

in città cresce la mobilità eco-friendly

di Marco Catino

Le vendite di bici superano quelle di auto, il car sharing supera la fase sperimentale; la diffusione delle auto elettriche è frenata dalla ridotta disponibilità di spesa delle famiglie.

46
GSA
IGIENE URBANA
OTTOBRE-DICEMBRE 2013

I numeri del mercato dell'auto elettrica, pur a fronte di un'offerta di modelli in crescita, restano marginali a livello mondiale, frenati dagli elevati costi di acquisto, dalla ridotta capacità di spesa degli automobilisti e dalla carenza di infrastrutture. Si diffondono modalità di trasporto alternative, più eco-friendly ed economiche: cresce il car-sharing e aumentano le zone a traffico limitato. Le vendite di biciclette superano quelle di auto, pur in un contesto contrassegnato dall'assenza di adeguate infrastrutture.

Sono questi i principali trend che emergono dall'analisi condotta a livello europeo dalla società globale di consulenza aziendale AlixPartners sul tema "Quali prospettive di sviluppo per la mobilità sostenibile e

per l'auto elettrica", i cui risultati sono stati recentemente illustrati nel corso della manifestazione Missione Mobilità, promossa a Milano da AMOER – Associazione per una Mobilità Equa e Responsabile per rilanciare la passione per le due e quattro ruote e proporre alle istituzioni analisi e ricette concrete per superare la crisi del settore.

La continua crescita delle aree metropolitane a livello nazionale ed europeo ha determinato l'inserimento nell'agenda politica locale e nazionale di tematiche connesse alla riduzione delle emissioni inquinanti e a nuove soluzioni di mobilità eco-sostenibile.

Secondo lo studio, in Italia si stanno registrando segnali di una incipiente demotorizzazione, ovvero una contrazione del parco auto circolanti. Nel 2012 per la prima volta il saldo tra nuove immatricolazioni e radiazioni è stato negativo (-38.000 veicoli), mentre nei precedenti anni era sempre stato positivo: nel 2011 +345.000, nel 2010 +304.000 e addirittura nel 2006 +564.000.

Nonostante ciò, nel nostro Paese la concentrazione di vetture per abitante resta tra le



più alte d'Europa, 608 ogni mille abitanti contro una media europea di 497.

Il trend appare evidente anche in ambito europeo: negli ultimi 12 anni (dal 2000 al 2012) i principali Paesi europei, ad eccezione della Germania (+16%), hanno registrato una drammatica riduzione nella produzione di volumi di auto: Francia (-37%), Spagna (-34%), Gran Bretagna (-13%), Italia (-62%) e Belgio (-50%). Intanto, nel giro di pochi anni le vendite di velocipedi hanno superato quelle di auto (nel 2012 1,6 milioni contro 1,4), sebbene il nostro Paese mantenga una delle percentuali più basse di concentrazione per abitante di due ruote non a motore: 440 ogni mille abitanti, contro 1.010 dei Paesi Bassi e 900 della Germania, anche se meglio di Francia (370) e Gran Bretagna (290). In Italia solo il 5% delle persone considera la bici il proprio principale mezzo di trasporto.

I dati forniti da AlixPartners attestano che le famiglie italiane stanno riducendo l'utilizzo dell'auto, dalle 5,1 volte in media a settimana del 2010 alle 4,4 del 2012, privilegiando altre modalità di trasporto più economiche ed "ecofriendly".

Non sempre però questi nuovi modelli di mobilità sono sostenuti da adeguati interventi nelle infrastrutture: ad esempio, le piste ciclabili in Italia, sebbene cresciute negli ultimi anni (dai 1.890 km del 2008 ai 3.174 del 2010), restano abbondantemente





inferiori a quelle di altri paesi dell'Europa: in Germania 30mila km, in Gran Bretagna 17mila, in Danimarca 12mila.

Tra le forme di mobilità eco-friendly protagoniste degli ultimi anni, il car-sharing ha vissuto in molti Paesi una continua crescita: in Germania la formula della condivisione dell'auto coinvolge quasi 200.000 utenti per oltre 5.500 vetture. In Europa a fine 2012 si sono serviti di questa variante dell'autonoleggio 800mila automobilisti che hanno condiviso 22.000 vetture e si stima che nel 2020 gli utenti raggiungeranno i 15 milioni e le vetture coinvolte saranno 240.000.

In Italia il car-sharing ha visto in tre anni una graduale, ma lenta crescita, che lo ha portato dai 17.900 utenti del 2009 ai 22.700 del 2011 e dai 6,1 (2009) ai 7,4 (2009) milioni di km percorsi; e questi dati non tengono conto del successo e del boom di iscrizioni ottenuto a Milano da Car2Go nelle scorse settimane.

La stabile crescita dell'utilizzo di forme di mobilità urbana "eco-friendly" nel nostro Paese è anche determinata da un altro dato: anche per la particolare configurazione dei nostri centri storici, siamo il Paese con il maggior numero di città, ben 103, dotate di zone a traffico limitato; in Germania sono solo 43, nei Paesi Bassi 14, in Gran Bretagna 13, in Francia 6, in Belgio e Danimarca 3.

Il futuro della mobilità su quattro ruote

resta incerto, così come il destino delle singole tecnologie utilizzate. E i costruttori, che nei prossimi anni dovranno aumentare i costi di fabbricazione dei veicoli e, al contempo, ridurre peso e dimensioni degli stessi, come stanno interpretando e guidando le evoluzioni delle E-Car?

Tutti le Case hanno mostrato interesse per l'alimentazione elettrica, introducendo o annunciando prodotti di mobilità basati su questa propulsione. A frenare lo sviluppo di questo mercato è stata finora la domanda di spesa non in linea con i prodotti disponibili. La differenza di costo tra una vettura elettrica come l'Opel Ampera (listino modello base 46.000 euro, prima del recente annuncio della riduzione del prezzo) e una vettura del segmento D a benzina Euro 5 (prezzo medio netto 24.300 euro) resta ancora significativa (43%). A fronte di ciò, il 62,4% degli automobilisti non è disponibile a spendere più di 15.000 euro per una nuova vettura elettrica e solo il 18% ha una propensione alla spesa che supera i 20.000 euro. E' questa una delle chiavi di lettura dei numeri inferiori alle ottimistiche aspettative della prima ora: in Francia nel 2012 sono state immatricolate 6.067 auto a batteria, in Norvegia 3.883, in Germania 1.294. Numeri da capogiro, se si pensa alle complessive 524 vetture elettriche messe su strada in Italia nel 2012, l'80% delle quali peraltro acquistato da società di noleggio.

"La realtà è che oggi il mercato tutto-

elettrico è del tutto marginale" commenta **Giacomo Mori**, Director di AlixPartners, il quale evidenzia *"Certamente le condizioni economiche sfavorevoli in Europa hanno rallentato la diffusione dell'auto elettrica, che implica un costo maggiore rispetto all'auto a benzina. Ma anche altre barriere, come il tempo di ricarica delle batterie, la mancanza di infrastrutture, l'autonomia ancora piuttosto bassa, hanno contribuito a limitare il decollo di questo mercato"*, e conclude: *"In assenza di incentivi e interventi pubblici nelle infrastrutture, l'auto elettrica tarderà a diffondersi, per contro il motore a benzina è diventato più efficiente e green e sarà ancora a lungo la soluzione migliore"*.

"Tante amministrazioni comunali", aggiunge **Pierluigi Bonora** – Presidente AMOER e giornalista, *"hanno fatto dell'auto elettrica una sorta di bandiera di una mobilità diversa e a emissioni zero. L'auto elettrica esiste (da tempo) e la tecnologia delle batterie continua a progredire a beneficio dell'autonomia, cioè della percorrenza chilometrica, e dello spazio a disposizione dei passeggeri. Rimangono, invece, ancora tanti problemi da risolvere, a partire da una politica governativa ed europea di sostegno e dalle infrastrutture che continuano a scarseggiare. Una diffusione di massa dell'auto elettrica dipende dalla soluzione, rapida, di questi problemi"*.

