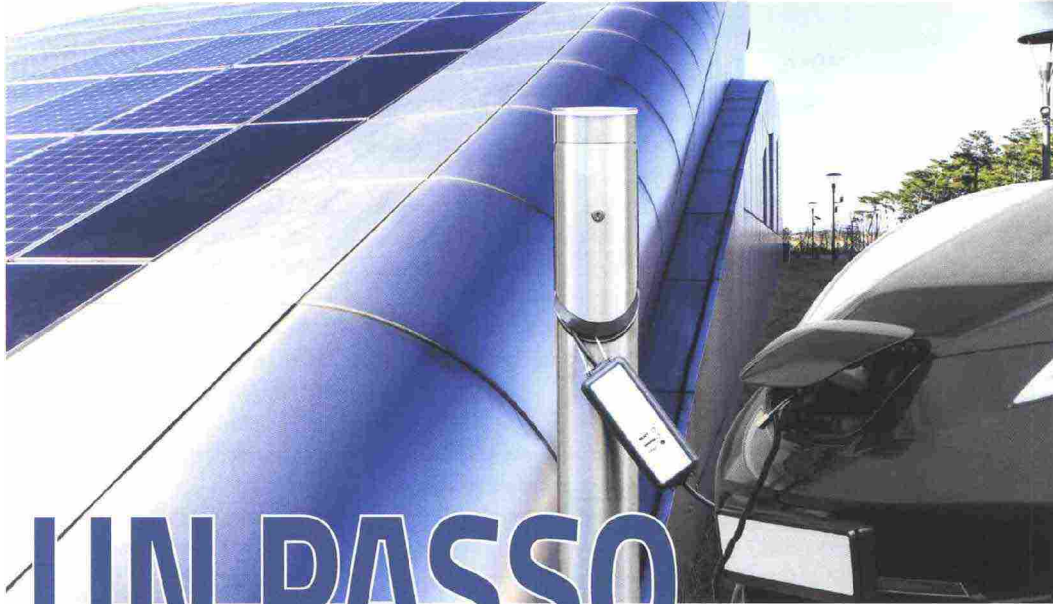


SCENARI

SPECIALE MOBILITÀ
SOSTENIBILE



UN PASSO ALLA (S)VOLTA

L'auto elettrica cresce a tripla cifra, ma non è ancora "di massa". Quando i numeri dell'immatricolato saranno tali da consentire economie di scala e prezzi accessibili all'automobilista medio? Ne abbiamo parlato con **Marco Stella**, presidente del Gruppo Componenti **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e vice presidente di Clepa (European association of automotive suppliers).

FM: Le Case auto hanno fatto forti investimenti sugli EV, ma in media i prezzi di accesso sono ancora troppo alti per la maggior parte dei consumatori (flotte comprese) e le immatricolazioni, anche se in crescita, pesano poco. Quando il mercato dell'elettrico raggiungerà numeri non marginali?

"In Italia e in Europa lo sviluppo

Siamo entrati nel decennio della transizione energetica: nel 2030 metà delle nuove immatricolazioni sarà elettrico o plug-in. Un percorso che sembra ineluttabile; ma quando queste categorie di auto diventeranno davvero accessibili? Ecco la vision di **Anfia**

dell'elettrico è guidato dalla normativa molto stringente sulla riduzione delle emissioni di CO2. Un'ottica rafforzata ulteriormente dal Recovery Plan, ribattezzato Next Generation EU. Ora il mercato cresce in tripla cifra, ma partendo da numeri molto bassi. Va detto però che in Italia, nel 2020, l'immatricolato in qualche modo elettrificato è arrivato al 20%, contando anche il Mild Hybrid. Anche i puri elettrici si cominciano a misurare nell'ordine di qualche decina di migliaia e, quindi, ad assumere un certo rilievo. La previsione è che, con le economie di scala e l'evol-

zione tecnologica di tutti gli elementi a cominciare dai pacchi batterie, i prezzi tenderanno a scendere. Nella pianificazione della transizione dall'endotermico all'elettrico si stima che nel prossimo decennio i costi si livelleranno, grazie anche alla minore complessità dei componenti degli EV e alla manutenzione meno frequente".

FM: Quando i veicoli elettrici saranno competitivi, anche senza incentivi pubblici?

"Per i prossimi 4-5 anni, almeno fino al 2025, sarà ancora necessario un

di Marina
Marzulli

Fm

21



Marco Stella,
Anfia

sostegno da parte delle istituzioni perché il mercato possa progredire e raggiungere la massa critica necessaria per attivare economie di scala. Non posso escludere che servano incentivi anche in seguito. È un percorso che va di pari passo con la crescita della diffusione delle infrastrutture di ricarica, sia pubbliche, sia private e aziendali. Si tratta di percorsi paralleli e, a livello industriale, vediamo nel plug-in una tecnologia da tenere in conto ancora per un po' di tempo. Lo sviluppo delle infrastrutture deve accelerare nei numeri, nella semplificazione delle procedure amministrative per realizzare punti di ricarica e nella compatibilità dei vari sistemi, e andare verso una standardizzazione. I costi di gestione dell'auto elettrica devono rimanere competitivi".

“

Per i prossimi 4-5 anni sarà ancora necessario un sostegno da parte delle istituzioni perché il mercato possa progredire e raggiungere la massa critica necessaria per attivare economie di scala

Marco Stella Anfia

”

FM: Quando le auto elettriche diventeranno una presenza rilevante sulle nostre strade?

“Dallo studio congiunto di Anfia con Roland Berger, confermato anche da altri studi di settore, in Europa il mercato delle nuove immatricolazioni nel 2030 sarà per metà elettrico, cioè Bev o Phev. È un dato forte, al netto delle potenziali variazioni legate a una normativa ancora più stringente, come stimato dalla Commissione Von der Leyen”.

FM: Le auto elettriche saranno destinate a soppiantare le auto endotermiche o conviveranno insieme a lungo?

“È plausibile che nel medio-lungo termine, cioè nell'arco di un decennio, si arrivi a una penetrazione molto forte dell'elettrico, ma il circolante sarà ancora in larga parte endotermico. Le tecnologie conviveranno a lungo, perché non si tratta di una transizione che coinvolge solo le auto e le infrastrutture, ma tutto il settore energetico. Ricaricare auto elettriche con energia prodotta da carburanti fossili non porta a un bilancio finale ambientale positivo. Bisogna prevedere anche la transizione energetica”.

FM: L'elettrificazione è un percorso ormai inevitabile? È possibile che siano altre le tecnologie che userebbero in futuro?

“Dal mio punto di vista, l'auto elettri-

ficata è un percorso ineluttabile, non intendo per forza con le tecnologie odierne (lo stoccaggio in batterie). Il tema dell'idrogeno è molto promettente, ma in uno scenario ancora a lungo termine. Questo primo step tecnologico della vettura elettrica a batterie avrà molti altri sviluppi, probabilmente anche nel campo dei motori a combustione, magari con carburanti sintetici a zero emissioni. Ciò che è certo è che tutte le nostre azioni si baseranno sulla riduzione dell'impatto ambientale, al di là della specifica tecnologia scelta”.

FM: Quanto è preparata la filiera automotive alla svolta elettrica?

“Non è affatto scontato che ci sia sincronia fra l'abbandonare una tecnologia e l'usarne un'altra, è una preoccupazione condivisa da tutti in Europa. Il punto è come viene affrontata la transizione. In Italia abbiamo alcune eccellenze che sono già pronte, ma una parte consistente della filiera è legata a domini più tradizionali. L'auto elettrica è meno complessa e necessita di meno manutenzione: il primo tagliando si fa dopo centinaia di migliaia di chilometri. Quindi è una sfida anche per tutto il sistema del post-vendita. La transizione deve essere guidata da un robusto schema di politica economica, con l'appoggio delle istituzioni, nell'ottica di convertire e salvaguardare il maggior numero possibile di posti di lavoro”.

Cosa dice la normativa europea

I Costruttori sono tenuti a rispettare le norme europee sulle emissioni medie di CO2. Il valore ammesso è di 95 g/km, misurato non sulla gamma ma sul venduto. A questo si aggiunge il sistema dei supercrediti, che premia le auto sotto i 50 g/km di CO2 (ovvero le elettriche e le ibride plug-in). Chi sfiora questi limiti, paga multe altissime: 95 euro per ogni grammo in eccesso, cifra da moltiplicare per il numero di vetture immatricolate in Europa. Le emissioni di CO2 delle auto nuove dovranno ridursi ulteriormente da qui al 2030, con un obiettivo intermedio del 15% al 2025. Ciò vuol dire un tetto di 81 g/km tra quattro anni e 60 g/km tra un decennio. Obiettivi difficili, raggiungibili solo con una decisa virata verso l'elettrico.