

LA MOBILITÀ È UNA COSA SERIA E VA AFFRONTATA IN MODO ECO-RAZIONALE

di Giuseppina Fusco

Lo sviluppo della pandemia da Sars-CoV-2 e le relative misure di contrasto messe in atto dal Governo hanno prodotto inevitabili cambiamenti nello stile di vita individuale e familiare delle persone, influenzando fortemente le scelte modali di spostamento. La minore capacità del trasporto pubblico, ridotta temporaneamente per consentire un adeguato distanziamento fisico, e la paura del contagio degli utenti abituali del TPL hanno favorito un significativo ritorno all'uso dell'auto privata. Questa tendenza, in un Paese in cui il parco circolante auto è ancora composto per il 57% da veicoli con almeno 10 anni d'età e da 8 milioni di veicoli con oltre i 20 anni, rischia di avere un impatto importante in termini ambientali e di sicurezza, a causa del possibile ritorno massivo sulle strade dei veicoli più vecchi, maggiormente inquinanti e privi di moderni sistemi di sicurezza e di ausilio alla guida.

Appare doveroso avviare una riflessione per una politica pluriennale di rinnovo del parco circolante finalizzata a ridurre le emissioni complessive. Il principale errore da non commettere è quello di utilizzare in modo inefficace le scarse risorse disponibili.

Il Governo ha varato un piano di incentivi che prevede contributi decrescenti calibrati in funzione degli standard emissivi dei veicoli nuovi acquistabili. Oltre alla scelta di modelli dal basso impatto emissivo, è ulteriormente favorito l'acquisto con contestuale rottamazione di un veicolo con oltre 10 anni di età (fino alle Euro

4).

La pandemia e la difficile condizione economica del Paese hanno portato ad una forte contrazione degli acquisti di auto nuove (-38% nel periodo gennaio-settembre rispetto ai valori del 2019), con un saldo negativo pari a circa 500.000 veicoli nuovi venduti in meno, mentre, a partire dal mese di giugno, e ad agosto e settembre, in piena campagna incentivi, le vendite dell'usato hanno registrato variazioni sempre positive.

La conferma del parziale fallimento, almeno in questa fase, delle politiche di supporto all'acquisto e alla rottamazione, incrementate nel post lockdown, arriva dai dati sulle radiazioni che indicano un trend negativo (-12% ad agosto e nessuna variazione nel mese di settembre), per un totale di quasi 300.000 veicoli radiati in meno nel periodo gennaio-settembre.

Come emerge dai dati ACI sulle immatricolazioni di veicoli appartenenti a categorie emmissive rientranti nelle fasce incentivate, a fronte di un rilevante squilibrio tra i fondi destinati alle auto elettriche e quelle con emissioni sopra i 91 g/km di CO₂, ad agosto e settembre la percentuale maggiore di auto acquistate è stata proprio quella della fascia 91-110 g/km CO₂ (70,5%), di cui l'86% composto da auto termiche **(1)**. e il 14% da ibride benzina-elettriche e gasolio-elettriche.

Immatricolazioni Agosto-Settembre categorie autovetture incentivate		% sul totale delle immatricolazioni
Immatricolazioni di autovetture che rientrano nelle categorie incentivate (Agosto-settembre 2020)	101.073	
0-60 g/km di CO₂	3.650	3,61%
61-90 g/km di CO₂	26.093	25,82%
91-110 g/km di CO₂	71.295	70,54%
Fonte: ACI, 2020		

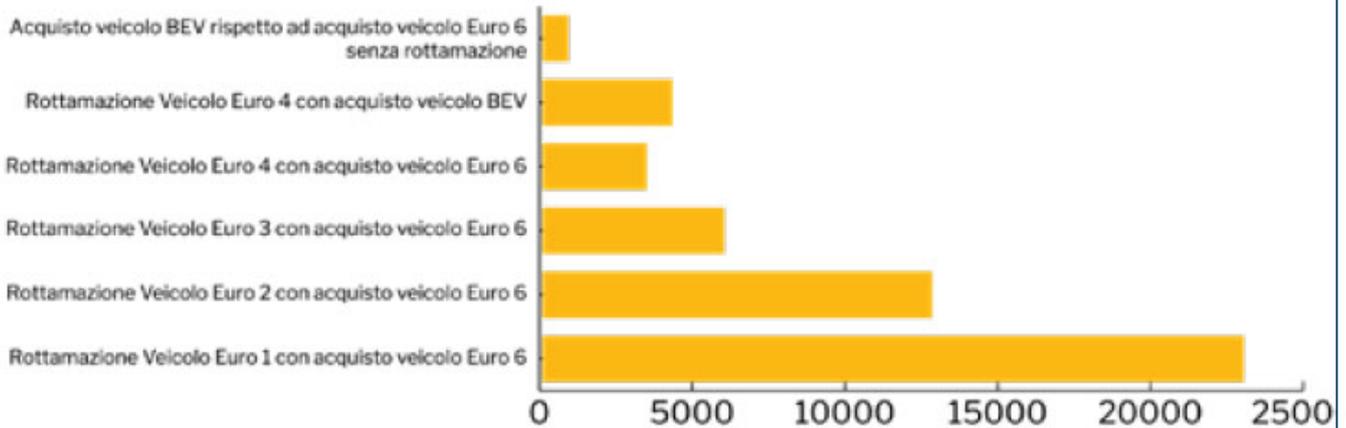
Diffusione di veicoli BEV nello scenario tendenziale e in quello incentivato 2030				
	TOTALE BEV	Incremento in valori assoluti sullo scenario attuale	% su totale parco	Incremento % sul parco
SCENARIO BASATO SUGLI INCENTIVI ATTUALI	3.614.452		10,96%	
Scenario ulteriormente incentivato: piano da 1,5 miliardi nel triennio 2020-2022 (500 milioni anno costanti)	3.864.452	250.000	11,72%	0,76
Scenario ulteriormente incentivato: piano da 1,5 miliardi nel triennio 2023-2025 (500 milioni anno costanti)	4.126.452	512.000	12,52%	1,56

Fonte: Fondazione Caracciolo, 2020

Le analisi sviluppate dalla Fondazione Caracciolo **(2)**, mostrano che le politiche volte al rinnovo del parco correlato ad un’ampia diffusione di veicoli elettrici deve tener conto degli stadi di sviluppo delle tecnologie abilitanti. In termini quantitativi, vigorose politiche di promozione di acquisto dell’auto elettrica nel prossimo triennio appaiono destinate ad avere effetti molto più modesti rispetto a quelli che i medesimi interventi potrebbero determinare dopo il 2025.

La tabella di seguito riportata illustra tre ipotetici scenari di diffusione dei veicoli BEV al 2030: il primo basato sugli incentivi attuali; il secondo e il terzo con un fondo incentivi di 1,5 miliardi, distribuiti nell’arco di tre anni, erogati in due periodi temporali differenti. Appare evidente la superiore efficacia degli incentivi in un periodo di maggiore “maturità tecnologia”. Tuttavia, il peso delle vetture elettriche sul parco totale al 2030 si attesta su valori inferiori al 13% anche in presenza di importanti campagne incentivanti.

**Effetti ambientali alternativi di un investimento di 50 milioni di euro
 Riduzione del PM10 (kg annui) – Incentivo unitario 2.500,00 Euro**



Fonte: Fondazione Caracciolo, 2020
 *Sono valutate le sole emissioni allo scarico (TTW).

Per massimizzare i benefici ambientali occorre indirizzare in maniera eco-razionale le risorse disponibili, dando priorità alla sostituzione dei veicoli più vecchi. Lo studio della Fondazione mette, infatti, in evidenza come un investimento di 50.000.000 di euro nella rottamazione e sostituzione di soli veicoli Euro 1 con veicoli Euro 6 determini una riduzione delle emissioni inquinanti 27 volte superiore a quella ottenuta dal medesimo investimento per l'acquisto di auto elettriche senza rottamazione. Un efficace utilizzo delle risorse disponibili per il raggiungimento degli obiettivi ambientali deve basarsi inoltre sulla valutazione delle emissioni di CO₂ nell'intero ciclo di vita dei veicoli (Life Cycle Assessment) o, quanto meno, in termini di Well to Wheel(3).. Valutando le emissioni generate nell'intero ciclo di vita (150.000 km), le utilitarie termiche di ultima generazione, le ibride e a metano (con prezzi di listino più contenuti) presentano livelli emissivi di CO₂ del tutto paragonabili a quelle di un veicolo elettrico di media-alta gamma.

Emissioni di CO ₂ nell'intero ciclo di vita in funzione di modelli diversi per tipo di alimentazione e segmento							
Modello autovettura	Emissioni CO ₂ g*km (Val. in g.)	Emissioni CO ₂ generate in fase di produzione del veicolo (Val. in kg)	Emissioni di CO ₂ dei vettori energetici (Val. in kg)	Emissioni tot di CO ₂ a 75.000 Km (Val. in kg)	Emissioni tot di CO ₂ a 150.000 Km (Val. in kg)	Disponibilità attuale degli incentivi e importo con rottamazione*	Prezzo di listino del veicolo
Auto BEV di segmento medio alto	0	10.524	0,062	15.156	19.789	SI 10.440,00	50.480,00
Utilitaria ibrida HEV	0,64	4.103	0,022	10.403	16.703	SI 4.190,00	21.500,00
Utilitaria a metano	0,086	4.103	0,019	11.978	19.853	SI 4.190,00	16.250,00
Utilitaria termica a benzina	0,95	3.577	0,029	12.877	22.177	NO 3.940,00	11.950,00

Fonte: Fondazione Caracciolo, 2020
 *Il prezzo dello sconto considera anche lo sconto praticato dal venditore per l'utilizzo degli incentivi.

- 1** Auto a benzina, diesel, benzina-gasolio, benzina-metano, gpl e metano.
- 2** Il rinnovo del parco veicolare italiano. Per una mobilità più sicura, equa e sostenibile, Fondazione Caracciolo, 2020.
- 3** Dal pozzo alla ruota.

