

L'automotive verso la sostenibilità ambientale.

Qualche valutazione su Cina, Europa e Italia.

di

**Luca Beltrametti (Università di Genova) e
Corrado La Forgia (General Manager VHIT-Weifu, Vice-Presidente Federmeccanica)**

CUOA, Vicenza 11 Luglio 2024

Abstract

Lo studio analizza le recenti dinamiche del mercato mondiale dell'automotive evidenziando una crescita clamorosa del peso dei produttori cinesi a discapito dei produttori occidentali. Questa tendenza si associa ai radicali cambiamenti tecnologici in atto, imposti anche dalle normative europee, che hanno permesso alla Cina di contendere la leadership tecnologica nella produzione di veicoli elettrici. Si analizzano le politiche di sostegno alla domanda di auto elettriche in Cina e si svolge un confronto con le politiche europee per la transizione energetica. L'analisi evidenzia che il sistema di incentivi cinese ha favorito una continua innovazione tecnologica che ha innalzato il livello di performance dei veicoli e ne ha ridotto i costi di produzione. Ciò, associato alla disponibilità di materie prime, di enormi economie di scala e di competenze professionali, ha permesso un "sorpasso" rispetto ai leader tradizionali occidentali.

Il lavoro offre alcune riflessioni finalizzate a conservare e sviluppare il settore *automotive* europeo anche rivedendo le attuali normative comunitarie.

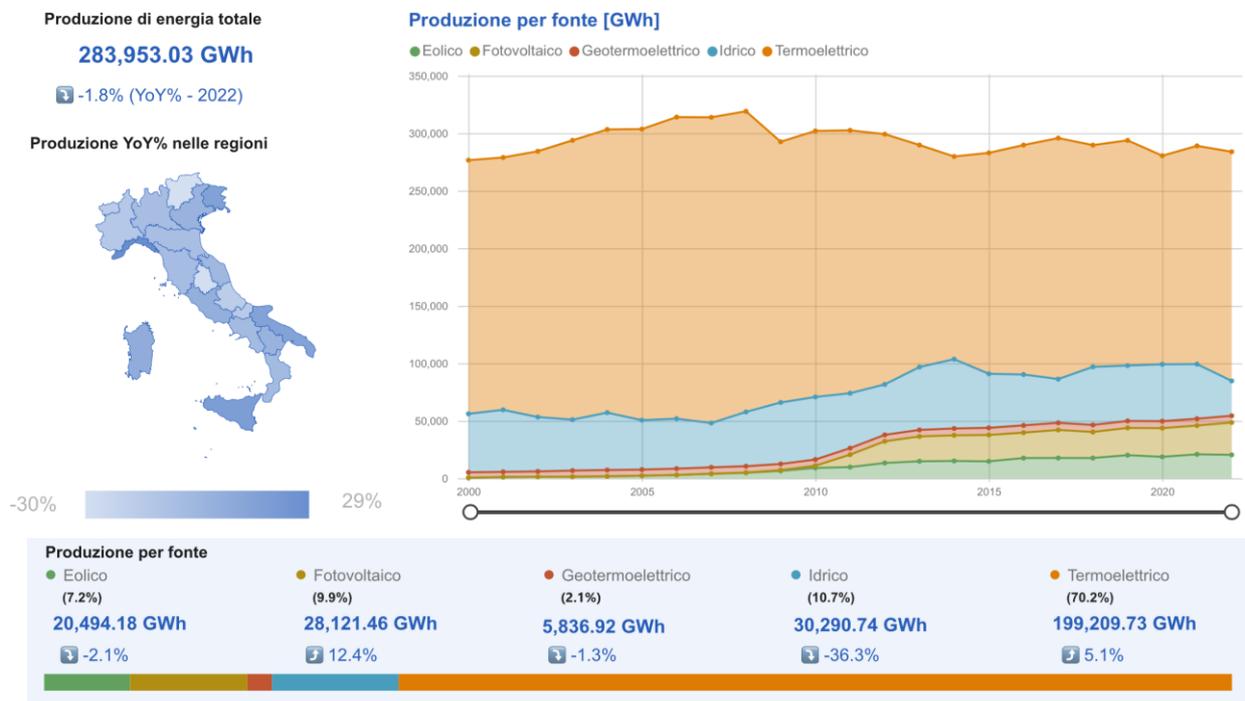
Con riferimento al nostro Paese, dopo avere brevemente analizzato le peculiarità del nostro sistema produttivo costituito principalmente da PMI, si avanzano alcune considerazioni e proposte nella prospettiva di una valorizzazione delle nostre filiere di fornitura all'interno delle catene globali del valore. Si prefigurano anche scenari di collaborazione con i nuovi players assumendo una loro crescente presenza in Europa e indicando nella creatività italiana la chiave per passare dal "Made in Italy" a "Invented and Made in Italy" a difesa della profittabilità delle imprese. Ciò garantirebbe la possibilità di fare investimenti e garantire salari adeguati. La questione della crescita dimensionale delle imprese rappresenta un punto tra i più importanti per le PMI italiane.

Si discutono infine le possibili implicazioni positive di un'effettiva adozione dei principi di neutralità tecnologica e di revisione di alcuni aspetti sostanziali delle politiche europee relative alla transizione green.

SINTESI PER PUNTI

Situazione

- Gli obiettivi "zero emissioni" fissati dall'Europa e la contestuale individuazione dell'elettrico come unica via possibile per il loro raggiungimento hanno, nei fatti, messo in condizioni di difficoltà il settore *automotive* continentale: i tempi proposti non sono compatibili con la disponibilità di infrastrutture, di sufficiente energia da fonti rinnovabili, di materie prime (saldamente nelle mani della Cina), di risorse economiche,...
 - Nel caso dell'Italia, ad esempio, seppur in crescita, la disponibilità di energia da fonti FER è ancora sotto il 50%
 - La rete di ricarica conta circa 50000 punti: considerando un rapporto di 1 stazione di ricarica per ogni 10 veicoli dovremmo decuplicare le installazioni per far fronte agli obiettivi di 6 milioni di veicoli previsti dal PNIEC.



Fonte: Terna

LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA IN ITALIA

IN ITALIA SONO PRESENTI
AL 31 DICEMBRE 2023

50.678 punti di ricarica
a uso pubblico
per veicoli elettrici

43.564

Potenza
< 50 kW

4.579

Potenza tra
50 kW e 149 kW

2.535

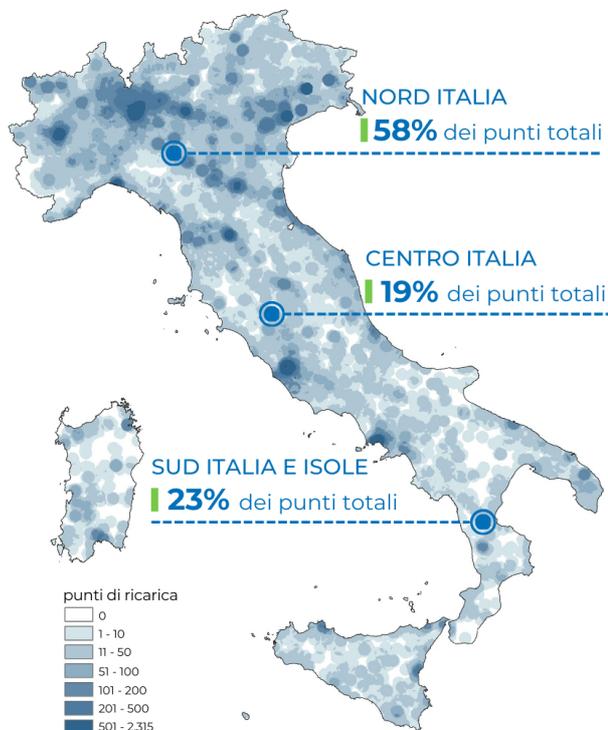
Potenza
≥ 150 kW

Le installazioni di nuovi punti di ricarica continuano a correre e nel 2023 hanno raggiunto il **valore più alto di sempre**:

+3.450 punti di ricarica
nel Q4 2023

+13.906 punti di ricarica
nell'intero 2023

Di cui il **22%** di tipo
veloce e ultra-veloce



Nell'86% del territorio nazionale si può trovare almeno un punto di ricarica in un raggio di 10 km. Un valore che cresce esponenzialmente avvicinandosi a centri urbani e grandi città, dove il dato **può superare anche i 2.000 punti disponibili** nello stesso raggio.

CONFRONTO CON L'EUROPA



Punti di ricarica
ogni 100 BEV
circolanti: **23**

Punti di ricarica
DC ogni 100 BEV
circolanti: **3,4**



Punti di ricarica
ogni 100 BEV
circolanti: **14**

Punti di ricarica
DC ogni 100 BEV
circolanti: **2,1**



Punti di ricarica
ogni 100 BEV
circolanti: **10**

Punti di ricarica
DC ogni 100 BEV
circolanti: **2,0**



Punti di ricarica
ogni 100 BEV
circolanti: **10**

Punti di ricarica
DC ogni 100 BEV
circolanti: **1,5**

RICARICARE IN AUTOSTRADA

Sulle autostrade italiane
sono presenti

932 punti di ricarica

di cui l'**85%** è in **corrente continua (DC)** e il **61%** supera addirittura i **150kW**.

Almeno un'area di servizio
autostradale ogni 3 è **dotata di
infrastrutture di ricarica**.

Elaborazione Motus-E e RSE su dati Motus-E, Dataforce, EAFO.

- Essendo il motore elettrico, pur nella sua complessità, "più semplice" rispetto a un motore endotermico, la sua scelta ha, rimosso la barriera tecnologica che ha consentito, per molti anni, la leadership occidentale in materia.
- Le politiche industriali di sviluppo tecnologico in Cina risultano più focalizzate rispetto a quelle europee: partendo dalle 10 città più popolate si sono concentrate le infrastrutture e si è costruito un sistema premiante che incentivasse maggiormente chi innovava di più. In questo modo il livello di evoluzione tecnologica raggiunto contende la leadership alle case automobilistiche europee.
- Nell'arco temporale degli ultimi 25 anni è ben evidente un rallentamento di tutte le produzioni occidentali a svantaggio di quelle cinesi. I dati del sorpasso sono visibili nella Tabella 1. In particolare: in un quarto di secolo, a fronte di una crescita della produzione mondiale di circa 30 milioni di auto passeggeri (+81%), il ruolo dei produttori europei e americani si è drasticamente ridimensionato.

TABELLA 1: Produzione di AUTO passeggeri (fonte OICA, anni vari)

	1998	2007	2013	2023	var % 98/23	var % 98/07	var % 07/23	Var % 13/23	Var ass 98/23
EUROPA*	16.695.610	19.331.225	17.383.144	15.449.729	-7,5	1,6	-20,1	-11,1	-1.245.881
EU**	14.464.448	14.427.667	11.341.479	9.551.152	-34,0	0,0	-33,8	-15,8	-4.913.296
Francia	2.558.231	2.550.869	1.458.000	1.026.690	-59,9	0,0	-59,8	-29,6	-1.531.541
Germania	5.348.115	5.709.139	5.439.904	4.109.371	-23,2	0,7	-28,0	-24,5	-1.238.744
Italia	1.402.382	910.860	388.465	541.953	-61,4	-3,5	-40,5	39,5	-860.429
NAFTA	7.629.569	6.475.498	7.106.013	3.025.512	-60,3	-1,5	-53,3	-57,4	-4.604.057
USA	5.554.373	3.924.268	4.368.835	1.745.171	-68,6	-2,9	-55,5	-60,1	-3.809.202
Cina	507.103	6.381.116	18.085.213	26.123.757	5051,6	115,8	309,4	44,4	25.616.654
Giappone	8.055.763	9.944.637	8.189.323	7.765.428	-3,6	2,3	-21,9	-5,2	-290.335
Sud Corea	1.625.125	3.723.482	4.122.604	3.908.747	140,5	12,9	5,0	-5,2	2.283.622
Totale mondo	37.262.942	53.049.391	65.462.496	68.020.264	82,5	4,2	28,2	3,9	30.757.322
* EU15+Uk+nuovi paesi est entrati in EU + Turchia; **EU15+UK									

Fonte: nostre elaborazioni su dati OICA

- Con riferimento al dinamico mercato cinese i maggiori player internazionali come VW e Toyota sono ancora nella posizione di leadership se si considera anche la propulsione endotermica

Top-Selling Brands in China in 2024.01

CarNewsChina.com

Rank	Brand	Sale	YoY Change	Share
1	Volkswagen	209,476	+41.5%	10.29%
2	BYD	191,122	+43.4%	9.39%
3	Toyota	141,689	+35.1%	6.96%
4	Changan	130,408	+52.7%	6.41%
5	Honda	129,638	+102.6%	6.37%
6	Geely	120,019	+72.6%	5.90%
7	Wuling	73,064	+43.4%	3.59%
8	BMW	68,873	+21.3%	3.38%
9	Chery	62,178	+192.5%	3.06%
10	Nissan	58,575	+43.0%	2.88%
Whole Market		2,035,000	+57.4%	100%

- Se invece ci concentriamo sulla sola produzione di veicoli elettrici il quadro cambia radicalmente: la classifica, in questo caso, premia solo produttori locali e BYD, riconosciuto leader di mercato insieme a Tesla, fa la parte del leone.

Rank	Brand	Sale	Share
1	BYD	98,423	26.18%
2	Tesla	39,881	10.61%
3	Wuling	27,557	7.33%
4	Aion	21,115	5.62%
5	Changan	19,472	5.18%
6	Volkswagen	15,828	4.21%
7	Zeekr	12,537	3.33%
8	Geely	11,876	3.16%
9	Nio	10,055	2.67%
10	Leap	8,849	2.35%
Whole Market		376,000	100%

Proposte nella prospettiva europea:

- Rivalutazione pragmatica e consapevole degli obiettivi, tempi e soluzioni da adottare per supportare la trasformazione green che NON mettiamo in discussione. Non è il "se" ma "il come e il quando".
- Adozione di una effettiva neutralità tecnologica che consentirebbe raggiungimenti di obiettivi importanti eliminando l' "imbuto tecnologico" in cui ci si ritrova oggi.

La neutralità tecnologica, con le sue possibili soluzioni (motorizzazioni a idrogeno, fuel cell a idrogeno, bio-combustibili, combustibili sintetici) avrebbero il vantaggio di allargare il ventaglio delle soluzioni tecnologiche dando possibilità ai produttori europei e ai loro fornitori di diversificare l'offerta di prodotti anche conquistando posizioni di leadership globale.

- Più *public procurement*.
- Infine, oggi vi sono vincoli normativi in termini di densità di emissioni allo scarico e **non di emissioni assolute**: ciò ha determinato una distorsione della produzione europea verso auto pesanti, veloci e costose (vedi Pardi 2022)
- L'asticella tecnologica deve essere alzata progressivamente (definizione di veicolo elettrico meritevole di incentivi tecnicamente più dettagliata e modificata nel tempo) così come accadde per Euro 1, Euro 2... Euro 6.

Proposte nella prospettiva italiana:

- Con il suo sistema manifatturiero fatto per la maggior parte di PMI l'Italia deve necessariamente trovare la sua collocazione nelle nuove catene globali del valore: i costruttori francesi e tedeschi non bastano più. Il tema è reso ancor più critico dall'assenza, di grandi "rimorchiatori tecnologici" autoctoni.

- Puntando sulla creatività come tratto distintivo nazionale, gli incentivi pubblici dovrebbero mirare alla R&D per favorire il passaggio da "*Made in Italy*" a "*Invented and Made in Italy*" per scongiurare il pericolo di essere relegati al ruolo di "produttori di pezzi" in competizione con paesi *low cost* ma non più *low quality*.
- Per poter interagire con i grandi *players* internazionali bisogna prima risolvere il tema della crescita dimensionale d'impresa e quello della *governance* manageriale.
- L'attrazione di investimenti cinesi in Italia deve anche essere vista come un obiettivo strategico, visto che molti paesi europei si stanno muovendo in questo senso. Giappone e Corea negli anni scorsi hanno dimostrato che è non possibile solo produrre oltre oceano e spedire i veicoli via nave in Europa. Una politica "*local per loca*" che preveda insediamenti produttivi sui mercati di riferimento è fondamentale. Va quindi colta l'opportunità.
- Occorre perseguire uno spirito di collaborazione e non di scontro ideologico. Pur nel rispetto dei valori economici, finanziari, sociali, etici, riteniamo fondamentale instaurare una relazione di confronto e di collaborazione con chi ha oggi la *leadership* tecnologica dei veicoli elettrici. Lo scontro frontale porterebbe, come in tutte le guerre, a risultati imprevedibili e potenzialmente molto negativi per entrambe le parti. È auspicabile che la questione dei dazi trovi i giusti compromessi e sia gestita con equilibrio.