

Veicoli elettrici, pochi acquisti “Occorre allargare gli incentivi”

NEL 2016 VENDUTI 2.560 MEZZI PER UNA SPESA DI 75 MILIONI COME NEL 2015. ENTRO IL 2020 IL PIANO NAZIONALE PREVEDE DI DOTARE IL PAESE DI BEN 130MILA STAZIONI DI RICARICA. GLI ESPERTI: “MEGLIO DIROTTARE I SOLDI PER STIMOLARE IL MERCATO”

Stefania Aoi

Milano

L'aria delle città italiane diventa sempre più irrespirabile. Colpa dell'inquinamento da gas di scarico delle vecchie auto che sembrano lontane dall'essere sostituite dall'auto elettrica. Mancanza di incentivi e di punti di ricarica, le principali cause. Così lungo lo Stivale, l'anno scorso, sono state vendute appena 2.560 vetture di questo genere, per un valore di 75 milioni di euro, cioè lo 0,1 per cento dell'intero mercato nazionale dell'auto, senza nessuna crescita rispetto al 2015. Tutto ciò mentre nel resto del mondo l'uso dei veicoli elettrici continua ad aumentare: nel 2016 a livello globale ne sono stati venduti 800mila, ben il 40 per cento in più rispetto all'anno prima. Due su tre erano del tutto elettrici (i cosiddetti Bev), mentre uno su tre era un modello ibrido (Phev).

È quanto evidenzia l'E-Mobility Report, il primo rapporto italiano del settore, redatto dall'Energy & Strategy group del Politecnico di Milano, che mostra un'Italia in grossa difficoltà anche nella pianificazione dello

sviluppo della futura mobilità elettrica. Per esempio, si fanno calcoli di gran lunga diversi da quelli degli operatori del mercato automobilistico. Entro il 2020, il nostro piano nazionale (Pnire) vuole dotare il paese di stazioni di ricarica per 130mila veicoli elettrici ma, scrivono dal Politecnico, “il mercato dell'auto stima di immatricolarne appena 70mila”. Gli esperti arrivano a suggerire una revisione di questi progetti, e magari “uno spostamento delle risorse destinate a queste infrastrutture, a favore dell'incentivazione all'acquisto di veicoli Bev e Phev”.

L'italiano è interessato alle auto di nuova generazione. A dirlo è anche una ricerca intitolata “Think Good Mobility”, condotta in undici Paesi europei dalla multinazionale del pneumatico Goodyear, in collaborazione con la London School of Economics, l'automobile con una forte innovazione tecnologica piace a quasi 7 connazionali su dieci, che si posizionano per gradimento al secondo posto in Europa. Ciò che ostacola la crescita secondo il Politecnico, sono i costi. Soprattutto in un paese come il nostro con un tasso di disoccupazione elevato e con una grande quantità di lavoratori precari. Ecco che per indurre all'acquisto, non bastano l'esenzione per cinque anni dal bollo, gli sconti sull'assicurazione e agevolazioni sui parcheggi pub-

blici previsti in molte città. Servono incentivi più alti.

L'Italia oggi è tra i paesi meno generosi d'Europa su questo versante. Si danno circa 3mila euro per i modelli Bev e 2mila per quelli ibridi. Un abisso ci separa dalla Norvegia, uno dei Paesi con il maggior numero di immatricolazioni nel Vecchio Continente (seconda solo all'Olanda dove circola quasi un veicolo elettrico europeo su quattro). Qui il governo dà 20mila euro per ogni veicolo Bev e 13mila per gli ibridi. E così il paese dei fiordi, rappresenta da solo circa il 18 per cento del mercato europeo dell'auto elettrica. Seguono dalla Francia, Regno Unito e Germania che hanno pesi molto simili (12 per cento, 14 e 12). L'Italia invece arriva appena all'1 per cento del mercato europeo che nel suo complesso, nei soli primi tre mesi dell'anno scorso, immatricolava 151mila veicoli, in crescita di un 23 per cento rispetto all'anno prima. Ritmi ben diversi da quelli della Cina, il più grande mercato mondiale per l'auto elettrica, che segna un incremento del 118 per cento rispetto allo stesso periodo 2015, con 225mila vetture vendute.

«Tra i tanti problemi dell'Italia — commenta Vittorio Chiesa, direttore dell'Energy&Strategy Group del Politecnico di Milano — c'è anche il fatto che finora ha dimostrato una ridotta capacità di attirare investimenti

privati». Anche se dei miglioramenti ci sono stati. «Si è passati — prosegue lo studioso — da una fase iniziale, in cui addirittura il 95 per cento dei finanziamenti erano pubblici, all'ultima rilevazione che vede tale quota scendere al 72 per cento». Il contributo privato comunque non raggiunge nemmeno un terzo del totale. «Per diffondere l'auto elettrica bisognerebbe infine puntare all'interoperabilità», prosegue il direttore. Ovvero il proprietario dell'auto dovrebbe poterla ricaricare in qualsiasi punto. Invece ad oggi non è così. Spostarsi da una città all'altra diventa complicato a causa dell'assenza di coordinamento tra i vari comuni che utilizzano ognuno colonnine differenti e metodi di accesso e pagamento, diversi.



Nel mondo la vendita di veicoli elettrici cresce molto più che in Italia. Incentivi maggiori negli altri Paesi europei



Peso: 35%