

L'auto elettrica come aiuto nella decarbonizzazione

di

Doina Toma



Uno degli obiettivi che la Comunità internazionale si è posta per la lotta ai cambiamenti climatici è quello di decarbonizzare il nostro sistema energetico. Ciò, infatti, consentirebbe di abbattere le emissioni di CO₂ entro il 2050 e di contenere il

surriscaldamento del Pianeta entro +1,5°C, come stabilito dalla conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici ([Cop26](#)) tenutasi a Glasgow dal 31 ottobre al 13 novembre 2021.

Un primo aiuto nella risoluzione di questi problemi potrebbe essere la diffusione dell'auto elettrica che, in termini di emissioni di CO₂, ha performance ambientali migliori rispetto alle normali auto. Le auto elettriche, infatti, durante la guida non emettono né ossido di azoto (NOx) né polveri sottili (PM) ed essendo "silenziose" potrebbero contribuire a migliorare la qualità della vita nelle grandi città.

In tale contesto, di particolare rilievo risultano le seguenti direttive:

- Direttiva 2009/33/CE;
- Direttiva 2014/94/UE;
- Direttiva 2019/944/UE.

La **Direttiva 2009/33/CE** del 23 aprile 2009, poi modificata dalla Direttiva 2019/1161 del 20 giugno 2019, in materia di appalti pubblici, impone per la

prima volta alle amministrazioni aggiudicatrici e agli operatori di trasporto pubblico di tenere presente, nell'acquisto di nuovi veicoli, gli obblighi di sostenibilità ambientale. Per questo motivo, la direttiva individuava i criteri di calcolo del costo di esercizio di un automezzo, considerando il consumo energetico e le emissioni di sostanze inquinanti. Gli enti aggiudicatari, invece, dovevano indicare, nel bando di gara o nei criteri di aggiudicazione, le specifiche tecniche che i veicoli in gara dovevano possedere in termini di prestazioni energetiche ed ambientali.

La **Direttiva 2014/94/UE** favorisce, invece, la circolazione di auto alimentate tramite fonti energetiche alternative, incoraggiando gli investimenti pubblici e privati nelle tecnologie, nei carburanti e nella costruzione delle infrastrutture. È evidente quindi la necessità dell'elaborazione di un quadro strategico nazionale, da parte degli Stati Membri, nel quale venga indicato il grado di sviluppo locale del mercato dei combustibili alternativi e le infrastrutture indispensabili, col fine di evitare una frammentazione del mercato unico. D'altronde, le automobili elettriche possono essere ricaricate tramite corrente alternata o continua, per cui gli Stati membri devono impiegare connettori omologati per consentire pratici spostamenti transfrontalieri sul territorio dell'Unione Europea (UE). La Commissione europea ha, infatti, stabilito le specifiche tecniche che le stazioni di ricarica devono possedere per essere compatibili con tutti i mezzi a motore elettrico.

Infine, la **Direttiva 2019/944/UE** del 5 giugno 2019 integra l'elettromobilità con la rete di distribuzione elettrica presente sul territorio. Impone, dunque, che i gestori dei sistemi di distribuzione non possano possedere, sviluppare o gestire stazioni di ricarica per veicoli elettrici, a meno che altre imprese concorrenti non siano in grado di fornire il medesimo servizio a costi ragionevoli e in maniera tempestiva, per cui il gestore di rete potrà aggiudicarsi la fornitura in seguito a una procedura d'appalto aperta e approvata dall'autorità di regolazione.

Per quanto riguarda la normativa nazionale, il settore è per lo più regolamentato da norme di recepimento delle direttive europee e si caratterizza per la previsione di incentivi rivolti a chi ha intenzione di passare alle fonti energetiche alternative.

Particolare rilievo riveste il **Decreto Legislativo 257/2016** di attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi. Si tratta di un provvedimento eterogeneo che nasce con l'obiettivo primario di informare i potenziali nuovi clienti dei consumi della mobilità grazie al portale [OsservaPrezzi Carburanti](#), promosso dal Ministero dello Sviluppo Economico, che permette di consultare in tempo reale i prezzi di vendita dei carburanti praticati presso gli impianti di distribuzione situati nel territorio nazionale.

Nello stesso Decreto vengono messe in atto, inoltre, una serie di misure riguardanti il settore dell'urbanistica e dell'edilizia, con l'obiettivo di incoraggiare l'investimento privato alla realizzazione di punti di ricarica, sia ad accesso pubblico che ad uso privato e soprattutto si è deciso di vincolare il rilascio del titolo abilitativo edilizio alla previa progettazione dell'allacciamento elettrico con una presa per la ricarica dell'auto. Ciò dovrà essere garantito per ciascun posto negli edifici non residenziali; per almeno il 20% della quota complessiva dei posti auto nei condomini con più di dieci unità abitative.

Il Decreto prevedeva, inoltre, che tutte le infrastrutture, sia di nuova realizzazione, che sottoposte ad una ristrutturazione, dovevano dotarsi di un impianto di ricarica elettrica continua e che la rete autostradale dovesse predisporre entro il 31 dicembre 2018 l'installazione di adeguati punti di ricarica su tutto il territorio nazionale di propria competenza.

In riferimento al triennio 2019 – 2021, la **legge di bilancio 2019** ha introdotto una serie di incentivi per chi acquista e immatricola auto elettriche o ibride in Italia. Si è trattato di un contributo statale che prevedeva uno sconto sul prezzo di acquisto della vettura, per un ammontare massimo di 4.000 in rapporto al tasso di emissioni di CO₂ dell'autovettura. Coloro che, contestualmente all'acquisto, consegnavano al rivenditore un veicolo EURO 0 - IV, proprio o di un familiare, in rottamazione, avrebbero ricevuto un contributo fino a 6.000 euro.

Un ulteriore incentivo è, inoltre, dato dalla possibilità di accesso a questo genere di vetture alle aree a traffico limitato in diversi comuni italiani.

La **legge di bilancio 2020** ha, invece, prescritto alle pubbliche amministrazioni che vogliono rinnovare la flotta delle auto di servizio, di dotarsi di automezzi

alimentati ad energia elettrica, di proprietà o in leasing, in numero pari ad almeno la metà del parco mezzi, e comunque in misura non inferiore a due autoveicoli.

Va, peraltro, sottolineato che in Europa sarà vietata la vendita, e dunque l'immissione nella circolazione, di automobili a combustione termica (gasolio e benzina) dal 2035 e di furgoni e i veicoli da trasporto commerciale leggeri dal 2040.

Tuttavia, va evidenziato che, anche, le auto elettriche presentano alcune criticità regate al tema delle c.d. emissioni nascoste e della lavorazione delle materie prime.

Rispetto alla prima problematica, va rilevato come nella maggior parte dei casi le fonti di produzione dell'elettricità sono di origine fossile (in primis gas e carbone) e come tali causa di emissione di gas serra e di inquinanti atmosferici. Tali emissioni sono definite nascoste in quanto non emesse direttamente dal tubo di scappamento.

Per quanto riguarda la seconda problematica, la preoccupazione riguarda il processo di produzione dei veicoli elettrici, soprattutto delle batterie, che, richiedendo una particolare estrazione e lavorazione, ha un impatto rilevante sugli ecosistemi e sullo sfruttamento delle risorse minerarie come rame, nichel, manganese e litio.

In conclusione, possiamo affermare che nel lungo periodo, più che incentivare l'uso di auto elettriche, occorra ripensare la mobilità urbana, investendo maggiormente sul trasporto pubblico nonché, a livello generale, nella costruzione di città più a misura d'uomo, in cui è possibile spostarsi a piedi agevolmente.

Categoria: Inquinamento atmosferico

Tag: [#autoelettriche](#), [#decarbonizzazione](#), [#emissioninascoste](#), [#mobilitaurbana](#), [#riduzioneemissioni](#), [#veicolielettrici](#)

Web: www.dirittoambientale.it