

Mobilità sostenibile: non mettere tutte le uova nello stesso paniere

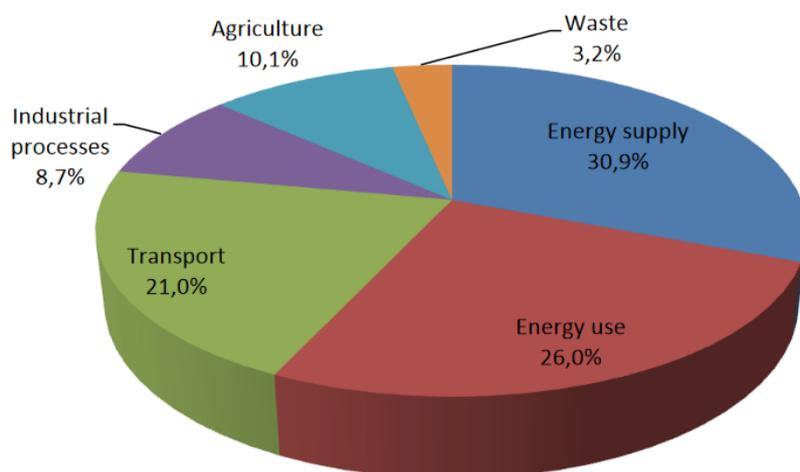
Di Maria Paola Vitelli

Premessa

La mobilità è uno dei settori ai quali è richiesto il massimo impegno nel processo di decarbonizzazione. In Europa, il settore dei trasporti è, infatti, responsabile del 21% delle emissioni di CO₂ e altri gas a effetto serra (Figura 1). Di questi, circa i tre quarti derivano dai trasporti su strada. Il Regolamento europeo per i settori non Ets, adottato dal Parlamento europeo il 17 aprile 2018,¹ prevede per l'Italia un obbligo di riduzione delle emissioni al 2030 pari al 33% rispetto al 2005. I trasporti (assieme ai consumi residenziali) rappresentano uno dei principali ambiti di intervento.

FIGURA 1

Emissioni di gas a effetto serra nell'Europa a 28 nel 2015.



Fonte: 2017 EU greenhouse gas inventory (European Environment Agency) - https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/strategies/progress/docs/swd_2017_xxx_en.pdf

Per disegnare efficaci occorre anzitutto prendere coscienza della situazione attuale, tenendo conto sia dei progressi fatti sia degli ostacoli incontrati. Infatti, gli sforzi affrontati sinora, nel campo dei trasporti, non sono pochi: le emissioni riconducibili ai trasporti in rapporto ai chilometri percorsi sono in costante calo. Tale processo è spinto da più cause.

¹ Regulation (EU) 2018/842.

KEY FINDINGS

- I trasporti oggi contribuiscono a circa il 21% del totale delle emissioni di gas climalteranti. Di questi, circa i tre quarti dipendono dai trasporti su strada;
- Gli impatti ambientali dei trasporti si sono ridotti nel tempo grazie a un mix di soluzioni tecnologiche, che vanno dalla maggiore efficienza delle motorizzazioni alla diffusione di biocarburanti fino all'ingresso sul mercato di tecnologie alternative (elettrico, metano, Gpl, idrogeno);
- Le colonnine andrebbero realizzate in competizione con altre tecnologie, e dunque a carico dei soggetti che decidono di investirvi assumendosene il rischio; nella misura in cui si ritiene necessario un contributo pubblico, è preferibile una soluzione basata su procedure trasparenti di gara a carico della fiscalità anziché l'inserimento delle colonnine nell'ambito dell'infrastruttura di rete a carico del consumatore elettrico;
- Laddove la realizzazione di punti di ricarica sia realizzata con contributi pubblici in denaro o in natura (es. concessione di spazi pubblici), per promuovere la concorrenza e impedire strategie opportunistiche occorre prevedere obblighi di roaming a condizioni non discriminatorie per operatori terzi.

Maria Paola Vitelli è avvocatista (Studio VIME). È laureata in giurisprudenza, master in diritto societario, specializzata in diritto bancario, ha lavorato presso il Tribunale di Roma-Sezione esecuzioni immobiliari.

In primo luogo, a guidare la riduzione dell'impatto ambientale del settore è una naturale dinamica di mercato: in un contesto maturo, i consumatori chiedono motorizzazioni sempre più efficienti, in modo tale da ridurre le esternalità ambientali, i consumi e i relativi costi. Tale dinamica è accelerata da una regolamentazione viepiù stringente, che fa perno sulla definizione di standard per le nuove immatricolazioni. Secondo i dati dell'Unione Petrolifera², negli ultimi 30 anni, nel mondo, a fronte di un aumento del numero delle auto a benzina e gasolio del 59%, i consumi complessivi di carburanti sono saliti solo del 14%, per effetto sia del comportamento degli automobilisti, che hanno ridotto le percorrenze del 7%, che dell'innovazione tecnologica su cui hanno investito i produttori, che ha contribuito a migliorare mediamente del 36% i consumi specifici. Il processo è graduale, dipendendo in larga misura dalla velocità con cui i consumatori cambiano la propria vecchia auto con una nuova, ma costante.

In Italia, come dimostrano i dati del Ministero dello sviluppo economico³ e dell'Unione Petrolifera, in 10 anni, dal 2006 al 2016, i consumi di benzina sono calati del 26%, più del numero di veicoli alimentati a benzina, diminuiti del 24%. I consumi di gasolio, invece, sono aumentati del 4,5% a fronte di un incremento delle auto diesel del 5,4%. La riduzione non pare potersi imputare alla contrazione dei chilometri percorsi se non in modo marginale: la percorrenza di tratti autostradali è scesa solo dello 0,4% e potrebbe non riflettere l'andamento dei chilometri percorsi sulla rete stradale non a pagamento. Le emissioni sono diminuite ancor più significativamente dei consumi. Le emissioni di gas serra dal settore del trasporto stradale risulta siano diminuite da 121 milioni di tCO₂eq nel 2005 a 104 milioni di tCO₂eq nel 2016.⁴

Sicuramente la maggior sensibilità dei governi al tema ambientale ha dato ulteriore stimolo all'industria. Le emissioni di NO_x ammesse in uso reale sono scese dagli oltre 150 mg/km dei motori a benzina euro 3 ai 60 mg/km dei motori euro 6. Per i motori diesel, la progressione è stata ancora più marcata, portando i limiti, sempre in uso reale, da oltre 800 mg/km dei motori euro 3 ai 450 mg/km effettivi dei motori euro 6 agli 80 mg/km degli euro 6d in circolazione dal 2021.

Questo intende affrontare tre questioni, legate al processo di decarbonizzazione dei trasporti e alle politiche e alle tecnologie per promuovere tale obiettivo: i) comprendere i delle tendenze in atto; ii) valutare in particolare la compatibilità degli strumenti di incentivazione alla mobilità elettrica alla luce dei criteri di efficacia e di costo-efficienza; iii) proporre un approccio pro-concorrenziale alla decarbonizzazione dei trasporti.

I driver della decarbonizzazione

La progressiva riduzione dei livelli emissivi derivanti dai trasporti – con riferimento sia ai gas climalteranti, sia ad altri inquinanti con effetti locali – ha radici tanto nel naturale ricambio dello stock di veicoli circolanti, e dunque nel mercato, quanto nella regolamentazione. Ma, dal punto di vista tecnologico, non c'è una "pallottola d'argento". Anzi, una pluralità di alternative – in competizione tra di loro – hanno contribuito a contenere fortemente la produzione di esternalità. Inoltre, la tassazione dei carburanti convenzionali, almeno per

2 http://www.unione petrolifera.it/wp-content/uploads/2017/02/Allegato-3_Posizione-UP-su-Tavolo-mobilit%C3%A0-sostenibile.pdf

3 <http://dgsaie.mise.gov.it/dgerm/consumipetroliferi.asp>

4 <http://annuario.isprambiente.it/entityada/basic/6641>

quanto riguarda i veicoli privati, ha contribuito a internalizzare gran parte dei costi esterni generati dalla mobilità⁵.

Sono in particolare tre le grandi famiglie tecnologiche che, nella loro interazione e “sfidandosi” per conquistare quote di mercato, hanno consentito di limitare i costi esterni: i) la maggiore efficienza delle motorizzazioni; ii) la migliore qualità dei prodotti raffinati e l'introduzione dei biocarburanti in miscela con quelli convenzionali; iii) la diffusione di carburanti alternativi, quali metano, Gpl, elettrico e idrogeno.

Prendiamo per esempio i progressi compiuti nei motori diesel: dal 1989 a oggi le emissioni di NOx per chilometro sono diminuite dell'87%⁶. Lo stesso veicolo produce emissioni diverse a seconda della tecnologia impiegata. Di seguito il calcolo delle emissioni di CO2 per km percorso da una Fiat Panda 1.2:

- Benzina: 133 g/km
- GPL: 116 g/km
- Gasolio: 114 g/km
- Metano: 113 g/km

L'introduzione di biocarburanti (biodiesel e bioetanolo) non ha effetti univoci, in quanto il calcolo delle emissioni dell'intero ciclo di vita dovrebbe considerare una sorta di costo opportunità, rappresentato per esempio dall'utilizzo alternativo delle aree coltivate (per quanto riguarda i biocarburanti di prima generazione). Il beneficio principale, infatti, deriva dal fatto che le emissioni di CO2 prodotte durante la combustione sono state in gran parte le stesse sottratte all'atmosfera durante la coltivazione delle piante da cui si ricava il biocarburante. Questa è la caratteristica della fonte rinnovabile: l'ammontare delle emissioni generate dalla combustione è in larga misura assorbito dalla stessa coltivazione dei bio combustibili. Pertanto, l'industria dei biocombustibili può evidenziare come i biocarburanti possano portare a risparmi tra il 30% e il 90% delle emissioni altrimenti prodotte dalla quota di carburanti tradizionali sostituiti. Rimane una questione aperta la sostenibilità ambientale e economica della produzione su larga scala di biocarburanti, anch'essa fortemente dipendente dagli scenari che la tecnologia può dischiudere. Naturalmente, questo discorso non vale per i biocarburanti di seconda generazione – che vengono sintetizzati da biomasse non alimentari e non competitive con colture destinate all'alimentazione.

Proprio l'assenza di una singola tecnologia chiaramente superiore alle altre ha consentito una virtuosa competizione tra soluzioni differenti, che ha generato sia un forte progresso tecnico (con ingenti investimenti in ricerca e sviluppo) sia una significativa nel miglioramento degli standard e delle emissioni medie, unitarie e totali.

L'avanzamento tecnologico, cercando sempre nuove soluzioni a minor impatto ambientale, pare aver promosso una ancor più significativa diversificazione delle fonti. Una delle stesse variabili su cui si gioca la concorrenza pare essere oggi la riduzione dell'impatto sull'ambiente, per adeguarsi e anticipare il regolatore, trovare miglior accoglienza tra gli stakeholder e,

5 Marco Ponti, Andrea Boitani e Francesco Ramella, “The European transport policy: Its main issues”, 2013, vol. I, pp.53-62; Francesco Ramella, “Finanziare i trasporti al tempo della crisi tra sussidi e corrispettivi”, SIPoTra, , no.2, 2016; Andrea Molocchi, “Chi inquina, paga?”, Ufficio Valutazione Impatto – Senato della Repubblica, , n.6, dicembre 2017.

6 http://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2016/07/QS_2-Finanziare-i-trasporti-al-tempo-della-crisi-tra-sussidi-e-corrispettivi.pdf

elemento costante del mercato, ridurre i costi per il consumatore.

Uno studio pubblicato su [1](#) a luglio 2017⁷ ha evidenziato come i nuovi motori diesel euro 5 dotati di filtri antiparticolato emettano fino a 10 volte meno particolato carbonioso (fuliggine) rispetto ai motori a benzina euro 5. L'introduzione di questi dispositivi rilancia un carburante che sembrava destinato a essere sacrificato ed estromesso dal mercato perché troppo inquinante. L'avanzamento tecnologico segue, quindi, più direzioni ed è difficile intuire quale promette di raggiungere le mete più ambiziose.

Nel valutare l'efficacia delle diverse tecnologie, occorre anche chiarire quali siano gli obiettivi della mobilità sostenibile e identificare metodologie chiare e condivise per verificare la coerenza tra mezzi e obiettivi. Negli ultimi anni sono state elaborate diverse modalità di rendicontazione delle emissioni prodotte dalle diverse tipologie di automobile. C'è, infatti, una differenza qualitativa e significativa tra le emissioni prodotte dalle varie tecnologie. I progressi e le aspettative suscitate da nuove tecnologie come la mobilità elettrica richiedono un approccio ancora più ampio, che consideri globalmente le emissioni riconducibili all'intero ciclo di vita della vettura e lungo l'intera filiera, dalla fase della produzione del veicolo, alla fase di approvvigionamento del carburante, alla fase di utilizzo.

Una visione complessiva della filiera consente di considerare le emissioni prodotte durante la realizzazione del veicolo, in tutte le sue componenti, durante i processi di trasformazione della fonte utilizzata (quindi tanto la raffinazione della benzina quanto la generazione e lo stoccaggio di energia elettrica nelle batterie), durante l'utilizzo del veicolo, fino al suo smaltimento.

È evidente che tale approccio sia utile soprattutto a fare un confronto più oggettivo tra le fonti tradizionali e le tecnologie più innovative e complesse, come la mobilità elettrica.

Con riguardo a quest'ultima, una ricerca presentata all'International Vienna Motor Symposium 2017⁸ evidenziava, prendendo quale termine di paragone una Volkswagen Golf con percorrenza annua di 15,000 km e un totale di 200,000 km, come il totale delle emissioni inquinanti indotte dall'utilizzo del motore elettrico dipendesse largamente dal mix utilizzato per produrre l'energia elettrica.

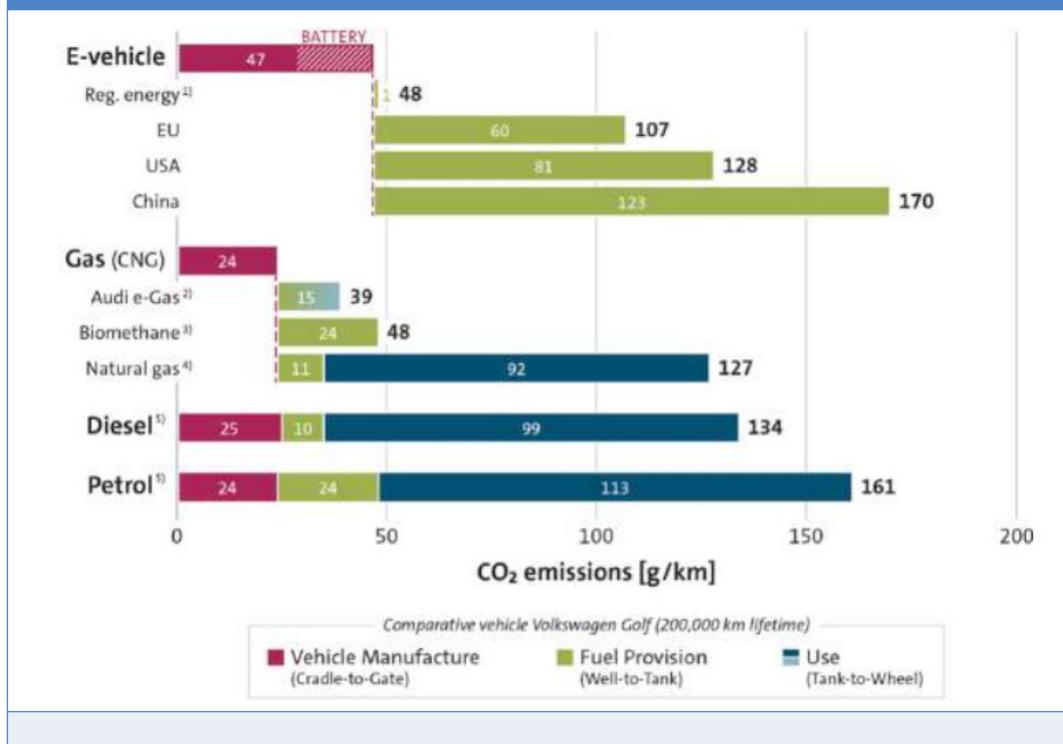
In Cina, quindi, l'utilizzo dell'auto elettrica porterebbe a un aumento delle emissioni di CO₂, mentre in Europa avrebbe performance ambientali migliori rispetto al diesel e alla benzina, e vincerebbe il confronto con il gas fintantoché non siano raggiunti progressi significativi nell'utilizzo del biometano o di altre tecnologie come l'Audi e-gas, un carburante sintetico prodotto a Werlte tramite un processo di scomposizione dell'acqua in ossigeno e idrogeno alimentato dall'energia in eccedenza prodotta da pale eoliche.

Negli atti della Conferenza della Fondazione Caracciolo e dell'ACI del 27 novembre 2017 "Quali energie muoveranno l'automobile" è riportata un'altra fotografia dell'attuale bilancio delle emissioni delle diverse tecnologie, che considera l'attuale mix energetico nazionale, proposta da Stefano Besseghini, Michele Benini e Giuseppe Mauri sulla base di dati RSE, ISPRA, MISE, EEA e DOE. L'analisi tiene conto anche del fatto che una maggiore

7 S.M. Platt, El Haddad e altri, "Gasoline cars produce more carbonaceous particulate matter than modern filter-equipped diesel cars", Scientific Reports, 2017 <https://www.nature.com/articles/s41598-017-03714-9>

8 Möhring L., Andersen J., CNG Mobility – Scalable, Affordable and Readily Available Solution for Environmental and Climate Challenges. Internationales Wiener Motoren Symposium 2017

FIGURA 2



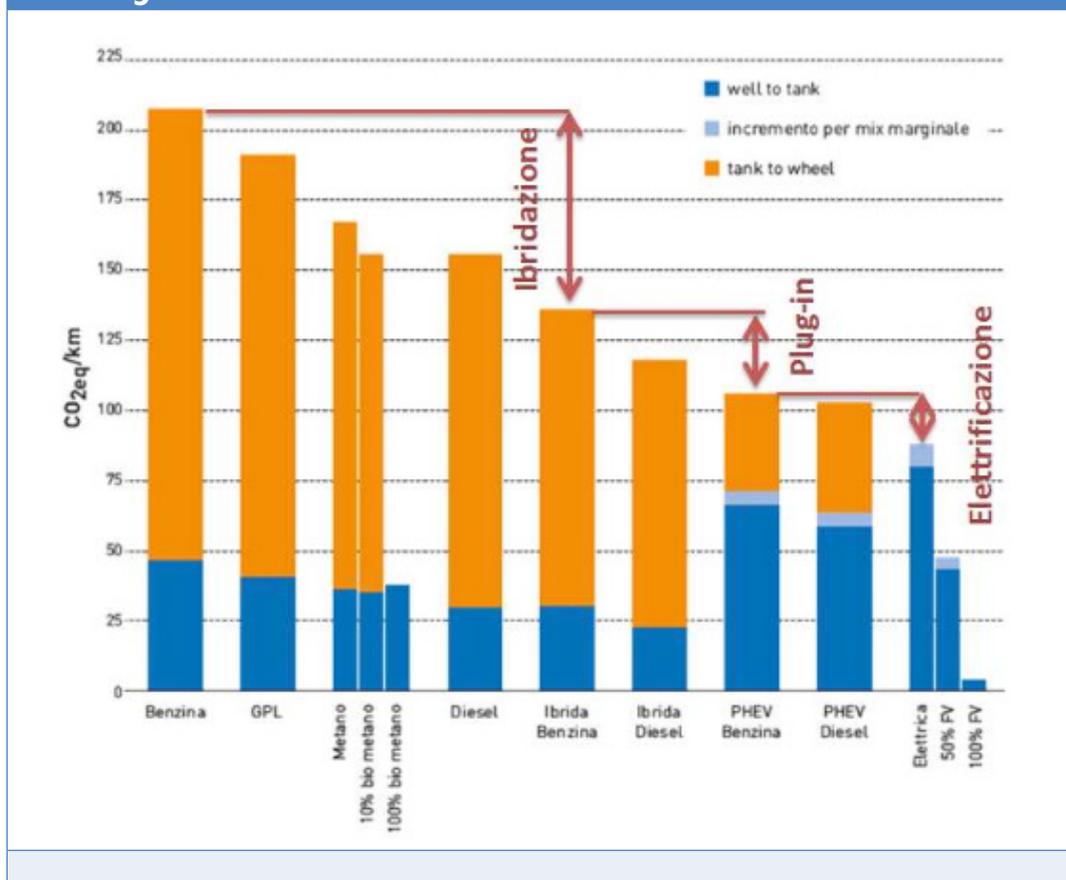
domanda di energia elettrica sarebbe addizionale all'attuale e dunque soddisfatta da un mix leggermente diverso, utilizzato oggi in momenti di domanda più elevata. Nonostante la penetrazione delle fonti rinnovabili sia minore nel mix "marginale" (in quanto la maggior domanda, a parità di altri elementi, potrebbe essere soddisfatta solo chiamando a produrre impianti convenzionali), l'attuale parco di generazione elettrica italiano riduce l'impatto ambientale dell'auto elettrica. Anche in questo caso, però, rimangono in campo alcune variabili legate al progresso tecnologico dei motori e la penetrazione delle fonti rinnovabili come il biometano. Da segnalare come il bilancio delle emissioni proposto dagli studiosi italiani non consideri deliberatamente le emissioni legate alla costruzione del veicolo, in quanto, a giudizio degli autori, non significativamente diverso tra le varie tecnologie.

In altri termini, se possiamo nutrire speranza in un progressivo miglioramento delle ambientali nel settore dei trasporti, non è prevedibile quale sia la tecnologia che promette in futuro la più forte riduzione delle emissioni al costo più contenuto. Molto dipenderà da variabili tecnologiche quali:

- La frontiera di miglioramento dell'efficienza tecnologica delle diverse tipologie di motore;
- La capacità di penetrazione delle fonti rinnovabili nel mix di generazione elettrica, per i veicoli elettrici, e dei biocarburanti, per gli altri veicoli;
- Il possibile sviluppo di nuovi carburanti a minor impatto sull'ambiente.

Ancor più articolato e senza risposta l'interrogativo su quale sia la tecnologia con minor impatto sull'ambiente, perché comprende un ulteriore approfondimento su quali esternalità negative prodotte dalla fase di produzione fino allo smaltimento si mira a ridurre maggiormente: dai rifiuti pericolosi alle polveri sottili alle diverse tipologie di emissioni.

FIGURA 3



A oggi, quindi, sembrerebbero pagare politiche ambientali informate al principio della neutralità tecnologica, che con gradualità, per esempio attraverso la fiscalità ambientale e standard ambientali convergenti, senza scommettere e investire ingenti risorse su una sola tecnologia, promuovono una sorta di concorrenza tra le fonti e le filiere e stimolano gli investimenti in ricerca e sviluppo per il miglioramento dell'efficienza e l'introduzione di soluzioni tecnologiche atte a ridurre le esternalità negative.

Il caso della mobilità elettrica

Il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, in vigore dal 28 gennaio 2017, dà attuazione alla direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI). Un atto normativo, quello europeo, che già avendo un focus sui carburanti alternativi anziché sulla mobilità sostenibile rischia di divergere dall'obiettivo di fondo di riduzione delle emissioni inquinanti ai minori costi possibili.

Il legislatore italiano ha, da questo punto di vista, il merito di non aver creato un ulteriore squilibrio a favore di una sola fonte. L'allegato Quadro Strategico Nazionale, pur escludendo i carburanti tradizionali in ossequio all'oggetto della direttiva, descrive, infatti, le prospettive e i punti di forza delle diverse tecnologie.

Le principali misure previste sono però ispirate al più dirigista approccio "": obbligo per le stazioni di servizio nuove o più grandi di dotarsi di impianti di rifornimento di metano o di colonnine elettriche, adozione di provvedimenti da parte degli enti locali per consentire nelle aree a traffico limitato la circolazione di veicoli alimentati da combustibili alternativi e

obbligo per i costruttori edili di progettare i nuovi edifici di maggiori dimensioni (composti da oltre 10 unità abitative o di superficie superiore a 500 m² in caso di locali commerciali) prevedendo la predisposizione di punti di ricarica elettrica.

Misure, queste, che pongono sicuri costi a carico di privati consumatori e operatori economici a fronte di un beneficio solo ipotetico e legato alla effettiva diffusione dei carburanti alternativi che si intende promuovere.

Nel quadro strategico nazionale, un capitolo a parte è dedicato alla mobilità elettrica. La diffusione dell'auto elettrica, come noto, incontra un ostacolo nella necessità di una rete infrastrutturale di fatto ancora marginale, seppure in rapida evoluzione grazie a un mix di interventi, parte dei quali con natura e altri finanziati dallo Stato. Pertanto, nel documento sono indicati espressamente gli obiettivi in termini infrastrutturali di sviluppo della mobilità elettrica. In continuità con il precedente Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNire), il target al 2020 è la realizzazione di 4.500-13.000 punti di ricarica lenta/accelerata e 2.000-6.000 stazioni di ricarica veloce.

Per il finanziamento delle opere infrastrutturali si è prospettato un ricorso al finanziamento pubblico.

A giugno 2018, in attuazione del PNire, è stato pubblicato il decreto con cui si approva l'accordo di programma tra MIT e Regioni "per la realizzazione della rete infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica". L'accordo indica gli importi riconosciuti alle diverse regioni per l'attuazione dei propri programmi di intervento per la realizzazione di infrastrutture di ricarica: complessivamente, le risorse destinate ai programmi di intervento regionali ammontano a circa 72 milioni €, di cui circa 28 milioni € messi a disposizione dal Ministero delle infrastrutture.

L'Accordo di programma elenca i 19 Programmi di Intervento per la realizzazione di reti di ricarica adottati dalle Regioni, con i relativi importi e coperture finanziarie garantite dai Fondi MIT e da Regioni o altre fonti.

Molte regioni, come la Lombardia e il Lazio, in vista della definizione dell'accordo, avevano pubblicato negli anni scorsi avvisi per la manifestazione di interesse per la proposizione di progetti da parte di soggetti pubblici (anche in partnership con privati) o, in alcune regioni come la Lombardia, anche di soli soggetti privati. L'Emilia Romagna, per esempio, ha ammesso 21 progetti prioritari proposti sia da comuni che da aziende. Il piano della Campania prevede, invece, un ruolo di coordinamento regionale per la distribuzione dei punti di ricarica in aree pubbliche e bandi di accesso separati per i punti di ricarica in aree private.

I soggetti chiamati a realizzare i singoli progetti sono individuati dalle Regioni sulla base del programma di intervento. Le Regioni assicurano la copertura finanziaria anche "attraverso...soggetti cofinanziatori pubblici e/o privati purché la scelta di questi ultimi sia effettuata secondo i principi di trasparenza e garanzia di accesso a tutti i soggetti potenzialmente interessati" (nella premessa si fa riferimento a "soggetti pubblici e privati, ivi comprese le società di distribuzione dell'energia elettrica").

La quota di cofinanziamento statale prevista per gli interventi per la realizzazione di reti di ricarica individuati è fino al 35% per gli impianti di ricarica di tipo lenta/accelerata, ed arriva al 50% per gli impianti di ricarica di tipo veloce o domestica.

Sono ammessi a finanziamento le voci relative alla redazione del programma della mobilità elettrica, alla progettazione dei siti di ricarica, all'acquisto e l'installazione degli impianti

(componente che non deve essere inferiore al 70% del valore del progetto) e alla campagna di comunicazione.

Nell'accordo non sono previsti criteri specifici di valutazione dei progetti finanziati e di verifica dei risultati conseguiti. Il meccanismo, molto decentrato e demandato alla autonomia delle regioni, sembra congegnato per dare un segnale politico all'economia, attraverso il finanziamento di progetti che alcuni soggetti, pubblici o privati, hanno avuto il merito e la capacità di presentare al momento più opportuno, ma estemporaneo, senza una visione di lungo periodo e un'analisi attenta dei costi e dei benefici conseguenti.

Altre risorse sono previste a valere sui fondi strutturali (il Programma Operativo nazionale per le Città metropolitane, per esempio, prevede 13,5 milioni di euro per progetti di mobilità sostenibile).

Il finanziamento pubblico dell'intera rete infrastrutturale necessaria a garantire l'accesso alla ricarica elettrica su tutto il territorio nazionale va declinato con particolare attenzione sia all'uso efficiente delle risorse, sia alla promozione della concorrenza tra operatori della mobilità elettrica e tra il vettore elettrico e altre tecnologie. Nel passato si era ipotizzato di coinvolgere le imprese esercenti le reti di distribuzione elettrica nella realizzazione della rete di colonnine di ricarica, tramite incrementi della tariffa elettrica. Tale ipotesi non è più consentita alla luce di quanto previsto nella Direttiva 2014/94/UE, secondo cui "ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate nello sviluppo ovvero nell'esercizio delle infrastrutture di ricarica". Lo stesso decreto legislativo 257/2016 di recepimento della Direttiva prevede che "Gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperano su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apre o gestisce punti di ricarica accessibili al pubblico".

La ratio di tale divieto è che pagare in bolletta anche un servizio per la mobilità sarebbe iniquo e distorsivo.

L'iniquità starebbe nel fatto che chi non si servirà delle ricariche elettriche (magari perché circola in bici o a piedi, o utilizza veicolo alimentati da carburanti tradizionali o alternativi ma diversi da quello elettrico) si ritroverebbe a pagare la realizzazione di un'infrastruttura a uso e vantaggio di altri (gli utilizzatori dell'auto elettrica, nonché le filiere dell' e del settore elettrico). Oggigiorno, inoltre, costituirebbe un onere regressivo a gravare su chi percepisce redditi più bassi, se posto a carico di utenti e contribuenti, visto che questi si troverebbero a sovvenzionare l'acquisto e l'uso di auto attualmente più costose e accessibili solo da parte di un ceto più abbiente. Inoltre, l'ulteriore allargamento della quota della bolletta riconducibile a decisioni tariffarie dell'Autorità (e quindi non accessibile ai venditori di energia che competono tra di loro per acquisire nuovi clienti) rischia di rendere sempre più opaca e illeggibile la bolletta, con ripercussioni negative sulla stessa concorrenza nel mercato elettrico.

Pagare in bolletta un servizio offerto a favore della mobilità elettrica sarebbe inoltre distorsivo perché trasmette segnali sbagliati sia sul mercato elettrico che in quello della mobilità. Caricare di ulteriori oneri la bolletta penalizzerebbe in modo improprio e inefficiente il vettore elettrico. Se il consumatore di energia elettrica paga, con la tariffa, oltre all'energia anche una serie di servizi non correlati, lo stesso consumo di elettricità sarà scoraggiato a vantaggio dell'utilizzo di altre fonti di energia come il gas. Per esempio, questa sorta di competizione in atto tra pompa di calore e riscaldamento tradizionale (a dir il vero già viziata da incentivi riconosciuti in questi anni) o, nei consumi residenziali, tra piastra a induzione e cucina a gas, sarebbe compromessa a svantaggio del vettore elettrico, a dispetto delle

molte dichiarazioni di principio che puntano proprio sul vettore elettrico come veicolo per la riduzione delle emissioni.

Per di più, è evidente che la realizzazione di colonnine di ricarica non risponde direttamente a esigenze “elettriche”, ma si configura come l’offerta di un servizio di trasporto: l’infrastruttura elettrica finisce dove comincia l’utilizzo dell’energia (incluso a monte della colonnina di ricarica). Sarebbe pertanto incoerente, dal punto di vista regolatorio, trattare le colonnine come se fossero una propaggine dell’infrastruttura elettrica nazionale o locale, e non invece come un punto di prelievo.

La remunerazione dell’investimento in infrastrutture di ricarica tramite la tariffa elettrica sarebbe distorsivo anche per il settore, perché la diffusione dell’auto elettrica dipenderebbe dal tasso di remunerazione riconosciuto ai gestori di rete, anziché dalla competitività del comparto e dalle effettive performance ambientali della mobilità elettrica a confronto con altre tecnologie. In aggiunta a ciò, è evidente che la maggior convenienza economica della mobilità elettrica (limitatamente ai costi del carburante) deriva in buona misura dal fatto che l’energia elettrica finalizzata ai trasporti non è gravata dalle stesse accise a cui sono assoggettati i carburanti tradizionali. Si può discutere sulla razionalità di questa differenza di trattamento alla luce delle diverse esternalità prodotte da tali tecnologie, ma è evidente che la determinazione delle accise dipende, più ancora che dalla volontà di disegnare una vera e propria forma di tassazione ambientale, dalle esigenze di gettito dell’erario. Nel momento in cui l’incidenza della mobilità elettrica dovesse farsi più rilevante, allora si porrebbe anche il tema della sua tassazione, sia sotto il profilo ambientale sia sotto quello più prosaico del gettito: e ciò potrebbe ulteriormente pregiudicare la convenienza economica dei veicoli elettrici e dunque l’impatto distributivo dell’eventuale finanziamento di una nuova rete di colonnine a carico della tariffa elettrica.

L’intervento pubblico, inoltre, imporrebbe un monopolio tecnologico (in relazione alle caratteristiche delle ricariche) in un segmento della filiera dove non vi è un monopolio naturale e condurrebbe alla scelta, quando ancora il mercato non è maturo, di standard tecnici e tecnologie che precluderebbero lo sviluppo di altre soluzioni che si rendessero più efficienti nel corso degli anni.

Ci sono imprese che hanno già avviato investimenti per realizzare una rete di ricariche per auto elettriche. Si contano già 1.919 stazioni Supercharger con 9.184 paline installate da Tesla nel mondo. In Italia sono 28 i punti di ricarica in esercizio e si prevede a breve l’apertura di altri 10 centri. Un’altra società, l’italiana Duferco Energia, eroga già servizi di ricarica in circa 950 stazioni e ha aperto una linea di servizi per la realizzazione di punti di ricarica privati. L’Enel sta procedendo all’attuazione di un piano per la realizzazione di 7000 punti di ricarica entro il 2020 e 14000 punti di ricarica entro il 2022, per un valore degli investimenti tra i 100 e i 300 milioni di euro. Con IP collabora a un progetto, denominato EVA+, per la costruzione di punti di ricarica nelle stazioni di rifornimento tradizionali, che consentirà la ricarica dei veicoli anche fuori dai centri urbani, sulle grandi arterie della rete stradale. Il progetto, avviato in partnership con Renault, Nissan, BMW e Volkswagen, mira alla realizzazione di una rete transnazionale di ricariche elettriche veloci con 200 colonnine di ricarica, di cui 180 in Italia e 20 in Austria.

Il fatturato potenziale che la filiera della mobilità elettrica può ricavare dallo sviluppo del mercato è stato stimato (verosimilmente in modo non conservativo) nel corso di una ricerca condotta dalla The European House – Ambrosetti per conto l’Enel tra i ‘24 e 100

miliardi di euro al 2025 e tra 68 e 303 miliardi di euro al 2030⁹. La cifra comprende il giro d'affari che per gli operatori impegnati nelle diverse fasi della filiera (autoveicoli, infrastrutture di ricarica elettrica, servizi ICT, riciclo e seconda vita) potrebbe essere attivato da una crescita più o meno rapida della mobilità elettrica. Lo studio evidenzia anche come l'industria italiana abbia competenze e vantaggi competitivi per coprire almeno parte della catena del valore, soprattutto per "una quota rilevante nei settori della componentistica, della carrozzeria e degli interni, delle apparecchiature di ricarica elettrica, oltre che in quelli che si sviluppano prevalentemente sul territorio nazionale, ossia rete elettrica e riciclo e seconda vita".

Gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici potrebbero quindi essere sostenibili da un punto di vista finanziario, a fronte di un aumento dei ricavi per la filiera. La profittabilità dell'investimento, però, è un argomento in più a favore dell'astensione da parte del settore pubblico dal finanziamento diretto o, tramite la regolazione tariffaria, indiretto nella rete infrastrutturale. Se, infatti, è probabile che ci sia un ritorno economico da tale investimento per alcuni operatori, è ragionevole che siano loro anche ad accollarsi il rischio di impresa, anziché porlo a carico della collettività dei contribuenti o degli utenti.

Altrimenti, il rischio è di ripetere l'errore commesso con i primi conti energia a sostegno del fotovoltaico. Generosi incentivi sono stati riconosciuti in una fase in cui la tecnologia era poco matura, con i conti energia II del 2007 e III del 2010, facendo impennare le tariffe elettriche per i successivi 20 anni per la realizzazione di impianti poco efficienti ed esaurendo le risorse dedicabili a tali forme di incentivazione (il limite è stato posto a 6,7 miliardi di euro l'anno); negli anni successivi sarebbero stati sviluppati moduli capaci di produrre più energia da fonte rinnovabile a costi minori, tanto da consentire al settore di raggiungere la *grid parity* e di intraprendere un percorso di sviluppo autonomo o comunque meno dipendente da strumenti di sostegno per dare un contributo maggiore al sistema elettrico in termini di produzione di energia da fonte rinnovabile.

D'altra parte, è lo stesso studio che pone come prioritarie e urgenti per sbloccare gli investimenti e promuovere lo sviluppo della mobilità elettrica altre misure. Alcune sono soprattutto di carattere normativo, volte a semplificare le procedure amministrative, con la previsione di tempi certi, standard e regole omogenee sul territorio nazionale per l'installazione dei punti di carica. Un altro punto evidenziato è l'esigenza di uniformare le tariffe elettriche per la fornitura dei punti di ricarica. Le altre proposte hanno sì un onere per la finanza pubblica, ma mirano più che altro a riconoscere, a complemento dell'impegno finanziario privato, agevolazioni fiscali analoghe a quelle già vigenti (es. detrazioni per interventi di ristrutturazione o efficientamento energetico, soprattutto per le persone fisiche, superammortamento, per le società con una propria flotta aziendale).

Andrebbe soprattutto distinto il regime delle colonnine realizzate interamente a carico dei realizzatori da quelle che godono di varie forme di supporto pubblico: queste ultime andrebbero, ovviamente, sottoposte a precisi obblighi di terzietà, per evitare che la commistione tra la rete di ricarica e la gestione (in regime di concessione pubblica) delle reti di distribuzione locale dell'energia elettrica consenta a queste ultime di superare i vincoli dell'entrata sul mercato, seppure limitatamente a un segmento. Tale previsione avrebbe oltre tutto una triplice valenza. In primo luogo, è importante creare un *level playing field* che impedisca ad alcuni operatori – in particolare quelli finanziariamente più capienti – di occupare il mercato a

9 "E-mobility Revolution, Gli impatti sulle filiere industriali e sul sistema- Paese: quale Agenda per l'Italia", The European House Ambrosetti e Enel, 2017.

scapito dei . Il settore sta vivendo una dinamica di crescita vivace e caratterizzata ancora da tentativi e sperimentazioni. È importante preservare questa caratteristica, impedendo che si verifichino fenomeni di monopolizzazione che è preferibile prevenire quando si intravedono all'orizzonte anziché affrontare ex post sul piano antitrust. Secondariamente, proprio questo vivace pluralismo si alimenta anche di differenti opzioni tecnologiche: l'imporsi di un singolo operatore, che a quel punto sarebbe concretamente in grado di "fare lo standard", rischia di condannare il nostro paese a un fenomeno di tecnologico potenzialmente costoso non solo in termini monetari ma anche di mancata innovazione. Infine, il mercato delle ricariche si pone al confine con quello elettrico in un contesto nel quale le sinergie tra gli operatori su entrambi i versanti non dovrebbero essere scoraggiate. La promozione della mobilità elettrica, infatti, può essere il risultato non di politiche pubbliche ma di autonome strategie commerciali. Ciò presuppone, tuttavia, la possibilità di fidelizzare il cliente attraverso meccanismi di del servizio di ricarica nell'ambito della fornitura di energia elettrica; ma presuppone anche la distinzione tra il servizio e l'infrastruttura, e dunque l'interoperabilità e la terzietà nella gestione di quest'ultima.

Infine, forme di concerto tra amministrazioni e operatori privati sono già previste dalla normativa vigente: il d.lgs. 257/16 prevede che il MIT promuove la stipulazione di Accordi di Programma per promuovere la partecipazione di soggetti pubblici e privati, comprese le società di distribuzione di energia elettrica. Tali forme istituzionalizzate di partenariato, per quanto coerenti con finalità condivisibili per la programmazione di investimenti di lungo periodo in un quadro regolatorio che deve offrire una sufficiente stabilità e certezza, presentano due criticità. La prima è rappresentata dalla inclusività del partenariato: se si intende verificare con e tra gli operatori del mercato quali sono le misure di carattere normativo e amministrativo necessarie o le interferenze possibili con le altre politiche pubbliche, si deve garantire la partecipazione più alta possibile onde non selezionare i competitor e restringere la concorrenza. La seconda criticità è legata ai tempi decisionali del settore pubblico. Questi sono in genere lunghi, tanto più in periodi di instabilità politica, che vedono susseguirsi personalità diverse ai vertici delle amministrazioni pubbliche interessate. Paradossalmente, i tavoli di confronto tra amministrazioni e operatori privati spesso hanno come effetto quello di ritardare gli investimenti. Ciò è tanto più vero quando il mercato nutre l'aspettativa di un intervento pubblico più incisivo. In questo caso, l'investitore privato non può che restare alla finestra, nell'attesa di capire se e quali risorse si renderanno disponibili, e in che forma. Anche in questo caso, comunque, va introdotto e promosso il criterio dell'interoperabilità

Quali politiche per favorire lo sviluppo di una mobilità sostenibile

Il tema dei trasporti è estremamente impegnativo e delicato. Le implicazioni del buono o cattivo funzionamento e i costi connessi all'attività di trasporto incidono significativamente sugli altri settori dell'economia e sulla vita quotidiana di tutti. Proprio per questo è necessaria una buona dose di prudenza nella sua . La definizione di un quadro regolatorio chiaro e coerente è la principale responsabilità del decisore pubblico. Questo vale sicuramente quando si tratta di stabilire norme chiare per definire procedure autorizzative semplici per la realizzazione di ricariche elettriche e nuove stazioni di rifornimento.

Una misura di politica pubblica efficace e tecnologicamente neutrale, per esempio, potrebbe essere rappresentata da una profonda revisione delle imposte che gravano sui settori energetici, che, a parità di gettito, pesi sulle diverse tecnologie in base alle emissioni inquinanti. Le accise sull'energia e sui carburanti dovrebbero quindi essere riviste per riflettere

le esternalità negative connesse al loro impiego. In questo modo, l'incentivo di tipo fiscale stimolerebbe la concorrenza tra fonti energetiche e porterebbe ad ulteriori sforzi da parte degli operatori per migliorare l'efficienza delle tecnologie. Anche l'importo del bollo auto, se ancorato a criteri di tipo ambientale, potrebbe essere un valido segnale di prezzo per incoraggiare lo sviluppo e l'acquisto di veicoli a minor impatto sull'ambiente. La revisione della tassazione secondo finalità ambientali è, peraltro, oggetto di numerose proposte sia in sede europea sia nazionale. Un intervento in tal senso potrebbe avere caratteristiche tali da incentivare la mobilità sostenibile senza distorcere il mercato, a patto di essere pensato in maniera organica: in altre parole, l'obiettivo della riforma non dovrebbe essere quello di promuovere l'elettrico contro il gasolio, ma quello di rendere il gravame fiscale su ciascuna tecnologia maggiormente delle effettive esternalità a essa correlate (il che, naturalmente, implica anche il ripensamento della tassazione sui combustibili fossili, tra cui diesel, benzina e metano). Per quanto riguarda la mobilità elettrica, nella misura in cui essa è ritenuta meritevole di un intervento specifico, occorre fissare due principi: quello del pluralismo (sia tra i fornitori del servizio, sia tra gli investitori nell'infrastruttura) e quello dell'interoperabilità (in tutti i casi in cui l'investimento è assistito da forme dirette o indirette di supporto pubblico).

Il dibattito su quale tecnologia prometta maggiori benefici per l'ambiente dovrebbe essere superato a vantaggio, piuttosto, di un'analisi su quali semplificazioni servano per consentire l'utilizzo di tecnologie innovative e realizzare le necessarie infrastrutture e su quali fattori ambientali ed esternalità negative dovrebbero essere considerati affinché misure di fiscalità ambientale, a invarianza di entrate fiscali, possano innescare meccanismi di mercato per la riduzione delle emissioni inquinanti.

Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.

I Briefing Paper

I "Briefing Papers" dell'Istituto Bruno Leoni vogliono mettere a disposizione di tutti, e in particolare dei professionisti dell'informazione, un punto di vista originale e coerentemente liberale su questioni d'attualità di sicuro interesse. I Briefing Papers vengono pubblicati e divulgati ogni mese. Essi sono liberamente scaricabili dal sito www.brunoleoni.it.