



via electra

Il piano di misure del settore svizzero della mobilità elettrica

«Il Consiglio federale ha deciso di opporsi, a metà maggio 2015, alla realizzazione di un "Masterplan per la mobilità elettrica". Secondo il settore della mobilità elettrica, così facendo il Governo si è privato della grande opportunità di sviluppare un promettente programma in vista dell'incoraggiamento della mobilità elettrica. Di conseguenza, l'associazione Swiss eMobility ha deciso di presentare, nell'ambito della prima Giornata svizzera della mobilità elettrica, un proprio "Masterplan alternativo", denominato "via electra".

Via electra prende in considerazione 11 misure chiave, raggruppandole in due programmi d'azione: il programma d'incitamento e-automobile e il programma per l'infrastruttura di ricarica. Soltanto fissando priorità chiare e manifestando la volontà politica di realizzarle, la Confederazione, i cantoni, le città e i comuni riusciranno nei prossimi anni ad ammodernare in modo sostenibile il traffico motorizzato individuale e a ottenere, grazie alla propulsione elettrica delle automobili, un'importante vittoria di tappa verso il raggiungimento dei loro obiettivi politici di protezione dell'ambiente e del clima.

Nonostante la decisione del Consiglio federale contraria a un Masterplan statale, l'associazione Swiss eMobility s'impegnerà, attraverso leggi e ordinanze a tutti i livelli politici, in favore di provvedimenti intesi a realizzare i principi che fanno capo a via electra.»

DOTT. JÖRG BECKMANN
Direttore di Swiss eMobility

LA PROPULSIONE ELETTRICA SI È IMPOSTA.

Dall'inizio di questo decennio, numerosi veicoli elettrici sono giunti sul mercato svizzero e questo fenomeno tende ad accelerare. L'offerta si sta infittendo e la scelta continua ad aumentare. In Svizzera, le nuove immatricolazioni di auto elettriche sono in forte progressione. L'evoluzione verso un traffico individuale elettrificato è iniziata.

LA MOBILITÀ ELETTRICA DISPONE DI CONDIZIONI IDEALI IN SVIZZERA.

La composizione della produzione svizzera di elettricità è povera di emissioni e si presta dunque in modo ideale a spostamenti, quasi neutrali in termini di CO₂, con vetture elettriche. Inoltre, le brevi distanze tra le zone a forte concentrazione demografica possono facilmente essere percorse con le auto elettriche. La media delle distanze percorse dagli abitanti del nostro paese è ampiamente inferiore all'autonomia delle vetture elettriche.

LA MOBILITÀ ELETTRICA È UN FATTORE DECISIVO PER LA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI IN TERMINI DI EMISSIONE E DI CLIMA.

A causa della forte motorizzazione del suo parco veicoli, la Svizzera ha un cammino più lungo da compiere rispetto all'Unione europea (CH: 34,5% al di sopra del valore fissato; UE: 25,2% al di sopra del valore fissato) per raggiungere gli obiettivi in termini di emissioni e di protezione del clima. Per realizzare questi obiettivi è indispensabile un orientamento delle abitudini d'acquisto verso veicoli ad alto rendimento energetico e rispettosi dell'ambiente. Orbene, i citati obiettivi non potranno essere raggiunti senza un incremento accelerato della presenza sul mercato di veicoli elettrici.

LA MOBILITÀ ELETTRICA NON È SOLTANTO PULITA, MA GENERA ANCHE PLUSVALORI.

Oltre a permettere di raggiungere gli obiettivi climatici voluti, l'elettrificazione del traffico individuale riduce i costi economici grazie alla diminuzione delle emissioni di particelle fini e di rumore. La qualità dei luoghi risulterà migliorata, in particolare nelle aree urbane. La mobilità elettrica dà pure un contributo essenziale alla riduzione della dipendenza dai carburanti fossili, conformemente alle esigenze della Confederazione. Infine, la mobilità elettrica genera per la Svizzera opportunità commerciali e tecnologiche.

LA VIA DEL SUCCESSO PASSA ATTRAVERSO LA POLITICA.

La Confederazione esige un incremento accelerato della presenza sul mercato della mobilità elettrica e considera quest'ultima come una tecnologia chiave per raggiungere i propri obiettivi energetici e climatici. Dal 2020, le attribuisce un ruolo sempre più importante nel settore della mobilità individuale.

Affinché la conquista del mercato sia realmente accelerata e possa manifestare i propri effetti a partire dal 2020, è necessario varare un piano d'azione, orientato sulla fase d'introduzione della mobilità elettrica, dunque su "via electra". In essa sono presentate opzioni d'intervento concernenti l'infrastruttura e gli incentivi per dotare la Svizzera di un traffico individuale elettrificato, rispettoso dell'ambiente e sostenibile.

PROGRAMMA SVIZZERO D'INFRASTRUTTURA DI RICARICA

Per una rete di ricarica che copra l'intero territorio e non discriminatoria

Per permettere a tutti di adottare veicoli (parzialmente) elettrici, occorre mettere a disposizione possibilità di ricarica in quantità sufficienti. Una rete di ricarica che copre l'intero territorio e non discriminatoria, che comprenda infrastrutture adatte ai luoghi e alla prevedibile durata di fermata delle vetture, è d'importanza capitale per lo sviluppo del mercato della mobilità elettrica.

Mentre nel resto d'Europa lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica è sovente sostenuto finanziariamente dai poteri pubblici, la Svizzera si sta dotando di una rete di ricarica a finanziamento privato. Per consentire a questo progetto di progredire, occorre offrire agli investitori privati condizioni quadro ottimali. Gli attuali ostacoli vanno smantellati e le basi legali devono essere adattate per incoraggiare la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica il più rapidamente possibile.

Il programma svizzero d'infrastruttura di ricarica è rivolto ai poteri pubblici (Confederazione, cantoni, comuni) e annovera le seguenti otto misure:

1. Le condizioni quadro legali della legislazione delle strade nazionali dev'essere adattata affinché la ricarica rapida sia prescritta sotto una forma non discriminatoria sulle infrastrutture lungo le strade nazionali. Si tratta pure di esaminare la possibilità d'installare colonne di ricarica rapida sulle aree di sosta, oltre a quelle di riposo, delle autostrade.
2. Sottoponendo a una concessione la gestione delle stazioni di ricarica rapida si offre ai potenziali gestori una sicurezza d'investimento. Si tratta dunque di varare un regime che imponga ai cantoni di sottoporre simultaneamente a un bando di concorso le concessioni per le colonne di ricarica rapida sulle aree di sosta delle autostrade.
3. L'assegnazione di una concessione comprende l'obbligo di realizzare entro dodici mesi una stazione di ricarica rapida. Si consente così la creazione di una rete di ricarica rapida lungo tutte le strade nazionali, senza contributo finanziario dei poteri pubblici..
4. Per evitare di confrontare gli utenti di auto elettriche con una moltitudine di sistemi d'accesso e di pagamento, occorre decretare direttive che semplifichino al massimo l'utilizzazione delle infrastrutture di ricarica.
5. Occorre garantire lo sviluppo di una banca dati nazionale delle infrastrutture di ricarica, gestita in modo centralizzato. Dati statici sulle ubicazioni e le condizioni degli impianti vanno raccolti e aggiornati. Per le infrastrutture di ricarica rapida, occorre raccogliere dati dinamici (condizione, disponibilità, prenotazione). Questi dati devono essere trasmessi ai vari gruppi interessati attraverso un'interfaccia definita.
6. La posa di condutture di riserva dev'essere prescritta per le nuove costruzioni o per i rifacimenti di parcheggi (in particolare per le autorimesse collettive e i parcheggi coperti). Questa precauzione permette di ridurre massicciamente il costo di un ulteriore impianto per la realizzazione di infrastrutture di ricarica.
7. Sui parcheggi pubblici occorre realizzare posti di stazionamento privilegiati per la ricarica. Si devono promulgare ordinanze che consentano e incoraggino la realizzazione di posti di stazionamento del genere.
8. In tutti i luoghi dove, in seguito a ordinanze, posti di parcheggio devono essere soppressi, in particolare nelle aree vicine ai posti di lavoro, i posti da sopprimere devono essere ritrasformati in zone di ricarica.

PROGRAMMA SVIZZERO D'INCENTIVAZIONE E-AUTO

Programma d'incentivazione in favore del traffico individuale elettrificato

La mobilità assorbe circa il 35% del consumo energetico della Svizzera. Il 95% di quest'energia è di origine fossile. Con la circa metà di quest'energia, il traffico motorizzato individuale è il principale consumatore. Mentre la parte dell'energia fossile è stata ridotta nei settori dell'industria e della costruzione, il traffico motorizzato individuale dispone ancora di un enorme potenziale di risparmio, grazie appunto alla propulsione elettrica.

Vari tipi d'incentivazione permettono di agevolare, durante la fase introduttiva, l'entrata nel mercato della mobilità elettrica. Queste incentivazioni costituiscono il motore del richiesto incremento accelerato della presenza sul mercato. Ove sia possibile e utile, la legislazione deve agevolare la conquista del mercato da parte della mobilità elettrica o, per lo meno, deve evitare di ostacolarla.

Le incentivazioni devono avere un effetto degressivo e la scadenza del provvedimento va fissata. Il programma svizzero d'incentivazione e-auto comprende le seguenti tre misure:

1. A livello nazionale, acquistando un'auto nuova, occorre introdurre un sistema bonus/malus per incoraggiare le auto con deboli emissioni. Le vetture nuove rispettose dell'ambiente vengono finanziariamente favorite; quelle inquinanti vengono penalizzate. Questo sistema va messo a punto in modo tale da non avere incidenze sul carico globale. Occorre prevedere adattamenti dei pagamenti in funzione del tempo, dunque quando è in circolazione un maggior numero di vetture a deboli emissioni, per mantenere la pressione in favore di un miglioramento del bilancio ecologico dei veicoli. Questo sistema non richiede un contributo delle casse pubbliche e agisce comunque sotto forma di un contributo all'acquisto di un veicolo rispettoso dell'ambiente. All'inizio, il sistema bonus/malus può essere finanziato dai proventi delle sanzioni basate sulle prescrizioni concernenti le emissioni delle automobili.
2. Per incoraggiare l'industria delle automobili a vendere un crescente numero di vetture elettriche, occorre introdurre cosiddetti super-crediti. Quest'ultimi dovrebbero perdere il loro valore col passare del tempo e finiranno non appena sarà stata raggiunta una determinata quota di mercato. Dato che il parco veicoli svizzero produce proporzionalmente molto più CO₂ rispetto a quello degli altri paesi europei, questi super-crediti devono, di conseguenza, essere fissati a un livello nettamente superiore rispetto a quello europeo. Dovrebbero entrare in vigore a partire dal 2016, per poi continuare.
3. La Confederazione prevede, dal 2020, di prelevare un'imposta forfettaria sulle vetture elettriche. Il gettito di quest'imposta forfettaria dovrà essere attribuito al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA). Ovviamente, anche gli utenti di veicoli elettrici devono fornire un contributo agli oneri d'infrastruttura, ma un'imposta forfettaria non è lo strumento adeguato, dato che non tiene conto dell'effettiva utilizzazione delle infrastrutture. In più, questo prelevamento unico avrebbe un effetto dissuasivo sugli acquirenti, che lo considererebbero come una sanzione. Occorre dunque rinunciare all'introduzione di un'imposta forfettaria. È preferibile ricercare le strategie per prelevare un contributo per i costi delle infrastrutture che tenga conto dell'effettiva utilizzazione di quest'ultime.