

La transizione non si impone per decreto

La lezione britannica sul divieto di auto a combustione interna

Di Giulio Tombacco

Mentre l'Unione Europea ha proposto di attenuare il proprio divieto sulle auto con motore termico dal 2035, Londra sembra voler imboccare la strada opposta: dal 2030, nel Regno Unito, le nuove auto puramente a benzina o diesel non potranno più essere vendute. L'obiettivo dichiarato è accelerare la transizione verso le emissioni nette zero. Una transizione imposta rischia di trasformare una scelta tecnologica in una costrizione politica. Inoltre, scaricando i costi maggiori proprio su chi ha meno alternative: giovani, famiglie a basso reddito e automobilisti senza accesso alla ricarica domestica.

Il punto, tuttavia, non è stabilire se l'auto elettrica abbia un futuro. Molto probabilmente lo ha. Né si tratta di negare che, in molti casi, i veicoli elettrici possano offrire vantaggi reali: minori costi di manutenzione, riduzione delle emissioni, maggiore efficienza energetica e innovazione tecnologica. La questione invece è che questa politica rischia di comprimere la libertà di scegliere, rimpiazzando i meccanismi del mercato, che già stavano guidando la transizione verso l'elettrico organicamente (secondo la ONG Royal Automobile Club Foundation, 473.348 registrazioni di auto elettriche o ibride hanno avuto luogo nel 2025, mentre solo 101.413 nel 2022). In questo contesto, un divieto rischia di trasformare un processo di adattamento tecnologico in un obbligo amministrativo.

Il problema diventa ancora più evidente se si guarda alle condizioni materiali delle famiglie. L'auto elettrica funziona molto meglio per chi può ricaricarla a casa, dispone di un posto auto privato e può sostenere un costo iniziale più elevato. Ma questa non è la situazione di tutti. Nella regione di Greater London, secondo il London Assembly Research Unit, solo il 44% delle abitazioni dispone di parcheggio privato fuori strada; inoltre, appena il 16% delle case ha accesso a un punto di ricarica sul posto o nelle vicinanze, mentre l'84,2% non ha accesso a un punto di ricarica sul posto o entro 100 metri.

Non è solo una questione di comodità. Questi dati riguardano il vero costo della transizione imposta. Per rendere la ricarica delle auto elettriche accessibile a tutti i cittadini britannici entro il 2030, lo Stato dovrà sostenere, subsidiare e coordinare una rete pubblica molto più ampia. Il governo britannico parla di una rete pubblica da circa 88.500

Giulio Tombacco frequenta l'Ardingly College nel Regno Unito.

punti di ricarica, di £600 milioni annunciati per accelerare il rollout e di 100.000 nuovi caricatori pubblici che i consigli locali dovrebbero contribuire a installare nei prossimi anni. Inoltre, lo schema ORCS ha già finanziato 14.989 dispositivi pubblici con £51,7 milioni di grant funding, e oltre 100.000 cittadini hanno già sfruttato il sussidio di £3.750 per comprare un veicolo elettrico. Questi dati riflettono il vero costo della politica e sollevano una questione: se la transizione al elettrico già stava accadendo organicamente, imporre un divieto di scelta che richiede queste enormi spese, ne vale davvero la pena?

Il costo della transizione, inoltre, non riguarda soltanto la spesa iniziale per installare o sussidiare l'infrastruttura di ricarica. Esiste anche un problema fiscale di lungo periodo. Se una quota crescente di automobilisti smette di acquistare benzina e diesel, anche le entrate legate alle tasse sui carburanti tendono inevitabilmente a ridursi. Non sorprende, quindi, che il Tesoro britannico abbia già avviato una consultazione sull'introduzione di una nuova *Electric Vehicle Excise Duty*; ovvero, dal 2028, le auto elettriche dovrebbero pagare 3 *pence* per miglio, mentre le ibride plug-in 1,5 *pence* per miglio. Anche questo aspetto rende la politica meno lineare di quanto appaia. Da un lato, lo Stato incentiva l'acquisto di veicoli elettrici e finanzia l'espansione della rete di ricarica; dall'altro, deve poi trovare nuove forme di tassazione per compensare il calo delle entrate tradizionali.

In aggiunta, il mercato dell'usato mostra un'altra difficoltà. Secondo il rapporto *No Driver Left Behind* di AutoTrader, solo il 5% dello stock di auto elettriche usate risultava disponibile a £10.000 o meno, mentre per le auto a benzina la scelta è molto più ampia; lo stesso rapporto indica che il 60% delle famiglie con reddito inferiore a £40.000 acquista auto sotto quella soglia.

Questo significa che il divieto sulle nuove auto a benzina e diesel non colpisce soltanto chi compra un'auto nuova. Anzi, nel tempo colpirebbe coloro che dipendono maggiormente sul mercato dell'usato, ovvero i giovani, i lavoratori a reddito medio-basso, e le famiglie che acquistano l'auto per necessità più che per preferenza tecnologica. È qui che una politica ambientale rischia di assumere effetti distributivi poco discussi.

Naturalmente, si può sostenere che i veicoli elettrici costeranno meno in futuro. È molto probabile, e in parte sta già accadendo. Proprio per questo sarebbe preferibile lasciare spazio alla concorrenza, all'innovazione, e alla riduzione spontanea dei prezzi, invece di fissare per legge una scadenza che, oltre a anticipare la maturità reale del mercato, presenta un costo opportunità significativa nel budget UK.

Infine, i costi elevati del mercato dell'elettrico seconda mano assieme ai costi pubblici legati all'infrastruttura di ricariche elettriche fanno suscitare un dubbio sulla vera fattibilità della politica. Nel 2017 il governo britannico parlava di porre fine alla vendita di nuove auto convenzionali a benzina e diesel entro il 2040; nel 2021 la scadenza è stata anticipata al 2030; nel 2023 è stata poi rinviata al 2035, prima di essere nuovamente riportata al 2030 per le auto alimentate esclusivamente da motore termico. Questo costante cambiamento di scadenze rende il dubbio sulla realtà della politica ancora più chiaro. Una politica costruita attorno a date simboliche rischia di produrre incertezza per consumatori, imprese e investitori. Chi deve acquistare un'auto, pianificare una flotta aziendale o investire in infrastrutture di ricarica ha bisogno di regole stabili. Se le scadenze vengono

spostate più volte, il divieto finisce per offrire meno certezza di quanto prometta, e, sicuramente, indebolire la credibilità del partito britannico attuale.

La lezione britannica, non riguarda soltanto il Regno Unito. Riguarda più in generale il modo in cui le democrazie occidentali affrontano le transizioni tecnologiche: un processo da accompagnare attraverso regole generali, concorrenza e innovazione, oppure come un percorso da imporre attraverso divieti e scadenze politiche. La prima strada lascia spazio all'adattamento, mentre la seconda rischia di trasformare un obiettivo condivisibile in un costo imposto.