

Scritto da Redazione

Lunedì 14 Dicembre 2020 11:08

---

**Malgrado una sostanziale condivisione degli obiettivi della Strategia presentata dalla Commissione, secondo ACEA è la visione generale ad essere lontana dalla realtà: perché circolino veicoli a zero emissioni serve uno sforzo nella diffusione delle infrastrutture di ricarica.**



La **Commissione Ue** ha pubblicato la scorsa settimana la [Strategia sulla mobilità sostenibile e intelligente](#) del futuro con l'intenzione di compiere il primo passo verso la trasformazione in chiave *green* e la relativa digitalizzazione del sistema dei **trasporti** affinché quest'ultimo possa essere sempre più **sostenibile** e allo stesso tempo **resiliente** alle crisi che potrebbero manifestarsi nel futuro.

Tale Pacchetto comprende un **Piano d'Azione**, **82** azioni mirate e diverse **tappe** di realizzazione fra le quali, la più "mediatica" è quella che prevede che, **entro il 2030, sulle strade europee dovranno circolare almeno 30 milioni di automobili a emissioni zero.**

Sull'argomento, puntuale è arrivata la risposta dei produttori europei riuniti sotto la sigla **ACEA** che, all'indomani dell'annuncio della Commissione, ha diramato una comunicazione nella quale, sostanzialmente, si condivide la strategia di adozione di veicoli a zero emissioni, seppur con qualche distinguo.

I costruttori scrivono che l'industria automobilistica europea "*dedica gran parte del suo budget annuale di ricerca e sviluppo di 60,9 miliardi di euro alla decarbonizzazione*" e tuttavia l'ambizione dei 30 milioni di autoveicoli a zero emissioni in circolazione al 2030 è ritenuta "*audace*".

"*Purtroppo* - ha dichiarato **Eric-Mark Huitema**, DG ACEA - *questa visione è molto lontana dalla realtà odierna*". Su un parco circolante di **243 milioni** di autovetture (dati ACEA), lo scorso anno solo meno di **615.000**, ovvero circa lo **0,25%**, si potevano considerare veicoli a zero emissioni, considerando il totale delle **auto elettriche a batteria e auto elettriche a celle a combustibile.**

Per raggiungere l'obiettivo presentato dalla Commissione, occorrerebbe, scrivono i costruttori, aumentare di **50** volte in un decennio il numero dei veicoli *green* in circolazione.

Ma, ha spiegato il DG Acea, "*Nonostante gli investimenti del settore in tali veicoli e la loro quota di mercato in crescita, non esistono tutte le condizioni giuste per fare un salto così imponente*".

E il problema non è solo di costo.

La Commissione Ue, riconosce che la *conditio sine qua non* per la diffusione su larga scala della mobilità sostenibile e degli EV, nonché la loro appetibilità per gli acquirenti dipende anche dall'analoga diffusione di **infrastrutture di ricarica** veloce tanto per le **autovetture**, quanto per i **veicoli pesanti.**

Allo stesso tempo, lamentano i costruttori, non si evidenzia una armonizzazione fra le ambizioni comunitarie di riduzione delle emissioni di CO2 delle auto e l'ambizione di ampliare la rete infrastrutturale di ricarica quand'è ovvio, che: "*più alti diventano gli obiettivi climatici, più alti dovrebbero essere gli obiettivi per i punti di ricarica e le stazioni di rifornimento*".

Se la Commissione stima, con prudenza, che saranno necessari **3 milioni** di punti di ricarica pubblici entro il 2030, va altresì segnalato che nel 2019 in tutta Europa ne erano presenti meno di 200.000 (**199.825** per l'esattezza e di questi solo **28.586** sono adatti per la ricarica rapida (?22kW), mentre i restanti, con un rapporto 1 a 7 rappresentano la stragrande maggioranza).

Scritto da Redazione

Lunedì 14 Dicembre 2020 11:08

---

Tra l'altro, non v'è una omogeneità nella *localizzazione* di tali punti dal momento che solo 4 Paesi (**Paesi Bassi, Germania, Francia e Regno Unito**) che coprono appena il **27%** della superficie totale dell'UE detengono oltre il **75%** di tutti i punti di ricarica presenti nell'Unione e, d'altro canto, vi sono appena **137** stazioni di rifornimento di idrogeno in **12** Stati membri dell'UE, ma **16** Paesi non ne hanno affatto.

Con questi numeri (stima ACEA), raggiungere l'obiettivo Ue richiederebbe, in appena un decennio, l'installazione di un numero di infrastrutture di ricarica superiore di **15** volte quelle attuali.

Pertanto, i 16 principali produttori di **auto, furgoni, camion e autobus** con sede in Europa chiedono ai Legislatori di Bruxelles di spingere i governi nazionali a investire nelle infrastrutture di ricarica e rifornimento, come parte di una revisione urgente e critica della **Direttiva 2014/94/UE**, del 22 ottobre 2014, nota anche come **AFID** (*Alternative Fuels Infrastructure Directive*).

Revisione che, secondo i costruttori, dovrebbe però includere obiettivi infrastrutturali vincolanti per gli Stati membri dal momento che: "*L'esperienza - ha affermato Huitema - ci ha dimostrato che un approccio volontario a questi obiettivi infrastrutturali non funziona... Mentre alcuni Paesi dell'UE sono stati molto attivi, altri hanno fatto poco o niente*".

Ma la risoluzione della carenza infrastrutturale di ricarica non dovrà essere l'unica strada da percorrere per spingere i consumatori verso veicoli più green e sostenibili; per l'industria **automotive** serve anche:

- una *tariffazione più aggressiva del carbonio*;
- *il prosieguo delle iniziative a favore del rinnovamento del parco circolante (ovvero incentivi all'acquisto)*;
- *misure di sostegno per il miglioramento e la riqualificazione dei lavoratori per facilitare la trasformazione del settore*.

Tuttavia, avverte ACEA, occorre tener presente che l'**età media** di un'auto in Europa, oggi è di quasi **11** anni, ma uno degli effetti delle misure di decarbonizzazione sarà una crescita dei costi di acquisto dei nuovi modelli, cosa che, in un momento congiunturale quale quello post-pandemia, "*rischia non solo di compromettere l'accessibilità economica della mobilità, ma anche di far aumentare l'età media delle auto, rallentando così il rinnovo della flotta*".