dei carburanti.

Occorre anche che sia attivata una organicità per altre componenti che

costituiscono per il consumatore delle barriere o delle motivazioni. La componente di ricarica è importante, ma non meno importanti sono le incentivazioni e le agevolazioni economiche, che devono stimolare l'acquirente timido e magari disorientato verso qualcosa di totalmente nuovo. Per fortuna, le previsioni sulle prestazioni dei veicoli ci dicono che l'autonomia dell'auto elettrica è destinata ad aumentare già nel brevissimo termine, come risultato della rapida riduzione di costo delle batterie a cui si sta assistendo. L'autonomia raggiungerà o supererà a breve i 300-400 km e quindi alcune incertezze dell'utente si ammorbidiranno spontaneamente. Sarà comunque necessario uno stimolo di carattere incentivante, economico o quanto meno regolatorio della mobilità locale, in termini di soste e di accessi. L'osservatorio europeo sulla mobilità a combustibili alternativi, del quale CIVES fa parte, testimonia che l'auto elettrica ha avuto successo dove c'è stata una politica armonica negli interventi praticati dai governi centrali e dalle istituzioni regionali e locali. Certamente c'è un problema di reperimento delle risorse, ma c'è bisogno anche di una coerenza tra i diversi soggetti e istituzioni.

Michele Guerriero

Ricordo il lavoro che Cives Cei compie da anni, sia sui dati sia sulle analisi relative alla mobilità sostenibile ed elettrica. Vorrei passare ora la parola all'ingegner Sandro Cecili, presidente di Areti Spa del gruppo Acea, perché ci racconti il lavoro sulla mobilità elettrica e sulle infrastrutture nell'ambito romano.

Sandro Cecili (Presidente Areti Spa)

Che cosa abbiamo fatto a Roma? A Roma si è fatto molto poco, proprio per tutti quei fattori che sono stati in qualche modo evidenziati negli interventi precedenti. Un dato: il protocollo in tema di mobilità elettrica siglato nel 2012 fra Comune di Roma, Enel ed Acea, prevedeva l'installazione di circa 200 colonnine. Ad oggi, per una serie di problemi connessi soprattutto alle difficoltà di ottenimento delle autorizzazioni, sono state realizzate meno della metà delle colonnine di ricarica previste. Abbiamo ancora circa 50 siti in attesa di approvazione da parte dei vari Enti che sovrintendono il Centro Storico di Roma. A Roma lo sviluppo non c'è stato. E non c'è stato non solo per i motivi autorizzativi, ma anche perché l'attività non è ricaduta fra quelle incentivate: probabilmente la questione doveva essere affrontata diversamente dall'Autorità dell'Energia, che non ha ricompreso l'installazione delle colonnine fra gli impianti di innovazione da incentivare e realizzare sulle reti di distribuzione. Un altro fattore che ha impedito lo sviluppo della rete di ricarica è quello della disponibilità di potenza delle reti di distribuzione. La rete elettrica gestita da Acea nel Comune di Roma

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

non ha certamente problemi per alimentare punti di ricarica lunga, 8 ore per 3 kilowatt; potrebbe manifestare, invece, criticità laddove si richiedessero tempi di ricarica molto più rapida e con potenze superiori. È, dunque, necessario effettuare lavori sulla rete di distribuzione in modo tale da aumentare la potenza disponibile. A tal riguardo vi comunico che Acea, ritenendo che sarà fondamentale nel futuro ricorrere sempre di più alla rete elettrica per soddisfare i bisogni energetici della clientela, già si sta muovendo autonomamente predisponendo un piano di potenziamento della rete elettrica di Roma. A Roma ci sono circa 1 milione e 600 mila utenze e di queste, 1 milione e 300 mila hanno una potenza di 3 kilowatt. La rete della Capitale è dimensionata per questo carico. In futuro, centinaia, forse migliaia di centraline dovranno distribuire 30-40 kilowatt di potenza per le auto elettriche: la cosa impone necessariamente un potenziamento della rete di distribuzione elettrica.

Riferendomi, in conclusione, all'innovazione, non posso che far riferimento all'aspetto delle integrazioni tra i punti di ricarica e gli impianti di storage o di produzione di energia rinnovabili. Ma qui ricadiamo nel campo delle smart grid e della gestione intelligente della rete: anche questo è un tema su cui bisogna intervenire. È un tema aperto su cui è necessario fare chiarezza, in termini, soprattutto, di incentivazione e pianificazione. In definitiva, bisogna pianificare bene il futuro, altrimenti, ci troveremo impreparati nel momento in cui ci sarà l'effettiva esigenza da parte della comunità a sostituire la macchina a combustione con la macchina elettrica.

Michele Guerriero

A proposito di innovazione, ci piace molto parlare di come la tecnologia può essere messa a disposizione della mobilità elettrica. E per questo abbiamo chiesto ad Andrea Soncin, managing director di HERE, di parlarci di come la tecnologia può sostenere l'auto elettrica.

Andrea Soncin

(Managing Director Italy HERE)

HERE è uno dei leader mondiali nelle mappe digitali per i sistemi di navigazione. HERE attraverso la sua Open Platform sta costruendo una mappa dettagliata della realtà e su questa si possono costruire servizi che sono fondamentali ed innovativi per l'automotive e non solo. La geo localizzazione e la connettività (connected car) rende fruibile all'utente finale la possibilità di sapere dove è localizzata la colonnina, se è libera e se è attiva. Insomma, Here in questo caso porta visibilità alle infrastrutture. Stiamo lavorando con player a livello nazionale, europeo e mondiale per rendere disponibili questi servizi alle varie case automobilistiche ed alle varie applicazioni per essere utilizzate dagli utenti finali.

In Italia il problema è la frammentazione del sistema di ricarica e la mancata standardizzazione come già evidenziato da altri relatori, per noi è fondamentale avere una interlocuzione e cooperazione continua con i diversi player responsabili delle strutture di ricarica. Dare accessibilità agli utenti finali su dati così importanti, informarli dov'è situata la colonnina, se è libera, se è attiva e quale tipo di carica può permettere, toglie l'ansietà. In un mondo dove le auto sono sempre più connesse non solo i nostri servizi aiutano il cliente a programmare il percorso e i tempi di autonomia, ma è possibile sapere la durata della batteria in base alla tipologia di guida o alla pendenza della strada che stiamo percorrendo. Sono tutti servizi che Here ha sviluppato per togliere quella ansietà che prova l'utente oggi nel momento in cui guida una macchina elettrica. Offrire questi dati e renderli sempre fruibili può incentivare gli utenti ad acquistare la macchina elettrica.

Michele Guerriero

Diamo ora la parola al professor Dario Zaninelli del Politecnico di Milano

Dario Zaninelli

(Pro Rettore Politecnico Milano)

Il Politecnico di Milano, insieme con Enel, sta portando a termine uno studio relativo ad un piano nazionale di infrastrutturazione per la mobilità elettrica tramite l'individuazione di punti di ricarica e loro localizzazione. Lo studio è stato basato su modelli di carattere scientifico, naturalmente modelli diversi per quelle che possono essere le diverse tipologie di arterie stradali e di mobilità: dai modelli di flusso di traffico, che possono essere applicabili alle autostrade, ad altri modelli più complessi, che devono andare ad investigare la mobilità urbana e suburbana, applicabili al traffico pendolare.

Nella realizzazione dei modelli si deve tener conto di tutte le condizioni di contorno, di tanti parametri e della loro evoluzione nel tempo.

Alcuni di questi parametri sono di carattere tecnologico come l'autonomia delle vetture, che in futuro, anche breve, sarà più ampia, e le performance delle infrastrutture di ricarica, settore in cui si prevedono sviluppi e nuove applicazioni tecnologiche per la riduzione dei tempi di ricarica. Altri parametri sono invece di tipo comportamentale associati alle abitudini delle persone o alla propensione maggiore alle innovazioni, ed anche di tipo economico, collegati al diverso reddito medio nelle diverse aree geografiche del nostro Paese.

Infine non bisogna dimenticare i parametri sociali (ad es. l'uso dell'auto per pendolarismo), i fattori di carattere ambientale (ad es. la riduzione delle emissioni inquinanti), ed i fattori di pianificazione e gestionali, come la scelta di introdurre degli elementi di incentivazione.

Mettere insieme tutti questi fattori è un lavoro abbastanza complesso, che ha coinvolto varie anime del nostro Politecnico e dell'azienda Enel.

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

Quando avremo terminato lo studio saranno appunto resi noti i risultati per dare una prima base di confronto sul tema delle infrastrutture per la mobilità elettrica, dal momento che la valutazione del numero e della localizzazione dei punti di ricarica viene effettuata su vari scenari, di carattere temporale, di carattere di opportunità e di carattere tecnico-economico.

Sicuramente è uno studio che, in progress, ha permesso di trovare degli aspetti che a priori, senza avere dei modelli scientifici alla base, non ci si attendeva. Il nostro lavoro sarà un utile supporto anche a chi dovrà prendere decisioni in materia.

Quando ci siamo confrontati, per la prima volta, qualche mese fa con Enel, ci è stato chiesto cosa l'azienda di energia potesse fare per soddisfare le necessità di una persona che intenda per esempio andare con l'auto elettrica da Palermo a Torino, uscendo anche su strade statali per raggiungere altre località, senza l'ansia di dover ricaricare il proprio mezzo. Ci è stato chiesto in sintesi di mettere a disposizione del sistema Paese uno studio tecnico-scientifico che potesse gettare le basi per una programmazione infrastrutturale che garantisca la diffusione della mobilità elettrica in Italia.

Michele Guerriero

L'ansia di ricarica, insieme alle altre barriere oggettive, sembra essere ancora uno dei freni alla diffusione dell'auto elettrica, anche se la cosa è molto psicologica. Vorrei cedere la parola a Carlo Tamburi, direttore Enel Italia. Enel è uno dei grossi player che nel nostro Paese sta spingendo molto sulla mobilità elettrica ed è anche tra i firmatari della carta di Arese. Quali sono i progetti futuri di Enel e in quale scenario la vostra azienda opera?

Carlo Tamburi

(Direttore Enel Italia)

Noi di Enel crediamo moltissimo nella mobilità elettrica, stiamo lavorando per lo sviluppo del settore e abbiamo lanciato una serie di iniziative. Forse quella che ha un valore maggiore a livello nazionale, istituzionale e sistemico è proprio lo studio che abbiamo condiviso e commissionato al Politecnico di Milano.

Il nostro obiettivo è quello di eliminare uno dei tanti alibi della diffusione dell'auto elettrica, ovvero quello della mancanza di infrastrutture.

Gli altri sono l'autonomia dell'auto e la mancanza di una politica di incentivazione che possa colmare il gap di prezzo tra le auto a idrocarburi e le auto elettriche.

Noi siamo convinti che dopo l'installazione delle infrastrutture ci sarà chi comprerà le auto elettriche. Quella della mobilità sostenibile, comunque, è una strada senza ritorno: tutto il paese si deve muovere per colmare un deficit e un ritardo rispetto agli altri paesi.

Negli interventi iniziali ho sentito ancora qualche perplessità verso

questa tecnologia e verso le azioni del governo. Noi di Enel non abbiamo dubbi e crediamo nelle auto a batteria. Grazie ad un accordo con Nissan offriamo ai nostri clienti un pacchetto commerciale che comprende auto elettrica, infrastruttura di ricarica privato, con installazione della stessa, oltre all'app per accedere alle ricariche pubbliche.

A testimonianza di quanto crediamo nella mobilità elettrica, vorrei parlarvi di un altro progetto avviato con Nissan, in Danimarca, e che riguarda il cosiddetto Vehicle to Grid. Le auto non in utilizzo possono essere collegate alla rete e scaricare la potenza inutilizzata per un certo periodo. Tutto questo è pianificabile e gestibile, in modo tale da consentire agli aggregatori, che spesso sono gli stessi operatori di rete, di beneficiare di questa potenza prodotta. La macchina diventa, quindi, un micro produttore ed è uno strumento utile al bilanciamento energetico della rete. Se tale disponibilità venisse regolata e remunerata al proprietario del veicolo (come avviene, ad esempio, in Danimarca), questo potrebbe essere un modo per ridurre il gap di prezzo iniziale. Inoltre in tempi molto brevi, potremo beneficiare di auto con autonomia di 400-500km, come abbiamo visto a Parigi al Salone dell'Auto.

E allora, forse, per spingere la mobilità elettrica, basterebbe puntare all'armonizzazione delle varie norme regionali. È la politica nazionale che deve muoversi per mettere a fattor comune le varie regolamentazioni, in merito ad ingressi nelle ZtL, ai parcheggi, alle colonnine di ricarica in azienda. L'Italia deve correre: alcuni Paesi Europei, come Norvegia e Olanda, hanno già annunciato lo stop all'immatricolazione delle auto a benzina e diesel a partire da una data non troppo lontana da oggi. La tendenza è quella: forse noi ci metteremo più tempo, ma se vogliamo ridurre seriamente le emissioni, dobbiamo immediatamente considerare, e qui mi rivolgo agli stakeholder pubblici e istituzionali che sono presenti, di intervenire nel settore del trasporto pubblico. Le flotte degli autobus e dei pullman sono ormai obsolete e le emissioni di questi stessi mezzi non rispettano in gran parte le norme. Rischiamo di subire sanzioni a livello europeo, quindi, quello che noi chiediamo alla politica è di uniformare le regole e sostenere anche indirettamente la mobilità elettrica, riqualificando le flotte pubbliche degli autobus. Ci sono tanti prodotti già pronti sul mercato e sono concorrenziali dal punto di vista delle prestazioni e del costo economico. Ci sono delle società che finanziano l'utilizzo degli autobus a 10-15 anni, non c'è neanche bisogno del grande investimento in conto capitale.

Noi di Enel crediamo che la mobilità elettrica sia una strada senza ritorno e siamo convinti che sia un'occasione per il Paese e per tutte le utilities per cercare usi alternativi dell'energia.

Michele Guerriero

Grazie a Carlo Tamburi che ci ha anticipato la notizia dell'accordo con Nissan, che entra in essere domani, ma soprattutto, perché ha accennato ad un tema molto importante, qual è quello del trasporto pubblico,

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

di cui però si parla poco. Proprio qualche settimana fa abbiamo letto che Consip sta preparando una maxi gara per il rinnovo del trasporto pubblico locale. Ora passo la parola al sottosegretario Umberto Del Basso De Caro, che con la sua presenza ci aiuterà a capire cosa bolle in pentola, diciamo così, al Ministero delle Infrastrutture.

Umberto Del Basso De Caro

(Sottosegretario Ministero Infrastrutture e Trasporti)

Nel ringraziare per l'invito e nell'esprimere un sentito apprezzamento per l'iniziativa volta alla diffusione di una nuova cultura del trasporto, desidero fare il punto della situazione e fornire alcuni spunti di riflessione sulle politiche che l'Esecutivo sta portando avanti a sostegno di un deciso efficientamento del sistema trasportistico. L'obiettivo di realizzare un sistema di mobilità sostenibile, quale valido volano per la ripresa economica del Paese, non può essere disgiunto da un approccio più lungimirante e da un'azione politica maggiormente attenta nell'approccio con le tematiche del trasporto e dell'ambiente.

La realizzazione, infatti, di un trasporto "amico dell'ambiente", in grado di restare al passo con la competizione internazionale, non può prescindere dai contributi forniti dall'innovazione tecnologica, dalla digitalizzazione e più in generale dall'efficientamento logistico. In un mercato globalizzato l'Italia sconta tuttora ritardi e cronici gap infrastrutturali che, coniugati ai pesanti livelli di burocratizzazione, hanno finora frenato la crescita e la competizione internazionale.

In tale prospettiva l'Esecutivo sta investendo energie e risorse in favore di una visione moderna e strategica dei trasporti, che salvaguardi gli aspetti ambientali e contemperi i contrapposti interessi, quali lo sviluppo e la sostenibilità ambientale.

Le città italiane sono caratterizzate da una mobilità di persone e merci effettuata principalmente su strada, con evidenti esternalità negative in termini ambientali, sociali ed economici. C'è assolutamente bisogno, quindi, di una visione nuova, improntata alla modifica dell'attuale assetto della mobilità e delle abitudini dei fruitori delle infrastrutture. Per tali ragioni, la capacità di ottimizzare l'uso delle risorse nella gestione del caotico trasporto cittadino deve esprimersi attraverso un'implementazione dell'attuale livello di infrastrutturazione, che consenta all'azione pubblica un deciso innalzamento nei processi innovativi di pianificazione.

L'agenda politica contenuta nel "Libro bianco sui trasporti", del resto, fa espresso riferimento ad un piano definito "Strategia Europa 2020", nell'ambito della quale si promuovono i veicoli ecologici, incentivando la

ricerca e sviluppando l'infrastruttura necessaria, al fine di migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.

L'obiettivo di tale azione consiste nel realizzare un ampio progetto di mobilità sostenibile, che consenta di arrivare al 2050 ad una riduzione del 60% delle emissioni di CO2 nei trasporti e ad un deciso incremento dei veicoli elettrici e ibridi a basse emissioni. In tale quadro, i "Piani Urbani della Mobilità Sostenibile", strumento rientrante in una più ampia strategia per la pianificazione del sistema trasportistico, mirano, nell'ambito dei nuovi processi di trasformazione della mobilità urbana, a superare le attuali criticità, puntando sulla partecipazione, sull'approccio integrato ed intersettoriale e sulla valutazione degli effetti anche in termini di benefici apportati alla qualità dell'aria, alla riduzione delle emissioni climalteranti e degli impatti ambientali. Nella sostanza, si vuole realizzare un processo di gestione della mobilità che sia sostenibile e condiviso.

Nell'ottica di questa nuova strategia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è fortemente impegnato nel sensibilizzare gli operatori del trasporto in favore di veicoli ad alimentazione alternativa. Se già per l'anno 2015, infatti, il Ministero, in attuazione della legge di stabilità 2015, ha introdotto specifici incentivi per gli acquisti di veicoli per il trasporto merci a trazione alternativa a metano e gas naturale liquefatto, con la legge di stabilità 2016 ed il successivo decreto ministeriale il beneficio è stato esteso ai veicoli a trazione elettrica. Riprova, questa, delle scelte del Governo e del Ministero in favore di un trasporto e di una logistica verdi.

A livello di infrastrutture, l'adozione del Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNire) ha provveduto a definire i criteri, le tecnologie, i target e le misure necessarie a garantire in tutto il territorio nazionale livelli minimi di accessibilità del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, per i quali sono state assegnate alle Regioni e Province Autonome risorse per 5 milioni di euro e sono stati stipulati Accordi di Programma per l'attuazione del Piano, con la previsione di un fondo di circa 30 milioni di euro.

Possiamo affermare con orgoglio, quindi, che con tale politica dei trasporti l'Italia si presenta come un paese in linea con i sistemi più avanzati e con i paesi da lungo tempo all'avanguardia nella scelta del trasporto ecosostenibile.

Il nostro Paese, infatti, vantando già la rete di metanodotti più estesa e accessibile d'Europa lunga oltre 32 mila chilometri, rappresenta un'eccellenza tecnologica e ambientale riconosciuta a livello mondiale. Ma siamo consci che bisogna approfondire un impegno ancora maggiore. In attuazione di tale strategia, proprio in questi giorni è all'esame

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

del Parlamento lo schema di decreto legislativo in attuazione della direttiva 2014/94 (la cosiddetta direttiva DAFI) sui combustibili alternativi e sulla realizzazione di infrastrutture per i carburanti alternativi, nell'obiettivo di contribuire alla decarbonizzazione e migliorare in tal modo le prestazioni ambientali nel settore dei trasporti.

Inoltre, nella prossima legge di bilancio, attualmente all'esame del Parlamento, abbiamo inserito - nell'ambito del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile - un programma di sostegno agli investimenti produttivi delle imprese produttrici di beni e di servizi che operano nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto. Investimenti, questi, volti a sostenere il passaggio verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa, per il quale viene autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2017 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019, con la previsione della possibilità per il MISE, d'intesa con MIT, di stipulare convenzioni con INVITALIA e i Dipartimenti universitari a valere su tale fondo.

La sfida che abbiamo raccolto non può non interessare il trasporto pubblico locale e regionale, settore al quale è necessario dare assoluta priorità. La modernizzazione del parco veicolare, tra i più obsoleti a livello europeo, impone l'adozione di misure concrete. In tale ottica, al fine di restare al passo con gli standard europei relativi al parco mezzi nell'emananda legge di bilancio si sta provvedendo a rifinanziare il Fondo istituito presso il MIT finalizzato all'acquisto e alla riqualificazione elettrica, nonché al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, incrementandolo di 200 milioni di euro per il 2019 e 250 milioni di euro per ogni anno dal 2020 al 2033. Dobbiamo sentirci protagonisti, quindi, di una nuova cultura dei trasporti, nella convinzione che il nostro sistema Paese, sostenuto da un'attenta azione politica e amministrativa e da un'imprenditoria sana e al passo con i tempi, possa incrementare crescita e sviluppo e giungere a ricoprire un ruolo chiave anche sulla scena internazionale.

Michele Guerriero

Sicuramente avremo modo, nell'ambito dell'approvazione della legge di stabilità, di vedere portare a compimento queste misure di cui parlava, almeno per quel che concerne il trasporto pubblico locale. Ora ritornerò sul tema del mercato dell'auto elettrica cedendo la parola al direttore comunicazione di Nissan Italia, Luisa Di Vita. Ricordo che Nissan è stata un'azienda visionaria che ha sempre creduto nell'auto elettrica.

Luisa Di Vita

(Direttore Comunicazione Nissan Italia)

Fin dal 2006 ci siamo posti l'obiettivo di ridurre le emissioni. Ricordo che le emissioni del settore trasporti rappresentano il 23-24% delle emissioni totali. Come ricordava Michele Guerriero, nel 2006, noi di Nissan eravamo dei visionari. Nessuno ci dava credito nello sviluppo della filiera infrastrutturale e nella diffusione della batteria elettrica. Oggi, però, siamo una realtà. Anche nel 2016, la Leaf si conferma l'auto elettrica più venduta a livello mondiale e lo è anche in Italia, dove ha conquistato il 51% del mercato italiano elettrico. Noi di Nissan crediamo che la mobilità elettrica rappresenti l'unica strada disponibile a pronto uso. Se parliamo di numeri, dobbiamo ricordare che le emissioni da trasporto privato sono la principale causa di inquinamento in Italia: le emissioni di CO2 da trasporto sono il 27% del totale.

Ricordiamo che proprio a causa dell'alto livello di inquinamento lo scorso anno, nel 2015, ci sono stati 11 blocchi di traffico a Roma e 14 a Milano, i limiti di Pm10 hanno superato i 101 giorni. È una realtà veramente preoccupante. Non è stato ancora ricordato, ma penso che sia molto importante, che di recente l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha divulgato i dati riguardanti le malattie cardiovascolari e di respirazione, derivate dai pm e dagli ossidi di azoto. In Europa le morti per inquinamento sono 400 mila unità l'anno. A fronte di questi dati preoccupanti, noi di Nissan, abbiamo deciso di scendere in campo per sviluppare una mobilità elettrica e abbiamo tante buone economie di scala, per cui ci possiamo permettere di investire anche in quei paesi dove ancora non c'è una specifica volontà dello sviluppo della filiera elettrica. Lo facciamo perché crediamo nella qualità dell'aria.

I miei colleghi, precedentemente, hanno ricordato che c'è un profondo gap di prezzo tra vetture elettriche e vetture termodinamiche. Manca anche un'infrastruttura adeguata alla ricarica, anche se il nostro cliente medio tende a ricaricare la propria auto a casa. Insieme a Enel, come ricordava Carlo Tamburi, abbiamo pensato ad un pacchetto che possa offrire anche la possibilità di avere una Wallbox, in grado di gestire i consumi in maniera intelligente. Quella con Enel è una partnership virtuosa, che fa sì, che l'auto possa essere anche ricaricata a casa e anche presso le infrastrutture pubbliche con una semplice app. Il tutto compreso ad una tariffa senza problemi e light di 299 euro mese. Noi di Nissan, ci siamo questionati a lungo anche sul fattore autonomia. Oggi alcune nostre vetture offrono un'autonomia di 250 km, secondo il ciclo di omologazione. Nei prossimi anni arriveremo a 500 km di autonomia, azzerando le differenze con l'auto tradizionale. Certamente oggi la necessità infrastrutturale è molto percepita per aumentare la diffusione della mobilità elettrica, chi viene prima allora? La ricarica o l'auto? È un po' il concetto dell'uovo e della gallina, se si alimenta un ciclo lo si alimenta in maniera virtuosa e completa. Ricordiamo brevemente quali sono i vantaggi della mobilità elettrica. La

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

mobilità elettrica è l'unica realtà di mobilità alternativa a zero emissioni di CO₂, di Nox, di PM10 e PM 2,5, le cosiddette polveri sottili, che rappresentano un pericolo importante per la nostra salute.

È per questo che l'auto elettrica, possiamo dire, facilita il risparmio privato ma anche della spesa pubblica: non dobbiamo considerare solo il risparmio di spesa energetica, ma anche un risparmio nelle spese sanitarie. Non solo: chi prova l'auto elettrica può notare un'assoluta riduzione di inquinamento acustico, si parla del meno 56% di rumore.

Se parliamo di efficienza energetica, l'auto elettrica è più efficiente nei consumi di quanto lo sia un'auto tradizionale. Non solo: con l'auto elettrica non si paga il bollo e si paga un meno 20% nell'assicurazione, si ha accesso alle Ztl e al parcheggio gratuito. L'auto elettrica conviene. Nonostante tutto questo, in Italia il mercato è in contrazione.

In Norvegia, come ricordava anche la collega di A2A, a fronte di un contributo economico pari a 11.500 euro e dell'annullamento delle tasse di circolazione, l'incremento di acquisto di auto elettriche, anno su anno, è stato pari al 130%: ad oggi, noi di Nissan vendiamo, alcuni mesi, più auto elettriche che auto endotermiche. Nel Paese scandinavo un'auto su quattro è già elettrica. Se parliamo della Francia, la crescita è stata fortissima, grazie ad un incentivo di 7.000 euro all'acquisto, che con la rottamazione dell'auto arriva anche a 10.000. Noi di Nissan, in Francia, abbiamo avuto un incremento del 74%.

Nel Regno Unito l'incentivo è di 5.000 sterline e abbiamo registrato una crescita del 167%. In Italia dal 2015 al 2016 c'è stata una contrazione del 13,9% verso l'anno precedente. Noi abbiamo lavorato a lungo con le istituzioni, e ringrazio anche il dottor Tiscar, che ci ha messo ad un tavolo sulla mobilità elettrica per la prima volta forse nella storia italiana, per costruire un documento di policy. Ci siamo confrontati spesso con le commissioni. La nostra ricetta per garantire lo sviluppo della mobilità elettrica è quella di gravare il meno possibile sull'erario e prevede, sostanzialmente, di battere sul conto termico con una forma di ecobonus. Oggi chi propone l'efficientamento all'interno della propria casa, con il cambio della caldaia o degli infissi, per esempio, percepisce fino al 65% di detrazioni. Noi di Nissan abbiamo pensato ad una formula simile di detrazione anche per l'auto elettrica, prevedendo di anticipare anche se necessario noi costruttori l'intero ammontare per poi avere un credito verso lo stato negli anni a seguire.

Questa potrebbe essere la giusta soluzione per avvicinare il cliente alla mobilità elettrica, perché l'aspetto del prezzo, dopo la mancanza di infrastrutture, come evidenziato dalla nostra indagine, è l'elemento più ostacolante. Noi stiamo lavorando anche sul fronte infrastrutturale: abbiamo fatto una dorsale italiana e verranno presto annunciati altri prossimi grandi progetti con diversi produttori sulla dorsale italiana e europea. Abbiamo anche delle infrastrutture di ricarica rapida realizzate con A2A. Abbiamo installato 13 colonnine a Milano per la ricarica veloce: è la più grande struttura di ricarica rapida immessa dai privati. Spero che la prossima finanziaria proponga l'incentivo della mobilità elettrica.

Michele Guerriero

Mi sembra una proposta originale quella che prevede di puntare ad un incentivo fiscale che di fatto è simile a quello che viene utilizzato per l'efficienza energetica. Vorrei passare ora, la parola a Camillo Piazza, Presidente di Class Onlus, tra gli artefici estensori della carta di Arese.

Camillo Piazza (Presidente Class Onlus)

Quando abbiamo stilato la carta di Arese, ci si aspettava che chi governa lo Stato italiano si potesse rendere conto che l'Italia spende, ogni anno, ben 2 miliardi di euro per i danni esterni dovuti alla mobilità endotermica, mettendo gravemente in difficoltà soprattutto i cittadini che abitano nelle città metropolitane. Il problema dell'inquinamento c'è ed è stato certificato anche dalla Comunità Europea.

La carta di Arese elencava una serie di argomenti, tra cui quello che ha proposto Luisa Di Vita, per cercare la soluzione al problema. Fino ad oggi, però, in questa finanziaria, non è previsto nemmeno un euro per l'incentivazione del mercato della mobilità elettrica.

Il reale problema in Italia è, soprattutto, la mancanza di mezzi elettrici in circolazione e solo in piccola parte l'infrastruttura. Class Onlus è uno degli sperimentatori del sistema di ricarica dei veicoli elettrici: abbiamo 120 colonnine installate nei centri commerciali e il tasso di occupazione delle colonne di ricarica è attualmente meno del 5%. Le nostre colonnine potrebbero ricaricare, ipoteticamente, il 95% in più di macchine.

Ad oggi, siamo convinti che non serva nemmeno un euro per le installazioni di colonnine di ricarica lenta, oltre ai soldi già stanziati dal Pnir alle regioni, perché ce ne sono abbastanza.

Abbiamo più colonnine di ricarica lenta che auto elettriche.

Questo non vuol dire che non servano infrastrutture, anzi, al contrario; ma per prima cosa, occorre creare una rete autostradale ed investire quasi esclusivamente sulle ricariche veloci. Apro una parentesi: la speranza che abbiamo è che Enel possa contribuire alla realizzazione del famoso progetto finanziato dalla Comunità Europea, che prevede l'installazione di 180 colonne veloci, e che lo faccia presto, o rischieremo altrimenti di perdere i soldi. Sulle ricariche lente in AC lasciamo che sia il mercato "del valore aggiunto" a fare la sua parte. Abbiamo visto che il nostro modello utilizzato nei centri commerciali funziona. Come Class Onlus ricarichiamo quasi tutti gli utenti che hanno la macchina elettrica; basti pensare che il 70% dei possessori di un'auto elettrica nel nord Italia è nostro utente. Ciò non è dovuto solo alla nostra bravura, ma anche al fatto che la ricarica viene offerta gratuitamente dai centri commerciali per il tempo necessario a fare la spesa.

Per garantire all'Italia una buona rete di ricarica in AC basterebbe l'applicazione della legge 134 del 2012 che prevedeva, dal primo giugno 2014, che tutti gli edifici con superficie superiore a 500 metri quadrati fossero dotati di una colonnina di ricarica. Abbiamo chiesto

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

ai nostri volontari, a tale scopo, di inviarci le foto di questi edifici per comprendere se ci fosse stata l'applicazione della legge e, purtroppo, ci siamo resi conto che le colonnine non ci sono.

Se solo l'80% degli edifici di nuova costruzione avesse rispettato la normativa, in Italia in questo momento avremmo 20.000 colonnine di ricarica già presenti sul territorio. Quello che chiediamo è che il governo faccia rispettare la legge in vigore da parte degli Enti locali, creando senza spese aggiunte e attraverso gli oneri di urbanizzazione primaria, le condizioni necessarie affinché in Italia si sviluppi un mercato delle infrastrutture di ricarica in aree private ad uso pubblico.

Senza quest'obbligo, solo un pazzo, infatti, potrebbe pensare di ricavare profitti con le colonnine di ricarica; se il privato dovesse infatti pensare di recuperare almeno l'investimento effettuato sul sistema di ricarica, dovrebbe applicare una tariffa intorno ai 12-13 euro e c'impiegherebbe lo stesso almeno 15 anni.

Noi il 18, 19 e 20 maggio del 2017, insieme agli altri firmatari della "carta di Arese", organizzeremo la seconda edizione e cercheremo di portare all'attenzione del governo proprio queste tematiche.

Quello che chiediamo non è ulteriore denaro sull'infrastruttura di ricarica, bensì l'applicazione di una legge di Stato che già esiste, la 134/12 e chiediamo di incentivare l'acquisto dei mezzi elettrici attraverso la detrazione fiscale, come già previsto sul Conto Termico.

Il sottosegretario parlava di diverse decine di milioni di euro per la mobilità elettrica già previsti dal PNIRE: Bene, quel denaro sarebbe sufficiente a creare la giusta rete infrastrutturale per le ricariche Fast e Veloci, non disperdiamolo con inutili contributi locali che, in questo momento, non servono.

Io ripongo le mie speranze ancora sul maxi-emendamento della finanziaria. Alcuni punti della Carta di Arese prevedono solamente delle piccole modifiche della legge esistente e scritta dal governo Berlusconi, la 134/12: basterebbe poco perché la mobilità elettrica si sviluppi, basterebbe un segnale di cambiamento di rotta e pochi soldi per gli acquisti di veicoli.

La mobilità elettrica si svilupperà inoltre in Italia solo se, per prima cosa, Enel si armasse di coraggio (e l'intervento di Tamburi è di grande auspicio) e proseguisse indisturbata il suo lavoro come distributore, senza se e senza ma e chiedendo, se necessario, l'aiuto del Governo qualora qualcuno ostacoli l'introduzione delle colonnine di ricarica veloce sulle autostrade e sugli assi viari di grande percorrenza.

Chiediamo infine al Governo di mettere a disposizione, con un atto deliberativo, l'immenso lavoro svolto da Raffaele Tiscar e di tracciare una strada solida e chiara con una rotta ben definita almeno al 2030. La Politica e il Governo devono orientare gli investimenti e dare delle certezze al mercato che le strategie non cambieranno ad ogni governo.

Michele Guerriero

Camillo Piazza ha messo sul tavolo una delle tematiche che saranno oggetto del prossimo intervento: passerei la parola a Raffaele Tiscar, Vice Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Prima delle vacanze estive abbiamo intervistato, con Start Magazine, Raffaele Tiscar: abbiamo inquadrato la tematica della decarbonizzazione, dell'esigenza delle politiche pubbliche di abbracciare politiche industriali definite e politiche ambientali molto stringenti e abbiamo avuto modo di parlare del tavolo sulla mobilità sostenibile, che lei guida a Palazzo Chigi, e che coinvolge molti attori, alcuni dei quali presenti questo pomeriggio.

Raffaele Tiscar

(Vice Segretario Generale Presidenza del Consiglio dei Ministri)

Gli impegni sottoscritti dall'Italia a livello internazionale sulla decarbonizzazione, relativi ad Ambiente-Energia, mettono sicuramente in evidenza alcuni punti abbastanza acclarati.

Primo punto: tra i settori non soggetti al sistema Emission Trading, il ruolo giocato dalla mobilità è un ruolo importante. I dati citati descrivono la situazione italiana: circa il 25% della produzione anidride carbonica deriva dalla circolazione dei veicoli. Questo implica che per il raggiungimento dei target a cui l'Italia si è impegnata, per il 2030 e per il 2050, l'intervento di policy più significativo riguardante i settori non ETS, non governato cioè dai meccanismi relativi alle Emission Trading, sarà quello della mobilità. Se vogliamo raggiungere il target fissato per l'Italia, dovremo dotarci di una politica di intervento sul settore della mobilità.

Secondo punto: nei vari settori non Emission Trading, gli altri ambiti su cui poter incidere e che rappresentano un'altra parte importante del nostro target, sono meno sensibili ad interventi di policy. Penso, per esempio, ai consumi energetici che dipendono dalla qualità delle costruzioni, sia civili sia industriali, e ai consumi dell'agricoltura. Tutte le modellizzazioni che abbiamo provato ad analizzare dimostrano che la capacità di modificazione dei processi produttivi offrono scarsa possibilità di ottenimento di risparmi significativi, per motivi diversi. Sia perché l'agricoltura, che potrebbe avere qualche margine di miglioramento dell'efficienza, rappresenta però una quota percentuale minima della CO₂ prodotta, sia perché il rinnovo dell'edilizia esistente di fatto è fortemente legato alle capacità d'investimento dei proprietari di casa e a norme edilizie e non sempre permissive per la demolizione e la ricostruzione. Quindi, diventerà strategico poter spingere la capacità di riduzione dell'anidride carbonica emessa dal comparto mobilità.

Terzo passaggio: non c'è dubbio che la mobilità elettrica sia il futuro. Tutti i tavoli che abbiamo fatto, per le consultazioni, hanno visto

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

gli stakeholders convergenti su questo punto: il problema sarà capire la curva di adozione dell'automotive elettrico e prefigurare la capacità del mercato di sostituire il parco mobile circolante con i veicoli a trazione non endotermica. Preciso che il contributo positivo in termini di decarbonizzazione è legato alla quota percentuale di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili, ma da questo punto di vista l'Italia valuta un primato sicuramente invidiabile, nei confronti degli altri paesi.

Quanto ci può aiutare la curva di adozione della mobilità elettrica per il raggiungimento del target che l'Italia ha sottoscritto al 2030 e poi il 2050? È questo è il dilemma, tenendo presente che non si tratta soltanto di agire sul mercato, quindi sulla capacità della domanda di richiedere veicoli elettrici, ma anche di dotare il Paese di infrastrutture adeguate che rendano accessibili le infrastrutture già esistenti. Anche qui si impone un "nota bene": l'infrastruttura elettrica esistente è già molto diffusa sul territorio e il problema sarà quello di renderla più facilmente accessibile.

Il tema di policy cruciale è come trasformare un obbligo relativo al raggiungimento di uno specifico target, che non vorremmo si tramuti in sanzione, in politica industriale, ovvero in valore aggiunto per l'economia di un paese. Per trasformare una sfida in opportunità dovremmo dotarci di un piano strategico e dire pubblicamente ad investitori, cittadini, imprese ed enti pubblici dove il sistema Italia deve andare, con la partecipazione positiva di tutti gli stakeholder.

Dobbiamo mobilitare tutti: ed è questo un po' il senso dell'iniziativa presa a Palazzo Chigi, ovvero redigere un piano mobilità sostenibile che tenga presente tutti i fattori che influenzano la mobilità.

Ne sottolineo alcuni. Non è affatto detto che nei prossimi vent'anni il modello di utilizzo del mezzo privato continui a rimanere così pervasivo come preponderante, così come non è certo che le case produttrici, ancora tra vent'anni, continueranno a produrre mezzi pubblici o mezzi privati destinati alla vendita.

Molte case produttrici si stanno configurando come erogatori di servizi di mobilità: parti di autoveicoli, se non lo stesso autoveicolo, possono essere trasformati in un "pay per use", in cui si compra solo l'involucro e i pezzi della macchina vengono sostituiti periodicamente.

Nuovi modelli di consumi che cambieranno radicalmente il nostro modo di pensare la mobilità si affermeranno nel mercato.

E ancora. Non è né auspicabile, né pensabile che non aggrediamo il tema della qualità dell'aria che oggi grava soprattutto sui nostri centri urbani più significativi. Qua non si tratta di un problema di decarbonizzazione, ma di riduzione, da subito, delle polveri sottili. Il problema non è se il futuro sia elettrico o no: è sicuramente elettrico, ma la questione è capire come si arriva ad un risultato di qualità dell'aria. Quindi, primo tema del piano della sostenibilità è definire chiaramente, ad una certa data, qual è la quota di mercato che dovrà essere detenuta dai veicoli elettrici e conseguentemente, andando a ritroso, definire

tutto quello che è necessario perché questo accada.

Gli incentivi, che sono spesso citati come uno strumento driver per il cambiamento, sono, in realtà, un derivato. Che cosa è necessario fare perché accada che nel 2030 per ipotesi almeno un 40% del parco auto sia costituito da veicoli elettrici? Potremmo intervenire sulle modalità con cui si accede ai centri storici, o sulle modalità con cui le flotte aziendali o le flotte dei taxi vengono aiutate al rinnovo del loro parco. E così via potremmo definire un set di iniziative regolatorie e normative

Quella che è stata citata come iniziativa di Consip, in realtà, è una iniziativa del Ministro delle Infrastrutture e trasporti, che assieme a Consip, al Mef e alla presenza del Consiglio, ha l'obiettivo di prefigurare il rinnovo del parco circolante dei mezzi pubblici da qui al 2033, utilizzando questa massa di denaro destinato al rinnovo del parco autobus come leva di tipo industriale. Questo richiederà grande capacità di visione e costituirà una eccellente opportunità per negoziare impianti produttivi localizzati nel Paese. Sono operazioni non usuali per il contesto italiano, perché purtroppo spesso si provveduto ad inserire, di volta in volta nella legge di stabilità, un incentivo qua e un incentivo là, secondo una logica spot e secondo la capacità di influenza di ciascuno stakeholder. Questo, invece, è uno dei molteplici tentativi fatti dal Governo, per mettere nero su bianco una chiara road map, all'interno della quale ogni strumento incentivante e di tipo agevolativo deve essere misurato in relazione sia all'efficacia sia sui risultati attesi.

È un'operazione Italia, un'azione di sistema all'interno del quale tutta la pubblica amministrazione, Stato, Regioni, Comuni e stakeholder debbono trovare la composizione dei rispettivi interessi. E siccome non è pensabile che l'intero rinnovo del parco circolante al 2033 sarà dominato e costituito da soli veicoli elettrici, si sarà spazio per tutti i vettori e tutti i fornitori. È chiaro che tutto questo dovrà essere oggettivato in un risultato positivo del sistema Italia, che si dovrà trovare adeguato a quella data rispetto agli obiettivi prefissati.

Michele Guerriero

Buon lavoro a Raffaele Tiscar, perché il lavoro del tavolo è molto intenso e deve tener conto di molte posizioni. Ora passerai la parola al Presidente della Commissione Trasporti del Senato, Altero Matteoli, con il quale abbiamo già approfondito questa tematica in una intervista su Start Magazine. A lui, che è stato ministro dell'Ambiente negli scorsi Governi e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, chiedo cosa è mancato all'Italia per una giusta disseminazione dell'auto elettrica e della mobilità elettrica.

Altero Matteoli

(Presidente VIII Commissione Senato)

Cosa è successo all'Italia? I vari Governi, sia di centro-destra, sia di centro-sinistra, hanno cercato soluzioni alternative. Io, per esempio, ho creduto, per un lungo periodo, che l'idrogeno fosse una soluzione molto importante e ricordo di essere andato a Sacramento dove 5 tra le più grandi case automobilistiche del mondo avevano dato vita ad un centro per la ricerca sull'idrogeno. In quell'occasione ho pilotato una macchina a idrogeno in un piazzale dove c'era, addirittura, un distributore. Questa è una strada che i vari governi hanno percorso. Io credevo che la soluzione fosse vicina: molti tecnici, infatti, mi dicevano "ora ci siamo, l'idrogeno è a portata di mano", poi invece la sperimentazione ha rallentato e anche oggi, nonostante qualcuno sostenga che la soluzione sia vicina, io non ne sono pienamente convinto.

Tra le varie ipotesi di una mobilità alternativa c'era anche l'elettrico che, come tutti sappiamo, ha il problema della ridotta durata della batteria, però le nuove tecnologie sono riuscite a migliorare questo aspetto.

Credo che l'elettrico, per il futuro, sia sicuramente la soluzione più a portata di mano per la mobilità sostenibile. Cosa ci vuole? Prima di tutto è necessario che Governo, Regioni e Comuni lavorino in sintonia, perché altrimenti uno sviluppo della mobilità in tal senso non sarà possibile. Oggi i sindaci hanno grandi difficoltà perché hanno scarsi mezzi a disposizione e il governo deve far qualcosa. Questo non lo dico perché oggi sono un parlamentare di opposizione, lo dicevo anche durante il periodo in cui ho avuto la ventura di fare per 10 anni il ministro. I fondi a disposizione dei comuni certamente erano pochi.

Ho sentito e condiviso l'ultima parte dell'intervento sul progetto di Tiscar. Oltre che al risparmio economico, è l'ambiente a trarre un grande beneficio. Fino ad oggi l'unica strategia che un Sindaco aveva a disposizione quando la città era fortemente inquinata, era quella di fermare le auto. Una soluzione inutile ma obbligata dal momento che, in caso di inerzia, il Sindaco rischiava di essere inquisito, vigente altresì la norma che prevede l'intervento di diritto dell'Europa in caso si rilevasse il superamento dei limiti di inquinamento per più di 35 giorni l'anno. Se cresce l'elettrico non sarà più necessario fermare il traffico. Non è vero che le case automobilistiche saranno in difficoltà perché come costruiscono le macchine che vanno a gasolio e benzina, così potranno costruire anche quelle elettriche. Dovranno trasformare la loro catena di montaggio, ma non credo che questo sarà un grande problema. Siamo vicini alla diffusione dell'elettrico.

Mi è stato ricordato che per 6 anni ho fatto il ministro dell'Ambiente. Ricordo che la prima volta, non ho fatto in tempo a mettermi seduto

che già mi avevano cacciato: nel 1994 il governo Berlusconi, infatti, durò otto-nove mesi. Nel '94 andai a letto convinto di essere un ministro dei Trasporti, la mattina mi svegliai ed ero ministro dell'Ambiente.

Non mi ero mai occupato di ambiente, però non si rifiuta di fare il ministro e io accettai l'incarico. In quegli otto-nove mesi intravidi la possibilità di fare molte cose in quel ministero. Si poteva lavorare tanto, partendo da un presupposto di fondo: la salvaguardia ambientale è un valore. Nel 2001 mi proposero di fare il ministro presso un altro Dicastero, ma io insistei per poter tornare al Ministero dell'Ambiente e proseguire il lavoro iniziato negli anni precedenti.

Negli anni in cui ero Ministro dell'Ambiente, c'è stato anche il semestre di Presidenza italiana in Commissione Europea e abbiamo portato all'attenzione di tutti il nostro convincimento sull'importanza della salvaguardia ambientale come una opportunità.

Con il ministro tedesco dell'ambiente discutemmo allora anche dell'auto elettrica. Perché la tecnologia si diffondesse c'è voluto qualche anno e il processo non è ancora concluso, ma credo di poter dire che siamo sulla strada buona.

Michele Guerriero

Proseguirei con la staffetta istituzionale e passerei la parola all'onorevole Cristina Bargerò del Pd, redattrice della famosa Dafi.

On. Cristina Bargerò (PD)

Il recepimento del Dafi, in Italia, è un passo importante verso la decarbonizzazione e verso la sostenibilità del settore trasporti. Nel Dafi si prevede l'adozione di tutte le misure per una riduzione delle emissioni al 2030, che va dal 50% al 75%. La mobilità elettrica ha un ruolo fondamentale, soprattutto se teniamo in considerazione il fatto che il 39% dell'energia elettrica prodotta in Italia è rinnovabile e la percentuale di energia elettrica prodotta da fonti fossili a tendenza ribassista. La mobilità elettrica avrebbe dunque un'impronta ecologica positiva.

Nel Dafi ci sono molti aspetti che riguardano la mobilità elettrica. Occorre senz'altro una buona rete infrastrutturale perchè la mobilità elettrica si diffonda. La Norvegia che è il Paese che vanta il maggior numero di colonnine elettriche, 135 circa ogni 35.000 abitanti, ha già una percentuale di auto elettrica diffusa, l'Italia purtroppo è fanalino di coda. È necessario, probabilmente, oltre allo schema di direttiva già arrivato, essere più coraggiosi sul numero di colonnine rispetto, ad esempio, alle unità abitative. Occorre anche una regolazione tariffaria che incentivi l'utilizzo della mobilità elettrica.

Non voglio anticiparvi niente, ma nel parere che andiamo ad approvare nei prossimi giorni vi sono alcuni accorgimenti in merito.

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

Il legislatore è neutro: noi non sappiamo quale sarà l'innovazione che si rivelerà migliore. Oggi l'idrogeno non è ancora pronto, domani chissà. Se noi guardiamo tutte le previsioni da adesso al 2050, anche quelle che riguardano l'auto ibrida, non solo l'auto elettrica, mi rendo conto che questo è uno dei settori su cui occorre investire maggiormente. Noi oggi ci occupiamo infrastrutture e parzialmente di tariffe nel Dafi, probabilmente, vista la congiuntura economica, sarà necessario pensare a delle forme di incentivazione per il rinnovo degli autoveicoli. Per quanto riguarda invece le flotte pubbliche è già previsto, dall'articolo 18 del Dafi che almeno il 25% degli automezzi pubblici, che sono quelli che nei centri urbani danno maggiori problemi per quanto riguarda le emissioni, venga acquistato secondo i criteri di mobilità sostenibile, ovvero veicoli elettrici o Gnl. Noi siamo orientati verso una maggiore neutralità tecnologica, sarà il mercato a decidere.

Gabriele Masini

(Direttore Staffetta Quotidiana)

Sono Gabriele Masini di Staffetta Quotidiana, continuiamo dando la parola all'Onorevole Abrignani.

On. Ignazio Abrignani

(Ala)

Sono tanti i soggetti istituzionali interessati a questo argomento. Possiamo parlare di incentivi per favorire il ricambio degli autoveicoli, possiamo parlare di come aumentare le infrastrutture che oggi sono abbastanza limitate nel nostro Paese, ma personalmente credo che dobbiamo cambiare la nostra impostazione culturale rispetto al trasporto elettrico, dobbiamo entrare in una mentalità che vede nell'elettrico il trasporto normale. Noi ancora oggi, e così sarà per un po' di tempo, lo consideriamo un trasporto di nicchia, accessorio.

È indubbio che sotto questo profilo siano stati fatti dei passi avanti. Vi racconto una cosa personale: uscendo, ci sono due colonnine per la ricarica delle auto elettriche. Normalmente, io quando andavo di corsa parcheggiavo anche lì, perché tanto non succedeva mai nulla, adesso ci sono le macchine elettriche che si ricaricano, quindi vuol dire che comunque c'è un'evoluzione oggettiva di consumo.

Dobbiamo ammettere, però, che siamo ancora troppo indietro rispetto agli altri paesi. Abbiamo un'industria automobilistica che, rispetto ad altri Paesi ha fatto, per molto tempo, delle scelte diverse. Ed è strano perché se c'è un paese che rispetta l'ambiente è sicuramente il nostro. Noi combattiamo per il gap che vi è con gli altri soggetti esteri, perché i target che vengono imposti agli altri sono di molto inferiori a quelli che vengono posti a noi.

Ripeto, è indubbio che bisogna fare un cambio culturale molto forte, ma qualche passo avanti lo si è fatto. Nel 2017, a Roma, ci dovrebbe essere la tappa di una gara di Formula E, ovvero della Formula 1 elettrica: un evento come questo forse potrebbe aiutare a capire come la macchina elettrica sia competitiva. È evidente che gli aspetti ambientali sono la motivazione su cui dobbiamo puntare, ma per far crescere qualcosa ci vuole comunque il consenso. E il consenso lo si crea anche con operazioni di immagine, anche con un gran premio di Formula 1 con auto elettriche. Senza un cambio culturale, secondo il mio parere, non riusciremo a raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissi. Noi, in questo momento, in commissione abbiamo un provvedimento, di cui l'onorevole Bagera è relatrice: lavoreremo perché comprenda nuove iniziative per la diffusione della mobilità elettrica, ma il processo non è così breve.

Michele Guerriero

La parola a Luigi Carrarini, responsabile di infrastrutturazione verso la mobilità elettrica di Anas, che ha annunciato grandi novità sulla mobilità elettrica.

Luigi Carrarini

(Responsabile infrastrutturazione tecnologica impianti Anas)

La forte partecipazione a questo evento dimostra che si sta raggiungendo una maturità verso i temi dell'innovazione tecnologica legata alla mobilità elettrica ma non solo. Si è parlato di smart city e di inquinamento ambientale, riferendosi alla mobilità elettrica, ma dobbiamo aggiungere altre caratteristiche positive dell'auto elettrica e in particolare dei benefici in termini di sicurezza nelle gallerie stradali. Questo è un tema che mi è molto caro, visti gli impegni di Anas nella realizzazione di gallerie stradali sempre più sicure (Anas ha sulla propria rete oltre 1300 gallerie). Negli ultimi 10 anni sono stati investiti per la sicurezza oltre 2 miliardi di euro per equipaggiare le gallerie italiane e in Anas ogni anno spendiamo circa 60 milioni di euro di energia elettrica per alimentare impianti in condizioni ordinarie e di emergenza, soprattutto per fronteggiare i rischi da incendio in uno spazio confinato come la galleria. Sotto questo punto di vista la macchina elettrica è più sicura di altre poiché non emette inquinanti da idrocarburi con rischio incendio trascurabile. Anas e il Presidente Armani credono fermamente in questi temi e nella tecnologia dell'auto tecnologica e quindi anche elettrica, tanto da aver lanciato il progetto Smart Road. È notizia di questi giorni la pubblicazione di bandi di gara per circa 160 milioni di euro e la Salerno Reggio-Calabria sarà la prima ad essere interessata da questo, risultando la prima autostrada Smart probabilmente in Europa. Che cos'è il sistema Smart Road? Sostanzialmente si tratta di integrare varie tecnologie volte alla sicurezza dell'utente e al monitoraggio

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

puntuale dell'infrastruttura stradale che porteranno alla guida autonoma dei veicoli. La macchina del futuro è una macchina che si guida da sola, che ha una connessione diretta tra infrastruttura e veicolo e tra infrastruttura e utente. È un autoveicolo più sicuro, a bassissimo rischio. Anas vuole introdurre su strada le esperienze che provengono da altri settori, per esempio il ferroviario. Conosciamo la bassa incidentalità di tale mezzo di trasporto assicurata dalla guida vincolata sulla strada ferrata. Ecco, in Anas vogliamo fare della strada una ferrovia, portando su strada sistemi di telecomunicazione e sistemi di energia. L'obiettivo è assicurare all'utente una guida più sicura, proponendo soluzioni di esercizio, anticipando situazioni di pericolo e/o rischio. Il sistema smart road affronta anche il problema energetico valutando su strada sistemi a energia distribuita per poter alimentare sensoristica e tecnologie distribuite sulla strada.

Il cuore del sistema Smart Road sono i sistemi di telecomunicazione e in particolare sistemi Wireless a connessione rapida e a larga banda, che consentono di scambiare dati tra utente, veicolo e infrastruttura stradale a 130 km orari.

È uno dei primi sistemi al mondo del genere ad essere installato sulle strade e sicuramente sulla Salerno- Reggio Calabria lo è per lunghezza e per complessità. Implementeremo due sistemi WiFi cosiddetti "In Motion", il primo, consentirà collegamenti e scambio di informazioni tra utente e infrastruttura stradale per mezzo dello smartphone e il secondo, definito WAVE (wireless access vehicular environments) della famiglia DRSC (Dedicated Short Range Communication) è un sistema che il mondo Automotive ben conosce e che consentirà l'interazione veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura, esclusivamente per servizi Safety, garantendo la sicurezza sulle strade.

Al centro del sistema Smart road vi è anche la sostenibilità. Al centro del progetto vi è il concetto di tecnologia sostenibile e produzione di energia verde attraverso la cosiddetta Green Island, ovvero un sistema di generazione di energia da fonte rinnovabile, dislocata circa ogni 30 km, che sarà utilizzata anche per ospitare colonnine di ricarica per i veicoli. La green Island è alla base della Smart Road perché consentirà di alimentare e di auto-sostenere la tecnologia che installeremo sulle nostre strade e che vogliamo implementare per aumentare la sicurezza di noi utenti della strada.

Concludo dicendo che ben vengano momenti come questi, che rappresentano una conferma per chi vuole guardare avanti in una logica di cambiamento e di innovazione tecnologica.

Michele Guerriero

Mi sembra che il progetto di Anas sia molto importante perché è a tutto tondo. Passo la parola a Mauro De Lauri, amministratore delegato di Alfazzeri Spa, azienda che fa prodotti per smart city, tra cui anche quadricicli a emissioni zero.

Mauro De Lauri (Ad Alfazero Spa)

Sono qui a rappresentare l'industria e porto alcuni esempi dei prodotti che abbiamo sviluppato. Ho preparato qualche slide e qualche breve video dimostrativo. Abbiamo sviluppato un veicolo elettrico compatto, pensato per la città: trasporta tre persone in un abitacolo di un metro cubo, e vanta 220 km di autonomia. Occupa poco più di due metri quadri, liberando due terzi di suolo pubblico rispetto ad un veicolo normale. Lo abbiamo pensato all'interno della nostra azienda, insieme ai nostri designer italiani. Il telaio è completamente di alluminio: materiale leggero, non si arrugginisce, è riciclabile al 95% e amagnetico. Un veicolo che comunica sicurezza e supera il crash test. Internamente abbiamo sviluppato anche un sistema di ricarica, abbiamo avuto un approccio olistico sulla mobilità elettrica che ci ha permesso di fare innovazione, pensando alla città, alla casa e all'estensione del business model intorno a questo oggetto. I sistemi di ricarica progettati da Alfazero possono, infatti, integrarsi in un sistema di servizi cittadino ed offrire una varietà di servizi a valore aggiunto. Alfazero ha anche pensato ad un prodotto per la ricarica veloce in corrente continua a casa, per garantire l'utilizzo della macchina anche dopo una intera giornata in cui è stata in giro, potendola ricaricare in poco più di mezz'ora pur disponendo di un contatore da soli 3 kW. E non solo. Il sistema che immagazzina energia, magari da un pannello fotovoltaico, può anche alimentare la casa in caso di blackout, per una giornata intera. La nostra proposta, qua, è quella di promuovere un approccio sistemico per mettere in moto la nostra economia. Serve un sistema di soluzioni che risponda ad una serie di esigenze. Un piano di incentivazioni statali, magari promosso da primari operatori di statura nazionale, per fornire al cittadino una soluzione completa: prodotti italiani, servizi e dilazioni dei pagamenti, traendo un vantaggio personale e per l'ambiente.

Michele Guerriero

Dal lavoro di questo pomeriggio potrebbe nascere una seconda carta sulla mobilità elettrica, la carta di Roma, con Enel capofila, che spinga verso una scelta definitiva e non timida dell'auto elettrica, come diceva Carlo Tamburi. Passo la parola a Gabriele Masini, direttore di Staffetta Quotidiana, per la moderazione della seconda parte del workshop "Mobilità elettrica per un nuovo modello energetico e ambientale".

Seconda sessione

“Mobilità elettrica per un nuovo modello energetico e ambientale”

Gabriele Masini

Siamo tutti consapevoli che in tema di mobilità elettrica, l'Italia debba colmare un gap infrastrutturale e un gap di investimenti. I segnali di un cambiamento da parte di aziende, istituzioni e consumatori ci sono, ma serve un approccio sistemico alla materia.

Questa mattina, l'Agenzia internazionale per l'energia ha pubblicato il suo Outlook 2016, in cui prevede, nello scenario mediano, che al 2040, nel mondo circoleranno 150 milioni di veicoli elettrici, mentre nello scenario più evoluto, saranno 715 milioni i veicoli elettrici. Ora 150 milioni di veicoli vuol dire poco più del 10% del parco circolante. La differenza tra 150 a 715 sta forse in quel gap di cui parlavamo nel come e nel quando potrà essere colmato, provando ad anticipare i tempi con una serie di iniziative.

Ora lascio la parola a Guido Bortoni, Presidente AEEGSI.

Guido Bortoni

(Presidente AEEGSI)

Il tema della mobilità elettrica può essere affrontato da due differenti angolazioni: il punto di vista generale di politica energetico-ambientale che include, in qualche modo, il settore della mobilità elettrica e quello, più particolare, delle infrastrutture che servono per dare una spina dorsale al settore. La mobilità elettrica è spesso portata come migliore esempio di un'applicazione futura del vettore elettrico alle attività quotidiane dei cittadini e delle imprese, perché, non sta a me dirlo, porta una serie innumerevole di vantaggi. È certamente, questa, un'affermazione vera ma, io dico anche incompleta, perché il vettore elettrico e le sue applicazioni sono già oggi, in termini di politica energetica e di convenienza, in crescita.

Le tecnologie attuali riescono già a sfruttare la flessibilità, la bidirezionalità e la scalabilità del vettore elettrico. I canali tradizionalmente di consumo diventano anche i canali di produzione di energia elettrica diffusa. La conservazione dell'energia elettrica, lo storage, è l'ultimo arrivato sul palcoscenico del vettore elettrico: si sentiva da anni la necessità che l'energia elettrica potesse essere conservata, accumulata e quindi riutilizzata - anche su scala mini e micro - in tempi diversi rispetto a quando viene generata, e in scala industriale.

Il vettore elettrico è certamente un asset - mi si conceda di chiamarlo così - in costante crescita e la mobilità elettrica non può far altro che contribuire per dare un'ulteriore spinta a questo trend, che è inevitabile in Italia, così come in Europa e nel resto del mondo. I veicoli elettrici che sono più efficienti e sostenibili, in termini ambientali, rispetto

a quelli a combustione interna, sono oggetto di sperimentazione per essere utilizzati anche quando sono inattivi, ovvero parcheggiati, come accumulo locale diffuso di energia elettrica, il cosiddetto vehicle-to-grid (V2G), un servizio di scambio in potenza ed in energia che viene reso al sistema elettrico. C'è, quindi, complementarità e sinergia, dal momento che il veicolo elettrico fornisce un servizio ancillare per la stabilità delle reti elettriche.

Anche la produzione in scala delle batterie e la nascita delle gigafactory, che consentono una sovra-produzione rispetto a quello che è il reale utilizzo nel settore della mobilità elettrica, sta favorendo l'installazione e la diffusione delle batterie in ambiti consumer o prosumer. E questo cambia, sia direttamente, sia indirettamente, il sistema elettrico così come oggi lo conosciamo.

In tema di infrastrutture, l'Autorità per l'energia ha presentato in Parlamento una Memoria che approva il recepimento della direttiva Dafi, in quanto muove dal principio della neutralità tecnologica, promuovendo una serie di infrastrutture dei cosiddetti combustibili alternativi ai derivati del petrolio che dovrà essere installata sia nelle nuove stazioni di servizio che in quelle ristrutturata.

Va bene, dunque, la par condicio, dal punto di vista delle infrastrutture di re-fuelling con combustibili alternativi, ma questa deve integrarsi con le necessarie considerazioni di politica energetica e ambientale. Un Paese come l'Italia ha, ad oggi, un kilowattora elettrico quasi per metà già rinnovabile: un kilowattora acquistato al mercato dell'ingrosso ha, infatti, una percentuale che sfiora il 50% di fonti rinnovabili.

Dunque, se teniamo conto al contempo delle linee europee di politica energetico-ambientale e del contesto nazionale, è chiaro che la mobilità elettrica ha diritto ad avere innegabili plus rispetto agli altri combustibili alternativi. In questo ambito, l'Autorità per l'energia ha fatto molto, aprendo le prime sperimentazioni con i progetti pilota e regolando gli interventi tariffari per i servizi di ricarica in ambito privato e in luoghi aperti al pubblico. Naturalmente cerchiamo sempre di applicare il principio della neutralità tecnologica, perché incentivare una tecnologia rispetto alle altre significa imporre al sistema, nel lungo periodo se la tecnologia in questione verrà spiazzata, onerosi stranded cost.

Tuttavia, nel contesto italiano, tenendo presente, come già detto, l'alta componente di fonti rinnovabili nel nostro kilowattora elettrico, io credo si debba adottare un approccio di questo tipo: ogni veicolo elettrico può e deve essere visto in futuro come un "SEU mobile". I SEU, Sistemi Efficienti di Utente sono fattispecie della regolazione elettrica che corrispondono ad applicazioni fisse sul cliente finale, che consumano energia elettrica ma anche che la producono al proprio interno, in maniera ambientalmente sostenibile (fonti rinnovabili o cogenerazione

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

ad alta efficienza). I SEU godono di una serie di agevolazioni, secondo un sistema premiale già previsto. Perciò, in futuro, sarà possibile prevedere delle agevolazioni, pur proporzionate, per i suddetti "SEU mobili" come le auto elettriche. mobilità elettrica nel momento in cui abbiamo fonti rinnovabili. Le chiedo sia questo sia cosa può fare il regolatore in questa visione di sistema.

Gabriele Masini

Molto interessante l'idea del SEU mobile. Farei parlare il Presidente di Enea, Federico Testa. Recentemente ho sentito un suo intervento in merito alla mobilità elettrica che puntava soprattutto sulla questione infrastrutturale e sulla tecnologia.

Federico Testa (Presidente Enea)

Condivido la riflessione fatta dal Presidente dell'Autorità poc'anzi, anche se le sue parole sullo sviluppo del vettore elettrico mi stimolano qualche ragionamento che forse andrebbe sviluppato, in termini di costi delle infrastrutture.

Io credo che nessuno in questa stanza sia contrario all'auto elettrica, nessuno può esserlo: come si può essere contrari alle auto elettriche? Non sporcano, non inquinano, non fanno puzza e non fanno neanche rumore. Il problema è che dal punto di vista delle tecnologie noi abbiamo dei passi in avanti da fare abbastanza significativi, soprattutto per quello che riguarda lo storage.

Sono vere tutte le cose che ho ascoltato oggi, sono molto interessanti, ma è vero anche che le batterie sono ancora molto care e, in alcuni casi, anche molto pesanti e rappresentano un problema dal punto di vista ambientale. Serve sapere quale strada intraprendere, se l'auto elettrica sarà il futuro, dobbiamo investire nella tecnologia e nella ricerca. Il nostro Paese dovrebbe fare dei ragionamenti in materia con sistematicità. L'auto elettrica è come le smart grid: in Italia ogni comune fa la propria città intelligente, a modo suo. In futuro, se si va avanti così, avremo un Paese pieno di smart city che, però, non si parlano l'una con l'altra. Dovremmo pensare a come mettere in collegamento 2 Smart City che sono a 30 chilometri l'una dall'altra: forse bisognerebbe costruire un modello unico e solo dopo provare a capire come integrare tale modello con le proprie priorità. Se non ci sono degli standard è un problema. In Italia stiamo dismettendo 26 centrali elettriche di produzione. Si tratta di posti da dove arriva e parte tanta energia, da dove ci sono le linee per portare l'energia nelle case. Mi chiedo se prima di dismetterle abbiamo pensato a come fare in futuro. Magari dovremmo pensare di installare al posto delle centrali energetiche, degli accumulatori. Ricordo una proposta di Enel, nel 2012, in cui si prevedeva di mettere giù 40.000 colonnine di ricarica per auto elettrica che avrebbero pesato sulla bolletta. Io fui contrario alla proposta, credo tutti quelli che

vogliono puntare sulla mobilità elettrica, debbano anche essere in grado di stabilire chi paga e come costruire l'infrastruttura. Dobbiamo dire alla signora Maria, di 70 anni, che abita in un paesino, che si troverà 0,10 centesimi, ogni bimestre, in bolletta, per pagare la mobilità elettrica. Potrebbe anche andare bene la proposta di Enel, ma serve fare ragionamenti seri sulle infrastrutture e sulla fiscalità generale. Se non facciamo questi passi, non andremo avanti.

Gabriele Masini

Di idee su questo, ovvero su chi paga le infrastrutture, ne sono uscite tante in questo dibattito. Ora darei subito la parola ad Andrea Poggio di Legambiente, che so che al tavolo per la mobilità sostenibile si è spesa tanto per un approccio più deciso alla mobilità elettrica.

Andrea Poggio (Legambiente)

La proposta principale che Legambiente ha fatto, negli scenari finali alla Road Map 2030 del Governo, è stata quella di definire una politica e di conseguenza un incentivo legato alla nuova economia circolare delle batterie dei sistemi di accumulo che vorremmo avere in Italia. Credo che questo sia l'approccio sistemico, più interessante, da cui partire. L'Italia, già in passato, ha avviato delle iniziative di rottamazione delle auto, non cambiando sostanzialmente né i livelli di inquinamento né di traffico, specie in città.

L'incentivo deve essere figlio di una politica di mobilità e di una politica industriale. Se nel futuro delle città e dei paesi d'Italia avremo davvero milioni di accumulatori, nelle abitazioni, uffici, sui mezzi di locomozione, allora dobbiamo anche domandarci se nell'economia circolare del litio, visto che il minerale non verrà estratto in Italia, c'è uno spazio, c'è una porzione che rimane nel paese che vuole diventare industria chimica, Smart City, Smart Grid, stoccaggi, trattamenti per il riuso, riciclaggio dei materiali, ecc.

Dobbiamo anche smetterla di guardare alla mobilità elettrica facendo solo riferimento alle auto. Nel codice della strada, come nelle dimensioni della carreggiate delle nostre città, c'è una centralità eccessiva dell'auto che non avrà senso in futuro, con l'avvento dei motori elettrici. Pensiamo ad una Italia 2020 con 100 mila auto elettriche per le strade ma anche a 10mila autobus e 1 milione di biciclette a pedalata assistita. È quello che sta succedendo sia in Olanda che in Cina.

Le risorse, non prendiamoci in giro, non è vero che non ci sono. Il nostro è un sistema fiscale che si regge, per 70 miliardi di euro di gettito, sulla mobilità delle quattro ruote e non è possibile che uno Stato non riesca a mettere a punto sistemi incentivanti e penalizzanti con l'obiettivo di favorire il cambiamento e l'innovazione. Non solo: è impensabile che lo stato non prepari una riforma della fiscalità e dei prezzi nei trasporti mentre si accinge ad avviare politiche di decarbonizzazione che porterebbero ad annullare in 30 anni le accise sul carburante che oggi

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

garantiscono un gettito di 35 miliardi di euro.

Proponiamo al governo una politica illuminata: promuovere l'innovazione e tornare a fare politica industriale è il modo per fare politiche ambientali e fare politiche sociali. Provo a spiegarmi meglio: da quando la crisi si è avventata sull'Italia è anche diminuita la mobilità delle persone: il vecchio sistema di mobilità, basato sulla proprietà diffusa dell'auto endotermica, non ha più garantito la libertà di movimento. È aumentato il tasso di popolazione immobile e sono diminuiti fortemente gli spostamenti (specie quelli del tempo libero e della relazione, la libertà dunque), soprattutto là dove non c'era l'alternativa. La gente ha continuato a muoversi dove il trasporto pubblico funzionava e dove le politiche urbane locali, questo è il tassello fondamentale, hanno garantito un'innovazione al sistema mobilità, come i nuovi servizi di sharing mobility. Basta andare alle stazioni di Milano per rendersi conto dei pendolari che si affidano a più mezzi di trasporto, treno + tram, bus, metro, bici, monopattino, anche elettrici. Ormai un sistema elettrico "personal mover" a una o due ruote costa meno di €300 e gli hoverboard piacciono anche ai giovani. Se il mondo va in questa direzione come ci prepariamo, con le politiche pubbliche (urbane) e industriali? O ci prepariamo solo a multare tutti i trasgressori? Abbiamo fatto più volte riferimento alla neutralità tecnologica, ma mi sembra che ci si dimentica che noi siamo il paese dei 22mila distributori di benzina e di gasolio, che in qualche modo fanno sì che la neutralità tecnologica non è possibile oggi. E non c'è neutralità tecnologica nemmeno in questa Finanziaria, che sembra ancora basata sulla centralità delle fonti fossili. Abbiamo sperato che qualche novità venisse fuori anche a livello nazionale. Nelle nostre città, penso ad esempio a Milano, dove il pedaggio di 5 euro per l'accesso all'Area C, ha fatto più di tante altre politiche nazionali nella diffusione dei veicoli elettrici.

Gabriele Masini

Vorrei precisare che le politiche di rottamazione, in passato, sono state fatte perché c'era un'industria, un costruttore nazionale con tanta manodopera. Ora passo la parola al Presidente della Commissione Industria del Senato, Massimo Mucchetti.

Massimo Mucchetti

(Presidente X Commissione Senato)

Starò a quello che suggerisce il mio mestiere e, in questo intervento, cercherò di illustrare quali impatti possa avere, sul sistema industriale, una rivoluzione tecnologica radicale come quella che viene prospettata.

Dobbiamo tenere presente, come si è evidenziato negli interventi precedenti, che il passaggio verso la trazione elettrica nella mobilità, che siano autovetture, autobus o sistemi di trasporto leggero e pesante, richiede forti incentivazioni pubbliche. D'altra parte, le vetture

alimentate a combustibili fossili danno un gettito all'erario importante: se noi togliamo le accise, lo Stato non pagherebbe le pensioni di invalidità, non finanzierebbe la sanità o la scuola. Non possiamo pensare di compensare un'entrata con un'uscita.

Come diceva Federico Testa siamo tutti a favore di una forma di trazione a zero impatto ambientale o a basso impatto ambientale. C'è una varietà di soluzioni per raggiungere l'obiettivo della sostenibilità: una strada percorribile è certamente, quella della trazione elettrica.

Sicuramente la mobilità elettrica rappresenterebbe un'autentica rivoluzione nell'industria del trasporto e questo sarebbe interessante soprattutto nei paesi maturi. In Cina circolano 64 vetture ogni 1000 abitanti, in Italia 600. In Cina ci sono dei grandi problemi, ma in Italia ce ne sono di più. Nell'Unione Europea la media è di 400 vetture ogni mille abitanti. Oggi dal punto di vista industriale, i nostri consumi sono puri consumi di sostituzione.

La filosofia della rottamazione era quella di anticipare i tempi di acquisto della vettura, incentivando la sostituzione delle auto. La conseguenza è stata che il mercato dell'auto negli anni successivi è crollato e non c'era altra soluzione, se non drogare il mercato ogni 4 anni, spingendo a nuove rottamazioni.

Aggiungo un altro elemento di impatto industriale di questa soluzione: se, con un colpo di bacchetta magica, avessimo tutti l'auto elettrica, allora faremmo lavorare anche tutte le centrali energetiche che oggi sono ferme. Ma, la tecnologia è in evoluzione e non ancora pronta per essere definita comoda per l'utente qualsiasi.

L'auto elettrica, dunque, arriverà, forse prima di quanto previsto, ma la rivoluzione non è immediata. La diffusione dell'auto elettrica, poi, dà vita ad un'ulteriore questione: l'Italia, che dovrebbe finanziare questa rivoluzione, finanzia lo sviluppo della propria economia o sarà costretta a finanziare le importazioni? Al momento andremo a finanziare la Germania, la Francia e gli Stati Uniti e non l'Italia. La Fiat non ha alcun progetto sull'auto elettrica. FCA, infatti, ha scelto di puntare sul metano, siglando anche un accordo con Snam. Sarà bello, in futuro, vedere tre tipi di alimentazione delle automobili: quello tradizionale, quello a metano e quello elettrico. Se arriverà un quarto tipo di alimentazione, sarà ugualmente benvenuta.

Le mie riflessioni non intendono scoraggiare, ma farci ragionare sulle conseguenze di quello che facciamo. Dobbiamo fare i conti con la calcolatrice per vedere qual è il saldo delle nostre scelte, perché il saldo lo dobbiamo pagare noi.

Il settore dell'automotive, che comprende automobili, autobus, camion,

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

etc., è quello che più di tutti al mondo stimola lo sviluppo tecnologico. Su 1 milione e 320mila richieste di brevetti, presentate fra il 2001 e 2011, il 10% riguardava l'automobile. L'Italia che nello stesso periodo di tempo ha presentato soltanto 41 mila richieste di brevetto, nel settore dell'automotive ne ha presentate 3000: è sotto media. Il nostro settore industriale ha bisogno di una frustata. Se vuole ricavare un'utilità che sia un'utilità per il paese, per i giovani, per il lavoro, mi domando: ma gli incentivi a chi li diamo e per fare che cosa?

Quello che so è che non dobbiamo fare e ripetere l'esperienza degli incentivi alle fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica. Gli incentivi che abbiamo dato a queste attività hanno generato scarsissima occupazione, scarsissima ricerca, scarsissima innovazione. Siamo andati a comprare i pannelli cinese e abbiamo detto che era innovazione, ma si è trattato solo di importazione. Abbiamo dato l'equivalente di due volte e mezzo i contributi che sono mai stati dati all'intero complesso dell'Industria pubblica, in tutta la storia dell'industria pubblica. Io non vorrei che in preda ad una nuova moda ed ad un nuovo entusiasmo, ripetessimo questo tipo di esperienza.

Pensate cosa sarebbe stato se noi invece di pagare tra i 13 e i 15 miliardi di euro all'anno di incentivi a forme di produzione dell'energia elettrica non ancora economiche e non ancora tecnologicamente mature, avessimo dedicato 500 milioni alla ricerca fatta dalle università, dai centri di ricerca reali, in questo settore. Credo che da una revisione di questi sprechi, che è possibile fare nel rispetto delle logiche di mercato, si debba ricavare il quantum per sostenere la ricerca e lo sviluppo e far recuperare all'industria italiana il gap tecnologico di cui oggi soffre, d'accordo con Enel, Edison, le industrie elettriche, le università e con i centri di ricerca, per poter arrivare alla mobilità elettrica non assistita dallo Stato/dal consumatore obbligato, ma in grado di marciare con le proprie gambe, ovvero di correre sulle proprie ruote.

Gabriele Masini

Darei ora la parola a Sergio Abramo, sindaco di Catanzaro.

Sergio Abramo

(Sindaco di Catanzaro)

L'ultimo intervento è quello che è stato per me forse più interessante e ha rubato un po' quello che era anche il mio argomento. Devo dire che in materia di mobilità elettrica ed in generale in tema di ambiente-energia non abbiamo investito tantissimo negli ultimi anni, non ci abbiamo creduto e soprattutto non abbiamo creato quel tavolo di lavoro che dovrebbe coinvolgere anche i sindaci, insieme allo Stato e alle Regioni.

Le iniziative avviate da comuni in campo ambientale sono state diverse

e non sempre abbiamo chiesto dei finanziamenti allo Stato. Siamo consapevoli che se chiediamo un aiuto economico per incentivare la mobilità elettrica, oggi lo Stato potrebbe mettere sul tavolo pochi soldi. Ma ci sono delle esperienze virtuose da cui poter prendere esempio. Mi viene in mente la riqualificazione degli impianti luce: Il progetto, avviato anche con Enel, ha permesso ai comuni l'installazione delle luci Led senza che le amministrazioni spendessero anche un solo centesimo per rifare tutto l'impianto. Abbiamo allungato i contratti e pagato il tutto grazie all'incentivo dovuto per la diminuzione del consumo di energia.

Questo è solo un esempio di come si può fare innovazione senza dover investire nemmeno un centesimo. Stessa cosa dicasi per le energie rinnovabili: per lo sviluppo del settore abbiamo permesso, nelle nostre regioni, tra cui anche la Calabria, di far realizzare questi impianti alle aziende internazionali e non italiane. Solo nel nostro territorio, di eolico, ogni anno incassano 1 miliardo e 800 milioni di euro: quegli impianti si sono ripagati dopo tre anni, senza avere un ritorno né per noi amministratori comunali, né per lo Stato. Sono soldi che incassano le aziende che vengono da altre nazionalità e che hanno fatto questi investimenti, senza nessuna ricaduta per il territorio.

Credo che se vogliamo puntare sulla mobilità elettrica possiamo iniziare ad incentivare l'uso delle auto a batteria a piccoli passi. Le opportunità di incentivo ci sono, senza che lo Stato dia grossi finanziamenti. Il piano di ammortamento del 140% sulle automobili si potrebbe aumentare per quanto riguarda la mobilità elettrica, si potrebbero dare non degli incentivi, ma delle disponibilità fiscali per quanto riguarda le aziende di trasporto pubblico locale. Abbiamo la possibilità di intervenire: spesso abbiamo la necessità di cambiare i nostri automezzi, potremmo comprarli elettrici, prendendo l'incentivo sulla fiscalità. La differenza economica tra un autobus a trazione tradizionale e un autobus elettrico sarebbe facilmente ripagabile.

Noi sindaci vorremmo essere invitati a discutere di questa tematica: molto spesso i Comuni non partecipano ai tavoli istituzionali e non hanno la possibilità di presentare progetti e idee. Per la mobilità sostenibile, grazie ai fondi europei, abbiamo presentato un progetto di car sharing. E l'abbiamo presentato, con Enel, indipendentemente dai fondi che ci arriveranno dalla Comunità Europea, dimostrando che è un progetto sostenibile e fattibile, recuperando i costi per quanto riguarda la gestione e la manutenzione.

Ci sono le possibilità per poter intervenire. Alcune iniziative sono state portate avanti da alcuni Comuni in Italia. Credo che, come ci suggeriva Andrea Poggio di Legambiente, parlando di mobilità sostenibile non dobbiamo far riferimento solo alle auto, ma anche ad autobus e bici. In particolare, dobbiamo puntare a costruire una ciclabilità nei centri storici, per migliorare la qualità della vita delle nostre città.

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

Gabriele Masini

Sulla questione del trasporto pubblico, ieri, il viceministro Morando ha detto una cosa abbastanza in contrapposizione a quello che diceva lei, ovvero che un'amministrazione locale ha dei soldi a disposizione e deve scegliere la soluzione più economica. Con i soldi di cinque bus elettrici si possono acquistare dodici autobus a metano.

Sergio Abramo

Io vengo da un'esperienza in cui l'azienda sulla mobilità perdeva tre milioni e mezzo l'anno. In cinque mesi abbiamo azzerato la perdita e l'anno successivo abbiamo avuto un utile di 800.000 euro. Oggi abbiamo tre milioni di incassi. Non tutte le partecipate e i Comuni funzionano allo stesso modo: io parlo delle aziende che vogliono gestire bene il trasporto pubblico locale e hanno la possibilità di investire. Il viceministro Morando sinceramente non le ha detto che gli investimenti sull'autobus li paga la regione e il differenziale per comprare un autobus elettrico sarebbe un di più al 20% che dovrebbe mettere l'azienda dei trasporti.

Gabriele Masini

Ora cedo la parola al Senatore Giroto, del Movimento 5 Stelle

Sen. Gianni Giroto (M5S)

Attenzione perchè la mobilità sostenibile non sia una moda. Non facciamoci prendere da ragionamenti affrettati. Io spesso faccio l'esempio degli smartphone e dei cellulari: l'Italia è arrivata dopo sul mercato e oggi abbiamo un cellulare sulla mano destra e un cellulare sulla mano sinistra.

In tema di mobilità, il ragionamento diventa complessivo. Non si tratta di sostituire 10 milioni di veicoli endotermici con 10 milioni di veicoli elettrici: ci vuole un passaggio graduale e un sistema che si basa sul trasporto pubblico per decongestionare le strade ed efficientare la logistica e la mobilità. Molto più ferro e molta più ferrovia: attualmente abbiamo 4,2 milioni di pendolari sulle ferrovie. Ricordiamo anche che sul trasporto pubblico abbiamo una buona filiera italiana: abbiamo aziende che forniscono autobus elettrici, che costruiscono parti di vagoni, abbiamo aziende che costruiscono motori elettrici.

Il Ministro dello sviluppo ecologico cinese, per esempio, ha commissionato 150mila motori per il 2017 e 500mila motori per il 2020 per la mobilità di aeroporti e ferrovie. Dobbiamo fare i conti con la filiera italiana. Molto più car sharing, molto più carpooling è molto più

mobilità leggera. Non è possibile che in Danimarca e Svezia i cittadini, nonostante il clima, si spostino in bicicletta e in Italia contiamo 700 auto per 1000 abitanti.

Ovviamente il passaggio alla mobilità elettrica non deve prescindere dallo sviluppo di energia rinnovabile. In questi giorni stiamo recependo la Dafi e se è vero che la direttiva parla di una neutralità tecnologica è anche vero che la direttiva individua nella mobilità elettrica la soluzione più efficiente. Importante è anche il fatto che i veicoli elettrici offriranno servizi al sistema aiutando nella gestione della rete.

Ritornando alla Dafi, dobbiamo fare attenzione che non si crei un ennesimo oligopolio, perché c'è un articolo nel quale i bandi di gara per le colonnine sono indirizzati a vaste aree. E questo va in contraddizione con la stessa direttiva, che vuole che ci sia la massima concorrenza possibile. Noi abbiamo già presentato un parere per questa modifica.

Sul discorso fiscale mi riferisco invece a quanto detto dall'Ue: basta fiscalità sui prodotti fossili. Se passa la riforma costituzionale avremo un governo molto più forte e un potere incentrato su molte meno mani e questo Governo ha già dimostrato di essere pro-fossile.

Gabriele Masini

La parola al Senatore Andrea Cioffi sempre del Movimento 5 Stelle

Sen. Andrea Cioffi (M5S)

In Italia è necessario un di cambio di approccio alla mobilità. Tutto il petrolio che utilizziamo in Italia lo usiamo per i trasporti. Scegliere la mobilità sostenibile, dunque, significa accettare una sfida e fare una scelta strategica e industriale.

Facendo riferimento al settore rinnovabili, per esempio, in Germania per uno sviluppo del fotovoltaico hanno prima dato i soldi per far crescere l'industria tedesca del settore e poi hanno dato soldi ai cittadini per comprare i pannelli. In Italia, invece, abbiamo prima distrutto la nostra industria poi abbiamo fatto il conto termico per lo sviluppo del solare e abbiamo comprato i pannelli dai tedeschi e dai cinesi. Per evitare che questo succeda un'altra volta, nel campo della mobilità, dobbiamo immaginare un piano industriale altrimenti daremo i soldi a Cina e Stati Uniti.

Quando parliamo di elettrico, dovremmo anche tenere presente che le celle a combustibile Pem si basano sui polimeri e noi siamo bravi a fare polimeri. Noi forse dovremmo capire come vogliamo strutturare il percorso, altrimenti rischiamo di sbagliare tutto.

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

Prima Gianni Girotto parlava di produzione di energia da fonti rinnovabili, siamo ospiti di Enel. Dobbiamo capire quale sia la posizione di Enel sulle centrali a carbone. Possiamo anche parlare del transitorio del gas, però non possiamo far sì che il transitorio diventi per sempre. Purtroppo in fatto di gas siamo legati al contratto con Gazprom fino al 2036. Dati tutti questi aspetti dobbiamo decidere cosa fare per superare il gap: è una questione di volontà politica.

Gabriele Masini

Gli spunti da sviluppare sono davvero tanti, ma il tempo è limitato. Passo la parola a Simone Mori di Assoelettrica

Simone Mori

(Presidente Assoelettrica)

Dovendo riflettere sulla fase finale del recepimento di una direttiva che mette al centro delle politiche di trasporto la decarbonizzazione e l'innovazione tecnologica, credo si debba fare uno sforzo per avviare politiche pubbliche serie, che accompagnino in modo coerente, armonico e intelligente, un processo tecnologico che certamente andrà avanti. Cambieranno i tempi, cambieranno le modalità e le politiche pubbliche possono accelerare o disincentivare un fenomeno, ma è chiaro che il futuro va nella direzione della decarbonizzazione del sistema dei trasporti e dell'elettrificazione dei consumi energetici.

Sono tornato da Marrakech questa notte, dove si discute, con qualche difficoltà e con qualche eccesso di preoccupazione alla luce dei risultati delle elezioni americane, sulle politiche di decarbonizzazione a livello globale. Una cosa che a volte sfugge è che c'è un trend irresistibile, che riguarda l'Italia, l'Europa, i paesi sviluppati e quelli emergenti, per cui il contenuto di energia e il contenuto di CO2 per unità di Pil sta decrescendo e il contenuto di elettricità per unità di PIL sta aumentando: si usa più elettricità per usare meno energia.

Se guardiamo al settore dei trasporti, notiamo che questo è certamente quello che, per dati oggettivi, ha fatto meno in questa direzione e, per ciò stesso, offre potenzialità molto grandi e ancora poco esplorate.

Dal punto di vista delle politiche pubbliche si deve partire da due punti fermi: il primo è che le tecnologie si stanno sviluppando e, quindi, vanno accompagnate, ma nessuno di noi sta pensando a misure di sostegno e di incentivazione tradizionali; il secondo punto è che queste politiche di sostegno devono essere misurate in funzione degli impatti che potranno determinare e delle criticità che ne potranno derivare. Secondo L'Agenzia europea per l'ambiente, il 50% degli italiani vive in contesti nei quali l'inquinamento locale di particolato supera gli indicatori Europei di riferimento. Potrei citare altri agenti chimici e la situazione sarebbe simile ovunque. C'è dunque una situazione critica sulla quale è necessario intervenire con politiche pubbliche.

Dal punto di vista della CO2 e quindi della lotta ai cambiamenti climatici, la realtà è semplice. Nel contesto attuale, in cui la crescita delle fonti di

energia rinnovabili è un processo ancora in pieno sviluppo e incompleto, le emissioni per chilometro di un'automobile elettrica, con il parco di generazione europeo, passano circa dai 130 grammi per chilometro di benzina e gasolio a circa 50 grammi. In Italia questo valore è ancora più basso, si passerebbe da 130 a circa 40 grammi. Non ci sono dunque dubbi sul fatto che la mobilità elettrica può dare un grande contributo ed è altrettanto evidente che, date le politiche di decarbonizzazione ulteriore del settore elettrico in Italia e in Europa, questo gap si amplierà enormemente nei prossimi 10-20 anni.

C'è un indirizzo in termini di politiche ambientali assolutamente evidente: la direzione è quella della sostenibilità. Dal punto di vista della tecnologia, tutti gli indicatori fanno capire che ci si sta muovendo verso questa direzione. Il particolare, l'enorme mole di investimenti, in piccola parte pubblici e in larga parte privati, porteranno ad una notevole evoluzione delle performance delle batterie, sia dal punto di vista quantitativo, ovvero capacità energetica e ingombro, sia in termini di costi. Basta vedere gli annunci fatti dalle case automobilistiche negli ultimi saloni in tema di mobilità, per capire dove si sta muovendo il mercato degli investimenti privati.

Quali sono le barriere alla mobilità sostenibile? Sicuramente le infrastrutture. In questo paese siamo vittime di un piccolo paradosso: nel 2008-2009, l'Autorità per l'energia elettrica presentò una prima ipotesi di sperimentazione sofisticatissima, che è stata studiata in tutta Europa, che si poneva il problema di capire quale fosse il modello di business vincente per infrastrutturare il Paese. Ne abbiamo discusso per circa 7-8 anni, abbiamo fatto delle sperimentazioni che sono andate bene, ma non abbiamo messo le colonnine. Non facciamo un confronto con la Norvegia, ma il numero è davvero esiguo anche se si guarda a Francia, Spagna e Germania. Venendo al punto: sarebbe il caso di darci delle indicazioni quantitative sulla copertura infrastrutturale.

È evidente che c'è un legame tra infrastrutture e numero di auto elettriche su strada. Per incentivare la mobilità elettrica, non si deve ragionare immaginando una pioggia di sussidi, ma piuttosto servono politiche mirate, specifiche, che valorizzino quanto la tecnologia può dare in termini di efficienza e la restituiscano a chi fa l'investimento.

Un ultimo punto molto importante è che questo è un progetto che parte veramente dal basso, anche dal punto di vista delle tecnologie e si deve creare un ecosistema. Si può fare. Abbiamo sempre il vizio di pensare che ci sia chi può fare meglio di noi, ma abbiamo un sistema di impresa buono, abbiamo delle reti molto sofisticate e avanzate che possono allocare questo sistema e integrarlo con le smart city e i sistemi di energia rinnovabile. Si può attivare un sistema di imprese italiane anche dal punto di vista della manifattura e della componentistica. Serve pragmatismo e lavoro, altrimenti si discute troppo di principi e poco di strumenti per avviare il mercato.

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

Gabriele Masini

Passo la parola a Nicola Lanzetta, responsabile mercato di Enel Italia

Nicola Lanzetta

(Responsabile Mercato Enel Italia)

Possiamo riassumere quanto emerso nella giornata di oggi con un concetto: la mobilità elettrica è un tema che trova ampio consenso nella società ma i fattori abilitanti sono ancora complessi. La domanda da farci quindi è: nonostante il contesto ed il forte impegno politico che dovrà essere attuato, oggi è già possibile fare mobilità elettrica in Italia? L'idea di Enel è sì; che si può fare. Lo dimostra un dato: in Italia, l'87% delle auto in strada percorre ogni giorno meno di 60 km.

Questo è la conferma che il limite alla diffusione dell'auto elettrica è un limite psicologico, di cultura, e che già oggi è possibile avviare nel nostro paese una rivoluzione elettrica.

A sostegno di ciò ricordo che già oggi esistono infrastrutture di ricarica con prezzi abbordabili e che possono essere installate in casa garantendo la ricarica di quell'87% di auto che percorre meno di 60 km giorno, già oggi c'è la possibilità di avere accesso ad un'auto elettrica a prezzi competitivi: Enel, ma lo possono fare anche altri operatori, ha messo a disposizione di tutti i cittadini un'offerta "all inclusive", grazie alla quale con 299 euro, il cittadino porta a casa auto, wall box di ricarica e la tessera per accedere alla ricarica. Ed i vantaggi economici sarebbero enormi: oggi un pieno di un'auto elettrica costa 4 euro. Quindi, quello che con Enel stiamo facendo è far cultura e avviare un lavoro di partnership.

Oggi più che mai avete sentito parlare di industria 4.0 e di partnership, della possibilità di mettere insieme più soggetti per far sì che ognuno degli n milioni di cittadini che utilizzano l'auto per fare 60 km al giorno possano accedere ad offerte di auto elettrica. Il Presidente Bortoni ha chiuso il suo intervento chiedendosi "perchè auto elettrica?", io concludo dicendo "perchè no auto elettrica, visto che già oggi è disponibile ed è portatrice di quei innegabili vantaggi che oggi abbiamo visto, qui, rappresentati".

Gabriele Masini

Prima citando l'intervento del viceministro Morando in Parlamento, ho dimenticato di dire che le sue affermazioni sulla convenienza degli autobus a metano erano basate su uno studio Ngv Italia, l'associazione che raccoglie chi ha interessi nel mondo del gas per autotrazione. D'altronde il ragionamento che faceva da un punto di vista matematico era ineccepibile. Ora passo la parola al professor Oliviero Baccelli dell'Università Bocconi

Oliviero Baccelli
(Direttore CERTeT Università Bocconi)

In questo mio intervento cercherò di soffermarmi sugli aspetti economici della diffusione dei veicoli elettrici.

Le evoluzioni dello scenario lasciano prevedere uno rilevante sviluppo della tecnologia delle principali componenti dell'auto elettrica già nei prossimi 3-5 anni, permettendo un incremento del numero di modelli, reso possibili da una forte riduzione dei costi della batteria, che incide in modo significativo sul costo di acquisto della vettura, riducendo nel complesso il costo per chilometro percorso.

Un elemento frenante lo sviluppo del settore riguarda aspetti culturali e di diffusione delle informazioni, in quanto una serie di aspetti tecnici relativi ai vantaggi derivanti da uno shift verso l'auto elettrica non sono ancora assolutamente conosciuti e riguardano aspetti di costo gestionale, di sicurezza, oltre al dimezzamento degli effetti ambientali della mobilità privata.

Questo cambiamento culturale e la diffusione dell'informazione, in un sistema come quello italiano, dove per il 2016 è difficile che verranno superate le 2.000 auto elettriche vendute, sono complessi da immaginare stante i numeri così di nicchia non in grado di generare effetti imitativi e comparativi. Pertanto risulta rilevante comprendere e valutare quanto accaduto in altri mercati, in logica di benchmark, anche se imparare da altri contesti non è facilissimo, soprattutto quando i mercati leader in questo settore sono la Norvegia e l'Olanda, realtà con storia e mercati nel settore automobilistico molto diversi dal nostro.

Le riflessioni che vorrei fare oggi, in forma di pillole, si concentrano sul tema della questione economica della gestione dell'auto e sulla valutazione economica delle politiche, perché è un po' il cuore anche delle questioni di cui ci occupiamo all'interno del nostro Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo dell'Università Bocconi.

In particolare, vorrei concentrarmi sul total cost of ownership diretto e indiretto dell'auto perché si deve considerare l'intero aspetto che riguarda l'acquisto dell'auto, la gestione e poi il successivo riutilizzo e smaltimento delle batterie. In un momento come questo, in cui si sta cercando di impostare una roadmap di evoluzione verso una modalità più sostenibile nel suo complesso, si deve tener conto di tutti questi aspetti. Gli aspetti non immediatamente tangibili del total cost of ownership costituiscono la barriera principale alla diffusione dell'auto elettrica. Infatti, ad esempio, il costo di dover modificare il proprio approccio all'utilizzo dell'auto per tener conto della localizzazione delle colonnine di ricarica, dei tempi di ricarica e l'attenzione ai livelli di autonomia delle batterie costituiscono elementi in grado di generare dei costi indiretti dovuti ad una percezione diversa della relazione mobilità-libertà di movimento.

Come ridurre i diversi elementi differenziali del total cost of ownership fra auto alimentate con batterie rispetto alle auto con carburanti fossili,

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

attraverso meccanismi che non prevedono incentivi pubblici diretti? Gli strumenti con cui intervenire sono tesi all'accompagnamento degli sviluppi tecnologici, a favorire nuovi modelli organizzativi e permettere i cambiamenti culturali, con logiche complessive di valorizzazione dell'asset auto e soprattutto di alcune componenti dell'auto, quali le batterie, che comportano ancora un elevato differenziale di costo. Per sintetizzare è necessario che le innovazioni nella mobilità elettrica partano dallo sviluppo di sistemi di sharing e di pooling, che permettono di ridurre le barriere di costo attraverso un utilizzo più efficiente dell'asset automobile, soprattutto in ambiti urbani dove la riduzione degli impatti ambientali resi possibili dalla mobilità elettrica sono più significativi. Questo può essere possibile perseguendo modelli organizzativi innovativi già presenti in contesti internazionali, in particolare americani, ma anche europei.

Le politiche di settore devono tener conto che la naturale evoluzione del parco auto è molto più lenta di quanto si possa immaginare e per ottenere, in una logica di anticipazione dei benefici e posticipo dei costi, risultati migliori dalle comparazioni puntuali dei diversi strumenti di policies, che necessariamente devono essere basati su un mix di target specifici.

Le ricadute economiche e di carattere ambientale e sociale sono molto maggiori in alcuni contesti specifici, mi riferisco soprattutto ai contesti urbani ad alto livello di inquinamento che subiscono le chiusure al traffico per eccesso di smog, per cui ci sono delle categorie di potenziali utenti, come tassisti, operatori della mobilità in logica di sharing, aziende di trasporto pubblico da cui poter iniziare politiche di diffusione dell'auto elettrica, con logica di massimizzazione dei benefici e posticipo di investimenti e costi pubblici, anche di natura fiscale.

L'elemento di attenzione su cui vorrei concentrare il discorso di richiamo generale alle istituzioni pubbliche è quello di predisporre schemi di valutazione ben chiari, in grado di permettere la comprensione anche di fenomeni che per natura intrinseca sono gradualisti, e in grado di gerarchizzare gli elementi su cui intervenire sulla base delle logiche di anticipazione dei benefici sociali, economici e ambientali e posticipo di potenziali costi diretti e indiretti. Un esemplificazione degli strumenti può essere fatta, tenendo conto ad esempio di logiche interne al settore (ad esempio, bonus/malus) o di utilizzo di leve fiscali diluite nel tempo (ad esempio i superammortamenti).

Gabriele Masini

Io, in conclusione dei lavori, vorrei tornare sulla questione più culturale e di immaginario e su quella fiscale, che mi sembrano due aspetti fondamentali. Intanto passo la parola ai produttori di energia rinnovabile. Iniziando da Simone Togni, Presidente di ANEV, al quale chiederei se possibile un accenno su come l'associazione vede lo sviluppo degli accumuli elettrochimici delle batterie e il ruolo che la mobilità elettrica può avere come batteria mobile.

Simone Togni (Presidente ANEV)

Il sostegno dato dall'ANEV a questo evento testimonia il favore dell'Associazione per la mobilità elettrica e per la sua diffusione. Dal nostro punto di vista, il connubio tra energia rinnovabile eolica e sviluppo della mobilità sostenibile, è uno degli elementi centrali per lo di un nuovo modello energetico.

Lo sviluppo della mobilità non può prescindere, secondo la nostra visione, da un passaggio di paradigma che punti all'azzeramento delle emissioni di CO₂. Abbiamo sentito nel corso dei lavori i vari punti di vista, spesso meno visionari rispetto a come ci saremmo aspettati, e di come forse siamo noi. La nostra visione è un po' diversa: noi riteniamo che la mobilità sostenibile sia una mobilità elettrica che vede nella parte dell'accumulo la tecnologia di transizione e non nel gas la tecnologia Si arriverà, secondo la nostra visione, con tempi un po' lunghi, ad una mobilità elettrica che potrà prescindere da sistemi di accumulo di elevata potenza, la tecnologia a volte va molto più veloce rispetto a quanto i politici possano immaginare. Prima abbiamo sentito parlare alcuni politici con la dovuta cautela del ruolo, ma anche senza nessuno slancio verso queste innovazioni. Fortunatamente gli stessi politici li abbiamo sentiti parlare così anche delle fonti rinnovabili, 10 anni fa: si diceva, parlando in particolare dell'eolico, che la tecnologia non avrebbe mai potuto superare l'1%, vista l'imprevedibilità della fonte. Oggi le rinnovabili sono quasi al 50%, l'eolico è vicino all'8%, e le altre rinnovabili non programmabili hanno superato il 20%. Gli operatori delle fonti tradizionali, che avevano i loro interessi in un modello che esisteva all'epoca, come correttamente si poteva ipotizzare, tentavano di difendere le posizioni assunte.

Ora la stessa cosa sta succedendo nel settore mobilità. Purtroppo in Italia non abbiamo case automobilistiche che facciano l'elettrico, è vero, ma non per questo dobbiamo rinunciare alla tecnologia giusta per il futuro. La penetrazione elettrica del sistema, in tutte le sue accezioni, che vanno dagli usi domestici alla mobilità, deve essere perseguita indipendentemente dalle scelte che ha fatto un produttore, anche se importante.

Il Sindaco Abramo ha richiamato dei numeri sull'eolico che non sono corretti, mi corre l'obbligo di precisare che tutto il settore eolico riceve circa 1 miliardo di incentivi all'anno e che la produzione di energia elettrica resta sul territorio, anche con vantaggi per l'occupazione. Come ultima cosa, vorrei che i sindaci chiedessero le royalty anche a chi vende sigarette e a chi vende scarpe. Perché le royalty devono essere chieste ai produttori di energia rinnovabili e non a tutti gli altri?

Gabriele Masini

Abbiamo detto che l'elettrificazione sia una tendenza irresistibile. Ricordiamo tutti, credo, la campagna "Il metano ti dà una mano", sulla

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

metanizzazione. Io penso che a questo movimento irresistibile di elettrificazione manchi ancora un po' di questa forza propulsiva, dal punto di vista dell'immaginario, soprattutto in un ambito come quello della mobilità, che a differenza della produzione elettrica è un po' più anarchico e meno controllabile. Restiamo nell'ambito delle rinnovabili: la parola al Presidente di Assorinnovabili, Re Rebaudengo.

Agostino Re Rebaudengo (Presidente assoRinnovabili)

Siamo contenti di aver partecipato anche come sostenitori di questa di questa iniziativa. Proverò a definire, in pochi punti, qual è la posizione di assoRinnovabili, associazione che aggrega tutti i produttori di energia da fonte rinnovabile.

Sappiamo tutti cosa si sia deciso e detto a Cop21, ora vedremo cosa si dirà a Cop22. Nonostante i negazionisti e le tesi di Trump, credo sia chiaro che il problema del cambiamento climatico è reale e, ai ritmi previsti dalla Cop21, sarà un successo se teniamo la temperatura entro i 3 gradi e mezzo laddove l'obiettivo era di stare al di sotto dei due. È chiaro a tutti che gli obiettivi di cui sta parlando l'Europa al 2030 sono assolutamente insufficienti, già rispetto ad una coerenza con Cop21. Se noi, come Italia, non vogliamo perdere un'altra volta il treno evidentemente dobbiamo definire per tempo in modo chiaro che cosa vogliamo fare entro il 2030 per poi non correre ai ripari gli ultimi due anni. Ciò vuol dire programmare cosa fare fin dal 2017, come peraltro sta facendo la Germania, promuovendo lo sviluppo di 3000 megawatt all'anno di nuova energia eolica.

Se non programiamo, rischiamo, tra 5 anni, di ritrovarci a rincorrere gli obiettivi senza una tecnologia adatta. Deve essere anche chiaro che c'è una correlazione tra tecnologie e risultati: 15 anni fa i morti sulle autostrade italiane erano circa 7100, oggi grazie agli Abs, agli airbag, alle cinture e al limite di velocità, siamo intorno ai 3500, tuttavia con un trend in aumento, perché la gente telefona e attraversa la strada in modo distratto.

Oggi in Italia, secondo i dati dell'Agenzia della Sanità Europea, si contano 84.400 morti per inquinamento atmosferico. Evidentemente dobbiamo porci il problema se vogliamo ridurlo oppure no.

Se mi è permesso, credo che il Presidente Mucchetti dovrebbe fare i calcoli delle esternalità, perché le esternalità sono un problema che va calcolato, e qui mando il riferimento di Giroto che mi pare abbia molto insistito su questo aspetto.

Relativamente al problema della mobilità elettrica non possiamo che essere, come produttori di energia da fonte rinnovabile, assolutamente favorevoli, così come generalmente siamo favorevoli ad una elettrificazione dei consumi, perché evidentemente dove si usa il vettore elettrico non ci sono emissioni. Questo ha un enorme vantaggio soprattutto dove c'è una maggiore concentrazione di abitanti e quindi nelle città di medie-grandi dimensioni. Crediamo anche, visti i numerosi

studi, che una distribuzione degli accumuli sia molto importante perché permette, tra l'altro, anche di gestire molto meglio la rete. In Italia si spendono circa 1.8 miliardi di euro per i bilanciamenti, quindi ovviamente avere un sistema che aiuta a gestire domanda e offerta, vuole anche dire avere meno sprechi. Anche questi elementi devono essere inclusi nel calcolo dei vantaggi della distribuzione dell'accumulo elettrico. Le batterie delle auto sono, quando connessi alla rete, un importante polmone per eliminare eccessi di domanda e di offerta.

Gabriele Masini

Ora vorrei coinvolgere Gabriella Favuzza di Renault Italia.

Gabriella Favuzza (Electric Vehicles Brand Manager Renault Italia)

Esiste ormai una consapevolezza che il futuro della mobilità non possa che essere elettrico:

La tecnologia dell'auto 100% elettrica rappresenta oggi la soluzione tecnologica innovativa più efficace per ridurre l'impatto dei trasporti sull'inquinamento ambientale, in virtù delle sue due caratteristiche primarie: assenza di emissioni inquinanti e acustiche, con conseguente riduzione degli impatti ambientali e sulla salute. Uno studio condotto negli anni scorsi da Aria Technologies sulla città di Roma ha mostrato che nello scenario più virtuoso preso in esame in cui i veicoli elettrici nel 2020 rappresentassero il 25% circa dei veicoli circolanti nella ZTL e il 9% circa dei veicoli circolanti nelle altre zone della città, sarebbero constatabili i seguenti effetti sulla qualità dell'aria di Roma, rispetto ad uno scenario senza veicoli elettrici:

- fino a -30% delle emissioni di CO e Benzene,
- fino a -14% delle emissioni di NO, NO2 e PM10,
- riduzione importante (- 70%) degli abitanti esposti a concentrazioni di benzene sopra 4Qg/m³, e cioè prossimi a valori di esposizione potenzialmente dannosi per la salute.

Dal punto di vista tecnologico i veicoli elettrici rappresentano una tecnologia matura, con livelli di autonomia idonei a soddisfare molte delle esigenze di mobilità, considerando che il 90% dei guidatori europei percorre meno di 60 km al giorno. Renault ZOE, ad es. è oggi l'auto elettrica per il grande pubblico sul mercato con il maggior livello di autonomia, ovvero 400 km NEDC, che ne fanno una valida alternativa ai veicoli termici, non solo per la mobilità urbana. L'ansia di autonomia può e deve essere risolta da una diffusione dell'infrastruttura di ricarica, ma essa deve essere intelligente. La mobilità elettrica implica necessariamente un cambiamento di abitudini nella fruizione dell'auto e nel suo rifornimento. Non possiamo avere lo stesso approccio di "pigrizia" del rifornimento comodo, sempre a portata di mano che abbiamo con l'auto convenzionale (oggi l'Italia è il Paese europeo con la

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

maggiore capillarità di stazioni di rifornimento di carburanti tradizionali).

Cosa frena allora lo sviluppo in Italia della mobilità elettrica? Ce lo dicono i Paesi dove la mobilità elettrica si sta sviluppando con trend ben superiori ai nostri (ndr. oggi l'Italia è fanalino di coda nel mercato europeo elettrico, ovvero è il Paese in cui i veicoli elettrici registrano il mix più basso sul mercato totale, solo 0,1%). I Paesi virtuosi (Norvegia, Francia, Regno Unito, Germania,...) sono tutti Paesi dove lo sviluppo della mobilità elettrica è affrontato in modo sistemico con interventi a livello istituzionale che lavorano parallelamente su agevolazioni all'acquisto e diffusione dell'infrastruttura di ricarica. L'approccio non può che essere sistemico e l'azione non può che essere congiunta da parte di tutti gli attori coinvolti nel processo (istituzioni, amministrazioni locali, costruttori, utilities,...) perché l'auto elettrica non è solo una tecnologia. Non a caso si parla più di "mobilità elettrica". L'auto elettrica è infatti l'auto che più di tutte interagisce con l'ambiente circostante:

- Con la rete elettrica da cui si rifornisce
- Con le altre soluzioni di mobilità in ottica di intermodalità dei trasporti
- Con l'edilizia in un'ottica di smart building

Gabriele Masini

Il consenso che la mobilità elettrica sia il futuro è stato amplissimo, non vorrei che questo consenso assomigliasse a quello degli opinionisti sulla vittoria della Clinton, perché spesso sfuggono delle dinamiche reali sulle quali poi la gente si muove. Ora passo la parola a Giordano Colarullo, direttore generale di Utilitalia

Giordano Colarullo

(Dg Utilitalia)

Utilitalia raccoglie le industrie locali di acqua, energia e gas. Noi oggi avremmo preferito un evento sulla mobilità sostenibile e non prettamente sulla mobilità elettrica.

Noi siamo dei piccoli player, ma siamo dei player cruciali, visto che i nostri operatori sono presenti nelle più grandi città d'Italia, come Milano e Roma. L'auto elettrica, secondo la nostra posizione, ben venga, ma questo non significa che non dobbiamo guardare anche alle altre soluzioni. Penso, per esempio, al biometano per il trasporto pubblico. È ovvio che una adeguata diffusione dell'auto elettrica richiede un'adeguata infrastruttura. In questo contesto è auspicabile che la regolazione sia incentivante per gli investimenti che saranno necessari.

Gabriele Masini

Passo la parola ad Eugenio Blasetti, responsabile della comunicazione esterna di Mercedes Italia.

Eugenio Blasetti

(Press Relations and Communication Manager Mercedes-Benz Italia)

Sono Eugenio Blasetti, responsabile della comunicazione esterna di Mercedes-Benz Italia, ma prima di assumere questo incarico ho ricoperto diversi ruoli in azienda, dove lavoro da 28 anni. Ho avuto esperienze nel commerciale e nel marketing e so che cosa significano i costi e profitti delle nostre automobili. Conosco l'algoritmo legato al prezzo di una macchina, al suo volume e al suo profitto.

Il nostro obiettivo è garantire mobilità, in tutte le sue forme e soluzioni, hardware e software. Produciamo citycar, automobili di lusso, camion e furgoni. Abbiamo rivoluzionato il concetto di car-sharing, introducendo un modello vincente in Italia e in Europa e con mytaxi abbiamo cambiato il modo di prendere e pagare un taxi. Investiamo nei motori benzina, diesel, elettrici, a metano e idrogeno: non percorriamo un'unica strada perché le realtà, nel mondo, non soltanto in Europa, sono diverse. In 28 anni di lavoro in questo settore, mai come oggi ho avuto una visione così chiara del futuro della mobilità. La Comunità Europea ha stabilito dei limiti per abbassare le emissioni e passare dai 130 grammi di emissioni per chilometro, del 2014, ai 95 grammi per chilometro nel 2021 e nel 2025 si sta discutendo arrivare a 68 o 72 grammi.

Negli ultimi 15 anni abbiamo dimezzato i consumi di carburante, abbiamo fatto quanto più possibile dal punto di vista tecnologico per ridurre le emissioni di un motore endotermico, raggiungendo livelli impensabili solo qualche anno fa. L'unica soluzione per raggiungere gli obiettivi di emissioni che ci chiede l'Europa è l'elettrico, anche attraverso l'ibridizzazione dei nostri propulsori tradizionali. Entro il 2025 una quota compresa tra il 15 e 25% delle nostre vendite globali sarà rappresentata da automobili elettriche. Questo non significa quindi che scompariranno i motori tradizionali, ma saranno sempre più integrati con tecnologie ibride con un peso crescente della componente elettrica.

L'equazione che dobbiamo risolvere è abbastanza complicata, ma abbiamo un vantaggio: sappiamo qual è il risultato e quindi sappiamo quali sono le variabili. Riusciamo a stimare, con una buona approssimazione, quante auto elettriche e ibride saranno disponibili sul mercato. Ed è proprio in questo momento, in cui è abbastanza chiara la visione del futuro, che chiediamo certezza: lo dico perché siamo un sistema. Noi insieme così come lo Stato dobbiamo far quadrare un business case: noi produciamo e vendiamo automobili in un'ottica di profitto e le istituzioni sono impegnate nella crescita del Paese, nel seguirne gli sviluppi e rispettare i target. Allo stesso tempo, anche chi produce e vende energia deve sapere quante macchine ci saranno per poter investire, per poter sviluppare il proprio business case.

In un futuro non ci fermeremo ai distributori di benzina per un minuto o due minuti, ma per 10 minuti, che si traducono in potenziale disponibilità di un consumatore. Una grande opportunità di business che permetterà alle stazioni di servizio di cambiare radicalmente. E questo è solo un

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

esempio. Se la strada della mobilità passa, dunque attraverso un futuro sempre più elettrico ed ecocompatibile, l'invito che rivolgiamo a tutti gli attori coinvolti è di lavorare insieme, di fare sistema affinché ci siano delle regole chiare e una programmazione a medio e lungo termine che favorisca gli investimenti, coinvolgendo Stato, Regioni e Comuni.

Gabriele Masini

Passerei la parola a Simone Tani.

Simone Tani

(Consigliere Economico Presidenza del Consiglio)

Nell'elettrico, più che nelle altre forme di innovazione a cui siamo abituati della mobilità, è veramente importante fare sistema. È proprio un caso in cui o funziona tutto il sistema o non funziona niente. Non è possibile lanciare l'auto elettrica decontestualizzandola da un sistema. L'assunzione di responsabilità di tutti deve essere particolarmente importante. È vero che c'è la neutralità tecnologica, ma è anche vero che o si spinge sulla mobilità elettrica o si cerca di disincentivarla.

L'unico modo di fare innovazione in questo settore è creare una sinergia tra tutti gli attori strategici. Porto l'esperienza 10 anni di innovazione a Firenze, a durante i miei incarichi in comune e provincia ho proposto il Car2go, l'incentivo per l'acquisto delle auto elettriche, l'acquisto di colonnine e una serie di altre misure regolamentari per favorire l'elettrico. Ci siamo resi conto che non esiste un sistema vincente se non quello di un sistema integrato. Non esiste solo l'incentivo economico: quello che ha fatto la differenza, a Firenze, per far scegliere il veicolo elettrico nel settore della logistica delle merci è che il mezzo elettrico può entrare in città mezz'ora prima. La possibilità di entrare in città alle 8:00 e non alle 8:30 ha un valore incommensurabile nell'organizzazione della agenda giornaliera.

Il codice della strada andrebbe regolamentato per la macchina elettrica: ci sono una serie di elementi apparentemente di contorno, che in realtà sono i veri elementi determinanti nella scelta di acquisto, almeno per il cliente business.

Dobbiamo tener presente, infatti, che non esiste un solo mercato dell'elettrico, ma esistono tanti mercati dell'elettrico. Uno dei mercati, per esempio, è quello delle flotte pubbliche: la camionette dei militari, le flotte comunali e le ambulanze sono tra i più grandi inquinanti dei centri storici. Altri mercati sono rappresentati dal car sharing, i cui mezzi sempre più sono elettrici, dal Tpl, e dalle biciclette elettriche. Parlando di bici, stiamo progettando una autostrada ciclabile lungo il Paese.

Se la pista ciclabile è larga un metro, l'autostrada ciclabile è larga cinque-sei metri e può accogliere anche un quadriciclo elettrico, come insegnano le esperienze del nord Europa.

Concludo dicendo che è necessaria l'integrazione tra vari stakeholders e la necessità di vedere il mercato dell'elettrico in modo segmentato: più

lo vediamo articoliamo e più è possibile trovare soluzioni specifiche per ogni segmento.

Il Piano Nazionale della Ricerca, che vale oltre 2 miliardi, è potenzialmente un grande asset per la mobilità sostenibile. Il Ministero dei trasporti potrà porre l'esigenza di fare ricerca e innovazione sul tema della mobilità elettrica. Per fare innovazione anche le grandi aziende, come Ferrovie dello Stato, possono fare tantissimo: la stazione può essere un grande hub per la mobilità elettrica, dove vi possono essere centinaia di posti auto riservati alle auto elettriche. Il report del Governo vuole mettere le basi per una mobilità sostenibile: come dice il Presidente Renzi, "Qui c'è da vincere la maratona e non i 100 metri". Questo non significa che dobbiamo rimandare, perchè per vincere la maratona dobbiamo iniziare a correre, ma costruendo ad un progetto strategico.

Gabriele Masini

Parola a Leonardo Bassilichi di Unioncamere

Leonardo Bassilichi

(Vice presidente nazionale Unioncamere)

Mi permetto solo di fare una proposta: chi ha delle idee ci scriva. Mi rivolgo a quelle piazze economiche e agli operatori che sono legati alle Camere di Commercio, che sono ancora 105 e sono distribuite sul territorio italiano. Siccome il trasporto merci nei centri storici è una cosa molto concreta, vi chiedo, se avete qualche idea in merito, di scriverci. Noi ci siamo.

Gabriele Masini

Andiamo avanti, parola a Giuseppe Ottone

Giuseppe Ottone

(Ratp Dev Italia)

Ratp è l'azienda che gestisce il trasporto pubblico di Parigi, ma non solo; parliamo di un'azienda molto importante. Una delle prime cinque al mondo, 14 milioni di spostamenti al giorno, solo a Parigi parliamo di quasi cinquemila bus. Tramite una sua azienda controllata, Ratp Dev, fa sviluppo e gestisce sistemi di trasporto in tutto il mondo; gestiamo in 12 paesi altre 70 aziende di trasporto. Come Ratp abbiamo tutte le tipologie dei sistemi di trasporto, dalle metropolitane, ai bus, alle ferrovie Rer, ai tram fino ai People Mover.

Siamo presenti anche in Italia, dove, di recente, abbiamo vinto la gara per la gestione dei trasporti su gomma della Regione Toscana. Siamo presenti anche a Roma con una società che gestisce sia Tpl che servizi scuolabus che servizi navette ed in Toscana con Autolinee Toscane che

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

fa servizio di Tpl e con Gest che gestisce il tram di Firenze; sistema che negli ultimi anni ha ricevuto diversi riconoscimenti e premi sia nazionali che internazionali e che dimostra che si può far bene anche nel trasporto pubblico.

È possibile l'elettrico nel trasporto pubblico? Sì è possibile ma a precise condizioni: un esempio è quello che si sta facendo a Parigi. Quali sono le condizioni per poter applicare l'elettrico nel trasporto pubblico? Sono condizioni di sinergia, coinvolgimento e di impegno, non soltanto da parte delle istituzioni, ma anche e soprattutto da parte delle ditte esercenti, dei costruttori di veicoli e dei distributori di energia elettrica. Parigi ha un obiettivo ben preciso: "Bus2025", che prevede nel 2025 di avere su Parigi esclusivamente veicoli elettrici: l'80% dei veicoli sarà a trazione elettrica pura, il 20% saranno ibridi alimentati a gas naturale da fonti rinnovabili. Questo è un progetto che nasce da una sinergia tra lo STIF, che è l'Ente Appaltante, e la Ratp. In seno al progetto, già oggi a Parigi è in funzione una linea che trasporta passeggeri 100% elettrica con ricariche durante la notte. Si stanno mettendo in esercizio altre 2 linee, sulle quali è prevista la ricarica in linea proprio per sperimentare i vari sistemi di re-charging.

Una transizione all'elettrico non riguarda solo i mezzi. Per passare da 5000 bus a trazione tradizionale a bus completamente elettrici, servono depositi e stazioni di ricarica, procedure ed officine per la manutenzione. Anche le competenze e le maestranze devono cambiare: gli operatori e le maestranze dovranno essere in grado di gestire non più flotte diesel, ma bus elettrici.

Ora ci sarà tutta una fase di transizione, basata sull'ibrido: sono stati comprati 150 bus ibridi e dal 2019, in funzione di tutta la sperimentazione fatta, partiranno le gare per l'acquisizione di una flotta completamente elettrica.

Ratp crede molto nella mobilità sostenibile basata sulla mobilità elettrica, ma a certe condizioni. Il veicolo elettrico non è un veicolo di larga produzione, ma è un veicolo sartoriale, quindi è fondamentale che ci sia sperimentazione, dal momento che il mezzo deve rispondere ad una serie di requisiti fondamentali come: alla domanda da soddisfare, ad un contesto urbano ben preciso, a delle caratteristiche di linea, a un determinato profilo di missione, etc; tutte caratteristiche che vincolano e caratterizzano il mezzo stesso. Comprare un veicolo, solo perché elettrico, e metterlo sulla linea, senza testarlo e customizzarlo, porta ai disservizi ed alle cattive pratiche che spesso si vedono in giro.

Gabriele Masini

Concludiamo il workshop dando la parola al dottor Vergari, di Adiconsum

Mauro Vergari
(Adiconsum)

Adiconsum è stata costretta a farsi sentire per entrare a far parte dell'organismo che elabora la road map sulla mobilità sostenibile. Abbiamo scritto al presidente del Consiglio e ai Ministri dei trasporti, dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico, illustrando con chiarezza quali sono le azioni necessarie per tutelare i consumatori dalla crisi sanitaria provocata dall'inquinamento e le modalità necessarie per evitare discriminazioni di chi già guida elettrico. Solo Tiscar prontamente ha risposto e ci ha invitati al tavolo della mobilità sostenibile.

Noi di Adiconsum, come indicato nel nostro logo, siamo un'associazione di difesa sia dei consumatori che dell'ambiente e quindi abbiamo nel nostro DNA la sostenibilità. Siamo grandi sostenitori della mobilità sostenibile e, quindi, della mobilità elettrica. La Nasa tanti altri centri di ricerca ci lanciano continui allarmi sul riscaldamento di questo pianeta, dobbiamo fare qualcosa. Grazie all'auto elettrica, applichiamo la tecnologia migliore che esiste per far fronte ad una forte emergenza: qui si muore. Solo la mobilità elettrica è la soluzione reale che ci libera da tutto quello che noi respiriamo e ci avvelena quando camminiamo nelle nostre città. La Neutralità tecnologica dei carburanti alternativi è importante ma fino ad un certo punto, occorre soprattutto scegliere ciò che realmente ci salva.

Se davanti all'emergenza sanitaria e ambientale, però, ci mettiamo sempre problematiche legate all'interesse economico, i costi da sostenere e gli incentivi da elargire, non si fa un discorso sano. La mobilità elettrica è l'unica soluzione che deve essere veramente promossa: il metano, che qualcuno ha proposto come alternativa, non va bene, perché il metano è comunque inquinante e immette il particolato che inquina le città. L'Italia non è affatto messa bene a livello di inquinamento: possiamo paragonarci a India e Cina. Questo significa che non abbiamo molto tempo per pensare a trovare soluzioni.

Obiettivo di Adiconsum è anche quello di difendere il diritto dei cittadini che hanno già acquistato un'auto elettrica. Nei diversi interventi di oggi molti hanno parlato del trasporto elettrico come di qualcosa che ancora non esiste e allora chi ha acquistato un'auto elettrica è vittima di una vendita ingannevole? Da denuncia all'Antitrust, dal momento che ha acquistato una tecnologia che ancora non va?

Sono, invece, già molti i cittadini che si affidano al veicolo elettrico, facendo una scelta provvidenziale e da tutelare. Credo che qualsiasi prossima programmazione che si voglia fare, la si debba fare partendo da chi guida elettrico, dalla loro esperienza e dalle loro difficoltà, che possono aiutare lo Stato a capire quali siano le problematiche da rimuovere per garantire sempre di più la diffusione della trasporto

Mobilità elettrica: un piano per l'Italia.

Istituzioni a confronto

elettrico. È ovvio che la programmazione vada fatta con una cabina di regia che coordini lo sviluppo della mobilità su tutto il territorio e non solo da alcune persone che se ne interessano di alcuni enti locali.

Allo stato attuale, in Italia, il mercato dell'auto elettrica è lasciato ancora a se stesso, perché tanto è di nicchia. No! Non è di nicchia, C'è certezza su cosa si vende e sulla tecnologia usata e quindi se c'è certezza, dobbiamo solo capire come arrivare ad una diffusione a larga scala. Si si vuole promuovere l'auto elettrica dobbiamo anche dare l'opportunità di ricaricare l'auto e utilizzare una rete di ricarica efficiente. Bisogna concepire reti di ricarica che garantiscano tragitti lunghi e ricariche in tempi brevi, Bisogna fare delle norme per garantire la ricarica presso gli uffici e le abitazioni. L'attuale rete di ricarica è lasciata a se stessa e ognuno ha realizzato la sua senza un coordinamento. A Frascati, sull'autostrada A1 per esempio, c'è una colonnina bloccata, l'unica vicino Roma a ricarica velocissima: ma nessuno lo dice, nessuno se ne accorge e controlla. All'utente deve essere garantita sempre il funzionamento di una colonnina di ricarica o l'informazione sul suo funzionamento, altrimenti crede di poter ricaricare e poi non può proseguire il viaggio.

Su Facebook c'è, addirittura, un gruppo per segnalare disservizi e cose che non vanno sulle reti di ricarica. Ma devono farlo i cittadini fra di loro? Sulle reti di ricarica c'è anarchia e mancanza di rispetto da parte degli automobilisti tradizionali. A Roma, per esempio, purtroppo, la colonnina diventa più un modo per parcheggiare che per ricaricare. C'è molto da organizzare. È necessario fare degli stalli con caratteristiche uniformi e ben visibili. Prevedere dei sistemi che avvisino quando la ricarica è completata, che lampeggi per far capire a tutti che la ricarica è finita o che è disponibile.

Serve anche una rete di ricarica infrastrutturale capillare: l'utente che acquista un'auto elettrica ha il diritto di andare ovunque. La rete va fatta nel modo giusto, va fatta consultando anche le persone e le associazioni dei consumatori. Io ho una macchina elettrica e se giro dentro Roma non ho la necessità di ricaricare perché parto carico dalla mia abitazione, ma se voglio andare più lontano, a Nettuno, sul litorale, per esempio, non potrei ricaricare e se volessi andare in un posto ancora più lontano non potrei perché mancano i cosiddetti corridoi di ricarica. È vero che il trasporto elettrico è ancora una nicchia, ma se continuiamo a fare male la rete elettrica il mercato resterà tale. In campo infrastrutturale si rischia che a fare meglio siano i privati, come Tesla, ma come associazione non vogliamo che la rete sia in mano solo ai privati. È ora che l'Italia si dia da fare, per dire addio, velocemente, al motore a scoppio.

A cura di
www.startmag.it

START
MAGAZINE

un prodotto di
Innovative Publishing

Progetto grafico
e stampa
Grafica internazionale

Finito di stampare
febbraio 2017

Promosso da

START
MAGAZINE

www.startmag.it

In collaborazione con

enel



Anev
associazione nazionale energia per tutti



Consorzio Nazionale Utenti Servizi Energia SpA
a Milano, Bari e a Cagliari e coordinate

here

Con il patrocinio di

 **Regione
Lombardia**