

Festival dell'Economia



Infrastrutture strategiche per spingere la mobilità elettrica

Sostenibilità/2
Soluzioni integrate

Alexis Paparo

La mobilità elettrica ha una strada tracciata: secondo l'Agenzia internazionale dell'energia (Iea) nel 2024 saranno venduti 17 milioni di vetture elettriche, il 45% in Cina, il 25% in Europa e il 11% negli Stati Uniti. Nonostante incertezze e posizioni contrastanti su come arrivare all'obiettivo, la sfida permetterà all'Europa «di giocare la partita della competizione internazionale e di resistere alla sfida cinese e americana», spiega il professor Luigi Paganetto dell'Università Tor Vergata, fra i partecipanti alla tavola rotonda su «Mobilità elettrica: costi e priorità». Insieme a lui, Michele Costabile, docente all'Università Luiss Guido Carli, Francesca Gostinelli, ceo di Enel X, Alessandro Marangoni, ceo di Althesys e Gian Primo Quagliano, presidente del Centro studi Promotor.

«Noi lavoriamo per rendere la mobilità elettrica alla portata di tutti. L'infrastruttura di ricarica in Italia è al passo con il resto d'Europa: dal 2015 è cresciuta a un tasso annuale del 52,3%, il più alto nella Ue», dice Francesca Gostinelli, ceo di Enel X. «Per accelerare, occorrono soluzioni integrate che aiutino a superare le barriere d'uso, creando valore sostenibile per tutti, perché il numero di veicoli elettrici sulle nostre strade è ancora basso». Nel 2023 – ha ricordato Gostinelli – le vendite di auto elettriche nel mondo hanno superato i 13 milioni, con un tasso di penetrazione del 18% su tutte le auto nuove vendute. Tuttavia, in Italia, il livello di auto elettriche è ancora pari all'1% del parco circolante. L'infrastruttura c'è, come Enel X, proseguiremo a innovare la nostra offerta, ma serve lavorare sui costi delle vetture».

Se in Italia l'elettrico fa appena capolino nelle percentuali del parco circolante, quali sono gli ostacoli? Secondo Costabile entrano in gioco diversi fattori: «un'infrastruttura di ricarica che non è ancora una rete unica,



I protagonisti.

Da sinistra: Michele Costabile, Alessandro Marangoni, Francesca Gostinelli, Gian Primo Quagliano, Luigi Paganetto

del modello delle odierne stazioni di servizio. Poi la componente costo, non solo quello di acquisto: anche del reperimento delle informazioni e della valutazione delle alternative, i costi di esercizio e di mantenimento dell'auto, l'obsolescenza economica; serve una grande campagna di *education* su questi temi e serve affrontarli e risolverli singolarmente».

Nel corso del panel emergono perplessità sullo stop ai veicoli endotermici nel 2035. Quagliano rileva che «l'Europa è l'unica a percorrere questa strada. Penso che l'auto elettrica sia un'eccellente soluzione, ma forse non per tutti. Riguardo alle emissioni di CO₂, l'Agenzia europea per l'ambiente stima che quelle del trasporto su strada siano il 21,6% del totale e che il 60,6% provenga dalle auto. Se si considera

che il parco circolante in Ue e Regno Unito vale il 25% di quello mondiale, quando questo sarà composto solo da auto elettriche, nel 2050, si avrà una riduzione delle emissioni globali di CO₂ solo del 3,3 per cento».

«Non servono più incentivi all'acquisto – aggiunge Marangoni – ma adeguare le policy all'andamento del mercato e dei costi. Penso all'installazione dei pannelli solari: se l'Italia fosse partita non sull'onda degli incentivi del conto energia ma in un secondo momento, con l'arrivo sul mercato di pannelli più performanti, avrebbe installato di più e ridotto i costi. Forse l'Europa dovrebbe fare tesoro di quel che è stato fatto per incentivare le rinnovabili: dare obiettivi e scadenze, ma senza stop definitivi ad altre forme di energia».

Intanto, la tecnologia fa il suo corso. Oggi si continua ad assistere alla contrazione del costo dell'infrastruttura elettrica, al miglioramento delle performance dei veicoli e dei tempi di ricarica. «C'è un tema di competizione internazionale, davanti al quale l'Europa è spiazzata. Per reagire, si è scelto di puntare sulla transizione tecnologica. Una scelta forse discutibile sul piano metodologico – che arriva dalla politica, non dal mercato – ma che non ci taglia fuori dalla competizione internazionale», conclude Paganetto.



ALEXIS PAPARO
Giornalista
Il Sole 24 Ore