

23. LA MOBILITÀ ELETTRICA: DIFFERENZIARE I SUSSIDI E INTEGRARE I SERVIZI ESISTENTI IN UNA PROSPETTIVA TERRITORIALE

1. *Visione della proposta e target socio-territoriale*

Incentivi pubblici «a pioggia» e sussidi indifferenziati per l'acquisto di auto elettriche (EV) e a basse emissioni producono effetti contraddittori e indesiderati, sottraendo risorse pubbliche che potrebbero essere destinate a politiche più eque e sostenibili. La proposta intende quindi individuare peculiari condizioni di contesto in riferimento alle densità insediative e alle dotazioni infrastrutturali, per articolare un quadro di azione finalizzato a rendere più equa e territorializzare la transizione ecologica per quanto attiene a questo tipo di tecnologie e mezzi di trasporto.

Il tema risulta di attualità in ragione della disponibilità di diverse misure di incentivo alla mobilità elettrica che dovrebbero essere attentamente calibrate, in modo da evitare aumenti indesiderati della proprietà dei veicoli, come anche la sostituzione di veicoli a combustione fossile con elettrici in proprietà, in particolare in aree urbane densamente urbanizzate e con una buona offerta di trasporto pubblico locale (TPL). Un effetto espansivo del numero totale di automobili¹ potrebbe produrre un aumento della congestione, un incremento di incidenti stradali, un'occupazione maggiore di suolo urbano e concorrenza con i mezzi di trasporto pubblico. Inoltre, in paesi come l'Italia, una dinamica espansiva del parco veicolare elettrico potrebbe avere anche effetti ambientali negativi, in ragione di una produzione di energia elettrica ancora fortemente dipendente da fonti fossili.

Va peraltro ricordato che in contesti come la Norvegia, in cui sono stati erogati importati incentivi alla mobilità elettrica, i risultati dell'azione del governo – pur estremamente efficaci in termini di stimolo della domanda di

mercato – hanno prodotto effetti inattesi e paradossali. Un’analisi condotta sui livelli di proprietà dimostra che circa il 15-20% degli attuali possessori di autovetture elettriche non avrebbe acquistato un nuovo veicolo, in assenza di incentivi economici [Gordon 2018]. Le eccessive agevolazioni all’acquisto di EV in ambito urbano hanno inoltre prodotto effetti negativi di tipo concorrenziale sull’uso dei mezzi pubblici, diventando un paradossale supporto alla mobilità automobilistica individuale.

Per mettere a fuoco le possibili conseguenze in termini di disuguaglianze sociali legate a questo tipo di incentivi, crediamo sia proficuo considerare in maniera integrata i modi in cui la mobilità elettrica tende a inserirsi in diversi contesti socio-territoriali.

Le politiche sussidiarie nazionali, regionali e locali spesso incoraggiano l’acquisto di auto elettriche e ne facilitano l’uso anche in aree urbane dense, dove vi sono cioè le condizioni per un uso condiviso dei mezzi elettrici che ne garantisca una continua rotazione e ne incentivi la complementarità con i sistemi di trasporto collettivi. La sostituzione 1 a 1 di auto tradizionali con EV in aree ad alta densità insediativa con una buona offerta di TPL comporta infatti problemi di congestione, uso improprio degli spazi pubblici, ma anche competizione con il TPL che svantaggia i profili di utenti più fragili.

Al contrario, in territori caratterizzati da bassa densità insediativa, limitata accessibilità pubblica ai servizi essenziali, scarsa offerta di trasporto pubblico e forte dipendenza dall’automobile, il sostegno finanziario alla sostituzione di auto private a combustibile fossile con auto elettriche, anche in proprietà, potrebbe produrre risultati apprezzabili in termini ambientali, ma anche nell’offrire nuove opportunità di spostamento. L’incentivo a rinnovare il parco veicoli può essere dunque visto, in questi contesti, come un sostegno alle pratiche di necessità di quei nuclei familiari che devono fare i conti con impegni di cura crescenti, un’organizzazione complessa della mobilità quotidiana e una disponibilità finanziaria non elevata.

Questi contesti a urbanizzazione diffusa vedono spesso la presenza di reti infrastrutturali che, seppur a maglia meno fitta rispetto a quella delle aree urbano-metropolitane, offrono opportunità di intervento per garantire una copertura adeguata di colonnine di ricarica e altri punti di servizio dedicati alla mobilità elettrica.

Nelle aree interne, le azioni in sostegno alla mobilità elettrica (sussidi all'acquisto di EV e punti di ricarica elettrica privati) possono essere combinate, in maniera fruttuosa, con altre politiche rilevanti di mitigazione delle fragilità territoriali, come lo sviluppo di servizi digitali e nuove piattaforme di info-mobilità (MaaS) per migliorare e facilitare un'accessibilità di prossimità ai servizi (anche di trasporto) o affiancare la riorganizzazione di servizi di trasporto già esistenti (si veda la proposta 22). In quest'ottica, risulterebbe promettente l'integrazione di diversi servizi (ad es. il servizio postale e di consegna di merci e il servizio scolastico), al fine di razionalizzare e rendere più efficienti le consegne agli utenti finali, limitando in parte il loro bisogno di mobilità e i conseguenti impatti sull'ambiente e sulla congestione delle arterie stradali secondarie.

Ragionare su quali politiche pubbliche di incentivo e di regolazione siano utili a promuovere e sostenere la diffusione della mobilità elettrica, limitando possibili esternalità negative, e su come integrare la mobilità elettrica e la sua infrastrutturazione nei diversi ambiti insediativi, diventa quindi una priorità per ottenere effetti positivi sia in termini ambientali (decarbonizzazione), sia di equità sociale [Pucci 2020].

2. *Il quadro degli incentivi in Italia*

Le politiche di incentivo per il rinnovo del parco veicolare promosse in Italia a livello nazionale, regionale e locale si basano ancora prevalentemente su logiche distributive, indifferenziate. Questo vale, ad esempio, per l'Ecobonus, lo strumento nazionale di agevolazione previsto a partire

dalla legge di Bilancio del 2019, che prevede un rimborso parziale del costo del nuovo veicolo² (EV o a basso impatto ambientale).

A questa misura nazionale si affiancano analoghi programmi di sussidio promossi dalle regioni (Bando Rinnova Autoveicoli di Regione Lombardia) e da alcuni comuni, creando così un quadro normativo complesso e variegato. Particolarmente significativo è il caso del Comune di Milano, che ha recentemente varato un nuovo piano di incentivi per il rinnovo del parco auto e moto circolante in città, in risposta alle problematiche di mobilità determinate dalla pandemia Covid-19. In alcuni casi, ad esempio in Veneto e, fino a prima della crisi pandemica, nel Comune di Milano, l'accesso agli incentivi alla mobilità elettrica è stato modulato in base a soglie reddituali.

In aggiunta allo schema di incentivi denominato Ecobonus – in capo al Ministero dello Sviluppo Economico – un secondo schema di incentivi che comprende misure di sostegno alla mobilità elettrica è quello denominato Buono Mobilità, introdotto per la prima volta dal cosiddetto «decreto Clima» nell'ottobre 2019, in capo al Ministero dell'Ambiente. Il Buono offre incentivi destinati agli abitanti di aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento atmosferico per la rottamazione di veicoli a basse prestazioni ambientali e l'acquisto di servizi e mezzi di spostamento che garantiscano effetti positivi per la qualità dell'aria: abbonamento a trasporti pubblici, mezzi individuali non inquinanti (se motorizzati, a propulsione prevalentemente elettrica), nonché servizi di mobilità in *sharing*. A differenza dell'Ecobonus, il Buono Mobilità prevede un'applicazione territorialmente differenziata, distanziandosi quindi già in parte dall'approccio di incentivo «a pioggia». Tuttavia, le misure previste in questo schema hanno avuto una temporalità di attuazione alquanto problematica, prima con allungamenti del percorso legislativo e poi con revisioni temporanee delle misure stesse.

In seguito all'emergenza pandemica, il governo nazionale ha confermato e rafforzato lo schema di incentivi Ecobonus. Le misure intraprese durante il periodo emergenziale (cosid-

detto «decreto Rilancio», approvato a maggio e convertito in legge a luglio 2020) e post-emergenziale (cosiddetto «decreto Agosto») hanno agito nel senso di un significativo aumento dei fondi rivolti all'acquisto di autoveicoli elettrici o a ridotte emissioni, senza rivedere la struttura degli incentivi precedentemente delineata. Questo potrebbe comportare una moltiplicazione di eventuali squilibri socio-territoriali, indotti da tali misure.

I provvedimenti adottati durante la crisi hanno riguardato anche lo schema del Buono Mobilità. È stata mantenuta una forma di modulazione territoriale, ma con alcune significative modifiche nei criteri adottati, estendendone l'applicazione non più solo alle aree con cattiva qualità dell'aria, ma genericamente alle aree urbane e metropolitane (facendo ricorso a una combinazione di criteri di cui è difficile rintracciare una solida giustificazione). Tale modulazione viene tuttavia meno in alcune regioni come Emilia-Romagna, Marche, Toscana e Lazio nelle quali il bonus è stato esteso anche ai comuni esclusi dal programma nazionale, utilizzando fondi regionali. Inoltre, si sono precisati i beni e servizi a cui si applicano gli incentivi: da un lato, un'ampia gamma di mezzi individuali di micromobilità (biciclette e monopattini elettrici e non, *segway*, *hoverboard*, *monowheel*); dall'altro, dai servizi di mobilità in *sharing* sono stati esclusi quelli in automobile (*car sharing*).

3. *Indirizzi di azione*

Per contenere le diseconomie e i possibili effetti negativi di politiche di incentivo indifferenziato per l'acquisto di veicoli elettrici e a basse emissioni, si propone di ripensare i meccanismi di agevolazione economica e di realizzazione di infrastrutture dedicate, tenendo conto delle configurazioni socio-spaziali dei territori e delle loro fragilità.

Vengono pertanto proposti di seguito due indirizzi per l'avvio di azioni concrete (fig. 1), declinabili in base alle caratteristiche dei contesti insediativi di riferimento, la cui implementazione non può prescindere dal coinvolgimento

di molteplici attori pubblici e privati e dalla disponibilità di risorse finanziarie dedicate.

La prima azione riguarda la necessità di definire un quadro di criteri per indirizzare politiche di incentivo alla mobilità elettrica, basato sulle caratteristiche insediative e socio-economiche dei territori. Questo implica di differenziare la natura dei sussidi, in base alle densità insediative, alle condizioni economiche, alle caratteristiche ambientali, alle dinamiche di mobilità e di dotazione infrastrutturale dei territori.

In ambiti ad alta densità insediativa e con una buona offerta di TPL, va sostenuta la diffusione di mobilità elettrica in *sharing*, offrendo flotte dedicate, punti di ricarica veloci, localizzati in hub multiservizi, in grado di facilitare la intermodalità.

Sussidi alla mobilità elettrica privata è auspicabile che siano invece destinati ad ambiti a medio-bassa densità insediativa, distinguendo nel caso di contesti periurbani e suburbani in cui problemi legati all'«ultimo miglio» possono essere gestiti attraverso l'offerta di servizi elettrici in *sharing* dedicati.

La seconda azione è orientata a supportare la diffusione di EV attraverso politiche di localizzazione di ricariche elettriche veloci, in funzione delle caratteristiche insediative, al fine di migliorare l'integrazione modale e l'efficiente utilizzo della rete. La centralizzazione delle strutture di ricarica in un hub multiservizio consente una più semplice integrazione dei veicoli elettrici con le tecnologie di informazione e comunicazione (ICT), per fornire una gestione intelligente della rete elettrica (*smart-grid*) e, in ambiti urbani densi, per favorire lo scambio modale con il TPL.

Quest'ultima azione, proponendo misure destinate a territori eterogenei, richiede una *governance* di scala vasta (livello regionale) e forme di finanziamento diverse, in base alla tipologia insediativa di riferimento e alle opportunità di partenariato pubblico privato presenti nel contesto di implementazione. A titolo di esempio, è infatti possibile immaginare lo sviluppo ulteriore di sistemi già consolidati di *e-sharing* in aree ad alta densità insediativa, dove la di-

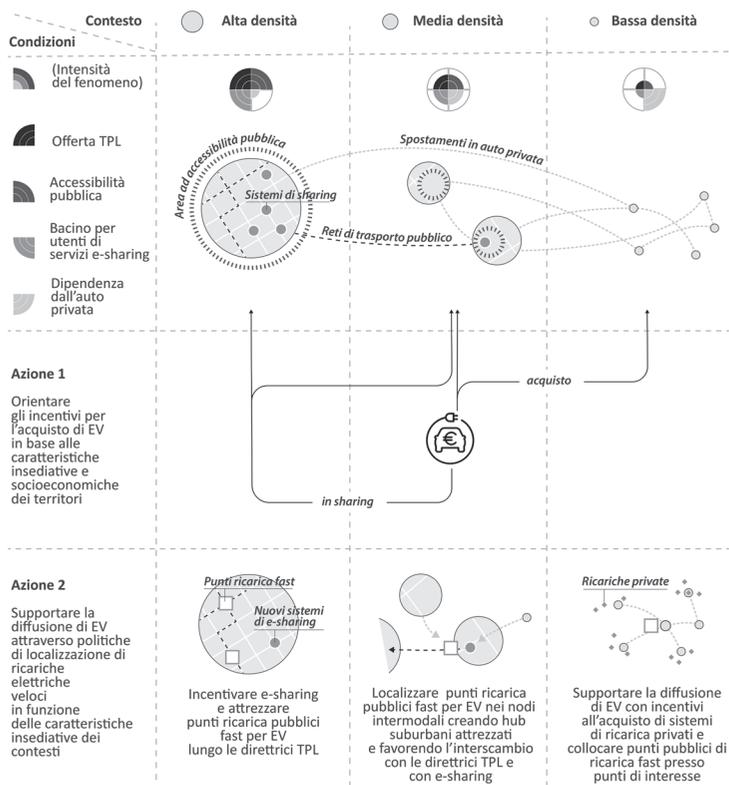


FIG. 1. Schema riassuntivo della proposta.

Fonte: Elaborazione propria.

smissione di stazioni di servizio può essere sfruttata come opportunità per collocare nuovi hub di ricarica. Per le aree a media densità, invece, politiche di investimento sul patrimonio pubblico (ad es. sulla rifunzionalizzazione delle stazioni ferroviarie o aree dismesse già infrastrutturate), potrebbero essere successivamente ripagate, almeno in parte, dall'attivazione di nuove opportunità e attività in corrispondenza di hub suburbani nei quali garantire l'intermodalità fra sistemi di *sharing*/TPL e il mezzo privato elettrico per risolvere il problema dell'ultimo miglio. Infine, si ipotizza

un prevalente sussidio pubblico nelle aree a bassa densità, in linea con quanto previsto nella prima misura, eventualmente finanziando l'acquisto di ricariche private e predisponendo punti di ricarica *fast* pubblici presso luoghi di interesse di scala locale, grazie ai risparmi generati dalla rimodulazione degli incentivi «a pioggia» attualmente promossi.

Entrambe le azioni si configurano come una possibile redistribuzione di risorse pubbliche già impiegate dallo Stato come contributo a fondo perduto. Ciò significa che non sarebbe necessario il reperimento di nuove risorse, o lo sarebbe solo in parte. Si tratterebbe invece di modulare diversamente la distribuzione delle risorse già messe a disposizione. Riguardando un cambiamento del quadro normativo, questa azione dovrebbe trovare impulso iniziale a livello nazionale, con la collaborazione degli enti locali per la definizione delle aree bersaglio degli incentivi. La gestione dell'interazione tra schemi di incentivi richiede un'elevata capacità di collaborazione tra gli organi politici e amministrativi dei principali dicasteri coinvolti, cioè quello dell'Ambiente, quello dello Sviluppo Economico e quello dei Trasporti.

Si tratta quindi di gestire l'interazione tra i due principali schemi di incentivi esistenti, per generalizzare il principio della modulazione territoriale degli incentivi (attraverso criteri trasparenti che permettano una revisione periodica degli azionamenti), e armonizzare i tempi di implementazione delle diverse misure, in modo da mettere a sistema quanto più possibile i diversi schemi di incentivo oggi esistenti.

Note

¹ In Italia, il parco veicoli circolante (39,5 milioni nel 2019, da fonte Aci) risulta il più elevato in termini pro capite in Europa (62,4 auto ogni 100 abitanti). Pertanto, il sostegno alla *sharing mobility* diventa una priorità irrinunciabile anche per ottimizzare l'uso dei mezzi (il rapporto medio pesato mondiale tra *car-sharing* e auto privata è di 184,2 a 1).

² Questo incentivo è più consistente per veicoli a emissioni zero o bassissime emissioni e il suo importo si riduce all'aumentare del livello di emissioni di CO₂ e di altre sostanze inquinanti, fino ad azzerarsi per i modelli di auto e moto meno performanti da questo punto di vista.

Riferimenti bibliografici

Gordon, B.

2018 *The Impact of Battery Electric Vehicles on Vehicle Purchase and Driving Behavior in Norway*, in «Transportation Research Part D: Transport and Environment», 58, pp. 239-258.

Pucci, P.

2020 *I territori dell'auto elettrica: oltre il paradigma urbanocentrico*, in «Archivio di Studi Urbani e Regionali», n. 128.

