

Amsterdam, Bolzano e Oslo Ecco le città più «eletttriche»

Rapporto sulla mobilità in Europa. Il ruolo dell'infrastruttura pubblica

di **Massimiliano Del Barba**

A Mendrisio, Svizzera italiana, dal 1995 l'amministrazione comunale ha spinto, attraverso quattro successive ondate di bonus fiscali, all'acquisto di auto elettriche, con il risultato che le emissioni di anidride carbonica sono state tagliate del 50% e quelle relative agli ossidi di azoto del 70.

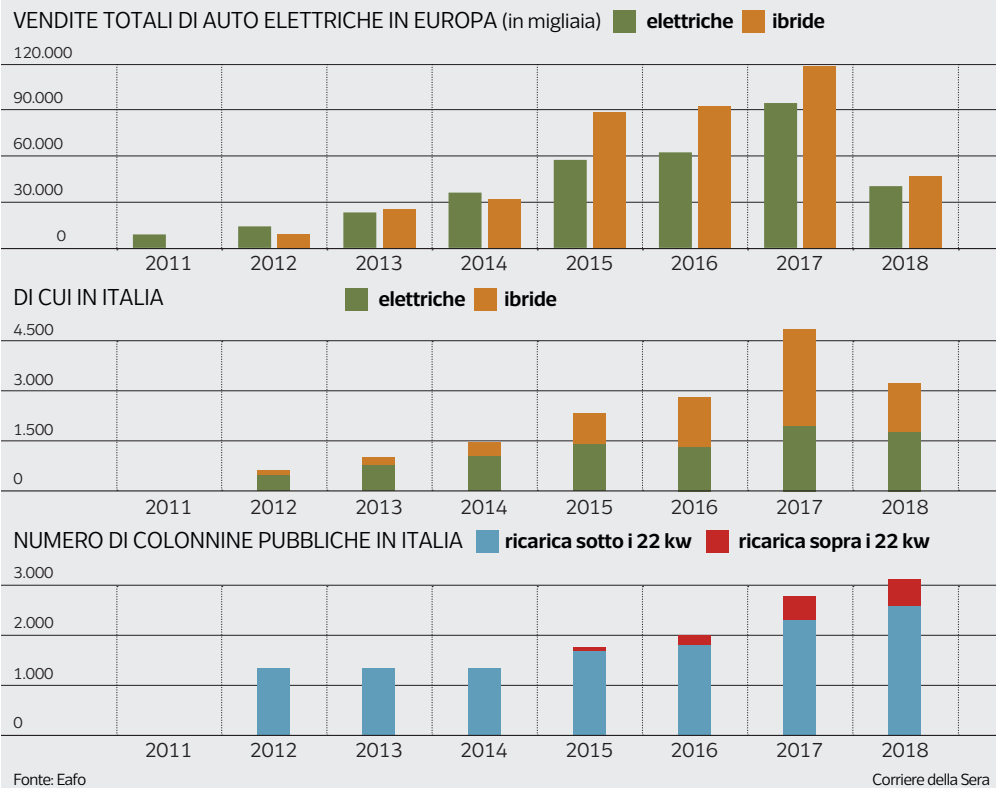
Nel Vorarlberg, la regione austriaca che confina con il Liechtenstein, il programma Vlotte permette, da diversi anni e attraverso un leasing variabile in base al tipo di veicolo, di guidare un'auto elettrica senza costi di ricarica e di manutenzione potendo contare fra l'altro di un aiuto governativo pari a 4 mila euro per l'eventuale riscatto del veicolo a prezzo calmierato.

Il Nordhessen tedesco ha usufruito nel periodo 2012-2016 di una linea di finanziamento di 4,5 milioni messa a disposizione dal ministero federale dei Trasporti per installare una rete di 50 colonnine a ricarica veloce che i cittadini possono utilizzare gratuitamente.

Ancora: ad Amsterdam la rete di *fast charge* si è così ampliata nell'ultimo quinquennio che oggi i suoi abitanti hanno una possibilità di ricarica ogni 300 metri, mentre a Oslo (grazie soprattutto alle *revenue* provenienti dal fondo sovrano norvegese) il mix fra alti livelli di tassazione per le auto a motore a scoppio, di incentivi all'acquisto di veicoli *full electric*, di esenzioni sul pedaggio autostradale e di accesso gratuito ai parcheggi in centro e alle corsie preferenziali di scorrimento veloce ha reso ormai a portata di mano l'obiettivo di trasformare entro il 2025 a emissioni zero tutto il parco circolante.

Bastone e carota. Così, secondo l'ultimo rapporto Eurac Research sulla mobilità sostenibile realizzato in collaborazione con Jaguar Land Rover e presentato nei giorni scorsi a Bolzano, si incentiva una città a rimettere in discussione il proprio modello

Come cambia la mobilità



abbracciando l'elettrificazione e, di conseguenza, abbattendo i gas serra. «I casi di successo in Europa ci sono — spiega Giulia Isetti, che ha curato la ricerca — e indicano alle altre regioni una via vincente e sostenibile da percorrere: le istituzioni, in partnership con le aziende private, hanno il compito di assicurare le infrastrutture. Perché — continua — i dati ci dicono che, più degli incentivi monetari o fiscali, è la *user experience*, cioè la facilità di accesso e utilizzo a punti di ricarica veloci e standardizzati, che conta davvero».

Un tema, quello dell'intermodalità, non di secondaria importanza e su cui, ad esempio, l'Alto Adige ha costruito la sua strategia. Ragiona Johann Wolhfarther, ceo di Alperia, la locale multiutility: «Per sviluppare una cultura della mobilità *green*, la provincia di Bolzano sta scom-

mettendo sull'attrattività turistica dal Nordeuropa incentivando tutti gli albergatori a dotarsi di stazioni di ricarica — ora siamo già al 76% — ma contemporaneamente abbiamo investito su un sistema di roaming che permette a 400 mila utenti con contratti di ricarica diversi di usufruire, alla stessa tariffa sottoscritta coi loro gestori, delle nostre colonnine».

In effetti, con 150 punti di ricarica pubblici dislocati nelle vicinanze dei principali punti d'interesse, il Südtirol è la provincia italiana con più colonnine per abitante (in totale in Italia ce ne sono tremi-

la a fronte di 23 mila in Olanda, 14 mila in Germania, 13 mila in Francia e 12 mila in Uk). «L'obiettivo per il 2023 — assicura Wolhfarther — è però quello di installare 5 mila colonnine alimentate da energia rinnovabile».

E che il vento sia definitivamente cambiato lo dimostra soprattutto la strategia di riposizionamento di marchi premium finora legati alla sportività e al feeling di guida dei motori a combustione interna. «La copertura infrastrutturale è la prima leva per incrementare le immatricolazioni di veicoli elettrici — conferma l'ad di Jaguar Land Rover Italia, Daniele Maver —. Ma per noi il futuro, elettrico, è già ben delineato: certo, l'Italia sconta un ritardo rispetto al nord, ma gli impianti stanno crescendo e l'impegno di compagnie elettriche e municipalità è in aumento».

Chi è



● Daniele Maver, 61 anni, è il numero uno di Jaguar Land Rover Italia

● Jaguar ha presentato la sua elettrica, la I-Pace

© RIPRODUZIONE RISERVATA