

La Federazione

informazione quotidiana sull'attività regionale

15/12/21

Auto elettrica: una svolta per la mobilità (dei lavoratori) e per chi può permettersela? Intanto in Cina le auto NEV (Neighborhood Electric Vehicles) segnano +180% nelle vendite.

Le novità introdotte dal Piano Fit for 55 con la proposta di bandire i motori endotermici a partire dal 2035 fa tremare i polsi ad intere filiere produttive. Le recenti dichiarazioni del Ministro Giovannini non lasciano spazio ai dubbi sul fatto che l'elettrico rappresenti politicamente la propulsione del futuro e l'aumento delle immatricolazioni lo conferma. Rimangono tuttavia grandi interrogativi rispetto alla transizione energetica in atto, non sappiamo ancora quanto costerà esattamente ai Paesi in termini finanziari, e l'Italia rischia di non poter in alcun modo governare questo processo, per via delle grandi lacune del nostro impianto industriale per quanto concerne sia la dotazione di materie prime che le competenze per la loro lavorazione.

L'Europa e l'Italia negli anni hanno raccolto grandi quantità di sapere sotto il profilo delle competenze meccaniche, complice il boom economico del dopoguerra, e se non rapidamente riconvertita l'industria automotive nel nostro Continente rischia di sparire, schiacciata dalla Cina. Il Paese asiatico è detentore di un'industria di base molto forte nella metallurgia ed ha una grandissima capacità di lavorazione, nonché il monopolio dal punto di vista delle quote di mercato, dei cosiddetti "materiali critici" per la transizione energetica (rame, cobalto, nichel ecc...). L'Europa non potrà mai competere, a parità di costi, con la Cina.

Alcuni dati mostrano che le vendite di NEV - Neighborhood Electric Vehicles - nel Paese hanno raggiunto un massimo storico di quasi 1,48 milioni di unità nei primi sette mesi del 2021, superando le vendite totali di nuovi veicoli elettrici del 2020 e rappresentando il 10% delle vendite di nuove auto tra gennaio e luglio, in aumento di 6,1 punti percentuali rispetto alla quota nello stesso periodo dello scorso anno. Ecco dove sono finiti i microchip.

Sotto il profilo della disponibilità di materia prima va considerato inoltre che gli scenari *net-zero* presuppongono, per la parte "ricca" del Globo, una richiesta dei materiali critici per i quali non si prevede ancora quale sarà la loro quotazione sui mercati globali, con l'impennata della domanda che scaturirà dalla corsa per la transizione energetica (alcuni effetti li stiamo vedendo quotidianamente con il prezzo del metano e dell'energia elettrica). Un altro elemento da considerare, che impatterà fortemente nelle filiere della meccatronica è che il numero di parti mobili e soggette a usura all'interno di un'auto elettrica (Chevy Bolt, nel grafico riportato) è un quinto rispetto ad un'auto tradizionale, con il risultato che queste industrie andranno a cancellare interi segmenti della componentistica, tuttavia con una complessità ben maggiore sotto il profilo dell'elettronica.

Da quanto emerge dagli ultimi dati sulle immatricolazioni i consumatori

italiani se non dispongono di incentivi adeguati, l'auto non la cambiano, quindi da qui ai prossimi 10 anni avremo un parco circolante più vecchio, attualmente si contano circa 1 miliardo e 400 mila auto nel Mondo, di cui lo 0.7% di auto elettriche.

Figure 6: Vehicle content on tier-1 level by sub-sector (\$k)

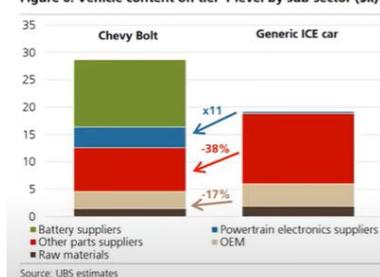


Figure 7: Number of parts in the powertrain



La Federazione

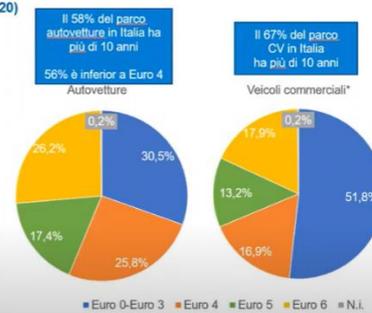
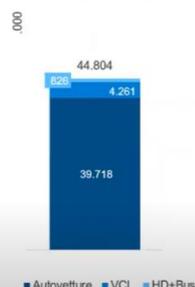
informazione quotidiana sull'attività regionale

15/12/21

Il mercato delle autovetture in Italia per alimentazione



Il parco circolante in Italia Per tipologia e classe Euro (al 31/12/2020)



Elaborazioni grafiche ANFIA su dati Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili. *

HEV: Hybrid Electric Vehicle

PHEV: Full Hybrid Electric Vehicle

BEV: Battery Electric Vehicle

L'impressione è che la conversione dell'intero parco circolante nei tempi prefissati, con l'obiettivo delle emissioni zero nel 2050, sia per il momento un miraggio. Ben più realistico pensare è che l'automobile non sarà più il bene di massa che è stato per decenni, chi potrà disporre liberamente di veicoli *green* sarà una minoranza e nel frattempo chi ne possiede una cercherà di mantenerla il più possibile, blocchi alla circolazione permettendo. Cambieranno i paradigmi della mobilità, già scalfiti dalla pandemia, ci sarà verosimilmente ad un ricorso maggiore al trasporto pubblico, condiviso e ai noleggi a lungo e breve termine. Le abitudini dei cittadini cambieranno a tal punto che le esigenze di spostarsi e il pendolarismo non sarà più quello che conosciamo e il vero interrogativo non sarà più "come mi conviene spostarmi?" ma "perché devo spostarmi?".

Il nostro Paese dovrà verosimilmente trovare risposte all'interno dei processi industriali di cattura della CO₂, nell'impiego di biocarburanti e in fonti di energia alternative, si dovrà investire nella ricerca in ambito tecnologico per la creazione di batterie cercando di svincolarsi il più possibile dalle importazioni di questi prodotti.