

LA MOBILITÀ STA CAMBIANDO, MA BISOGNA ANCORA CAPIRE COME

intervista a Stefano Besseghini

La mobilità sta cambiando e si apre a nuovi vettori. Le infrastrutture distributive dovranno adeguarsi. Quali sono, a suo avviso, le alternative più promettenti e gli ostacoli da superare?

È certamente vero che la mobilità sta cambiando, ma penso che il principale cambiamento non sia tanto nella offerta di tecniche di mobilità, quanto nel fatto che è profondamente cresciuta la consapevolezza di mobilità dei singoli. Quello che è certamente cambiato e sta cambiando è il rapporto del consumatore con il principale mezzo con cui viene soddisfatta, cioè l'automobile. È indubbio che l'auto abbia perso molto del suo valore simbolico e stia progressivamente diventando uno "strumento" di mobilità per il cui acquisto entrano in gioco valutazioni diverse. Non ultima la considerazione delle offerte di mobilità alternativa e nuove modalità d'uso, se non di possesso, del bene.

È grazie a questa maggiore consapevolezza nella valutazione delle opportunità offerte dal mercato che si sono aperti e si aprono nuovi spazi per tecnologie diverse e certamente in questo senso vanno sia il gas che l'elettrico. Ne consegue inevitabilmente che le infrastrutture distributive dovranno adeguarsi. È anche vero che questo adeguamento non sarà solo verso un'offerta più ampia di carburanti, ma anche di una diversa presenza sul territorio delle infrastrutture tenuto conto che i pattern di penetrazione delle diverse tecnologie saranno inevitabilmente

differenziati in funzione della loro capacità di affermarsi. È facilmente prevedibile, ad esempio, la più elevata penetrazione della mobilità elettrica nelle aree ad elevata urbanizzazione, così come nel commuting giornaliero.

I principali ostacoli credo verranno dal non facilmente prevedibile impatto del Covid-19 che, colpendo in maniera ancora non prevedibile il TPL, potrebbe dare una inattesa accelerazione ad una categoria di mezzi leggeri ed in grado di non aggravare significativamente i livelli di congestione, rispondendo ad una crescente domanda di mobilità personale che lo sharing potrebbe non essere in grado di soddisfare pienamente. Previsioni difficili da fare in questa fase ancora pandemica, ma a cui si dovrà dare adeguata risposta nel prossimo futuro.



Il tema delle ricariche elettriche è all'ordine del giorno ne parla anche il PNRR e va esaminato anche da un punto di vista regolamentare. Come lo sta affrontando l'Autorità?

L'Autorità ha da sempre riconosciuto l'importanza della mobilità elettrica anche come significativo driver per l'elettrificazione dei consumi ed è del tutto evidente

l'importanza della infrastruttura come iniziativa abilitante. Al tempo stesso, una comprensione della evoluzione del settore sia in termini di mercato che di soluzioni tecnologiche in grado di supportarne lo sviluppo è un prerequisito per consentire scelte adeguate. A far mossa quindi dai primi progetti pilota sulla mobilità elettrica ormai risalenti a 10 anni fa, sino alla recente sperimentazione sulla variazione di potenza a parità contrattuale nelle ore notturne, l'Autorità ha cercato di accompagnare lo sviluppo della mobilità elettrica rispettosa del proprio ruolo che non la vede certamente protagonista delle scelte di fondo per incentivare tale soluzione.

Secondo lei, i punti vendita carburanti possono trasformarsi in punti di "aggregazione" energetica e come?

È un tema evidentemente interessante che, però, non può prescindere dalla comprensione della natura di servizi che richiederanno i mezzi in circolazione. Già il PNIRE mi pare abbia una impostazione di fondo che va in questa direzione, pur forse in maniera un po' apodittica immaginando che il punto vendita debba diventare per naturale evoluzione il punto di erogazione dei combustibili/vettori necessari alla mobilità. Va da sé che questa visione si basa su due presupposti: una implicita richiesta di razionalizzazione e crescita della rete di distribuzione che dovrà potersi qualificare nel bilancio ottimo tra diffusione e dimensione; l'altrettanto implicita richiesta che l'esperienza di ricarica abbia caratteristiche analoghe per le diverse tipologie di carburanti. In questo momento questo non è chiaro, sia in termini di costo della infrastruttura, di richieste di sicurezza e, appunto, di esperienza di ricarica. Questa opzione, che è certamente perseguibile, deve pertanto dimostrare la sua fattibilità. Ricordo che esistono anche affascinanti ipotesi che vedono nella qualificazione dei servizi erogabili presso una stazione di servizio in termini di battery swapping o di rigenerazione di sistemi di sequestro della CO2 che sono stati proposti a livello più o meno prototipale e che pure potrebbero supportare questa visione con ulteriori servizi ad elevato valore

aggiunto.

La regolazione può aiutare il processo di trasformazione in atto nella mobilità?
La regolazione può certamente intervenire in tutte quelle situazioni in cui i servizi pubblici sono in grado di fornire supporto ad una evoluzione della mobilità in termini di sostenibilità e transizione ecologica, ma non è certamente il protagonista principale di questo settore. Viene spesso invocata per aspetti tariffari in termini di agevolazioni, ma anche questo è un approccio che rischia di avere più contro che pro se non inserito in un'ottica di evoluzione complessiva delle diverse offerte tecnologiche e che potrebbe essere causa di inutili distorsioni. Bene quindi che la regolazione sia attenta alle evoluzioni del settore e sia coinvolta nella produzione normativa che lo riguarda. Certamente l'Autorità ha dimostrato di essere e sarà ben disponibile a queste sollecitazioni.

