

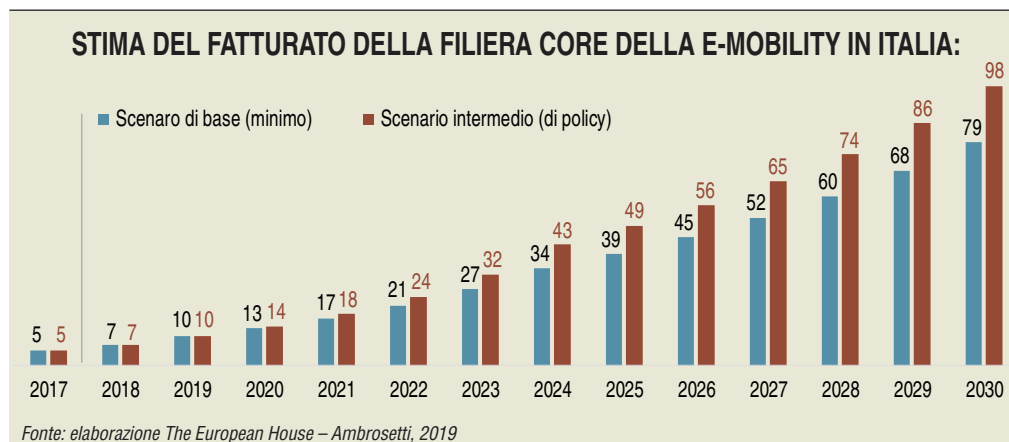
Uno studio Ambrosetti-Motus-E analizza il possibile impatto dell'elettrificazione sulla filiera italiana

È L'ORA DI DARSI UNA SCOSSA

Dall'e-mobility opportunità di crescita per 10 mila imprese

DI PIETRO MASOTTI

Il prossimo inasprimento dei limiti alle emissioni che scatterà dal gennaio 2020 (95g CO₂/km sul totale delle auto immatricolate) sta condizionando il mercato delle auto elettriche in questo ultimo trimestre 2019, dando esito a una crescita meno brillante rispetto ai mesi scorsi. Il mese di ottobre appena concluso certifica un dato di vendite in calo e ripete un trend già in atto a settembre, anche se la quota sul totale delle vendite nel mercato per il mese supera (1.05%) e conferma una crescita generale rispetto al 2018 che non pare possa essere intaccata da questi ultimi dati. Basti dire, per esempio, che in queste stesse settimane si registra un leggero aumento delle Phev, ovvero le ibride plug-in. Il dato di vendita delle elettriche infatti si inserisce in un settore auto che registra qualche timido segnale di ripresa (+6,67% di immatricolazioni in ottobre rispetto al 2018, a settembre era addirittura +13,6%) e arriva dopo almeno un quinquennio nel quale il comparto è cresciuto costantemente, anche in Italia. Recentemente uno studio presentato dall'associazione MOTUS-E e da The European House - Ambrosetti, intitolato *La filiera della mobilità elettrica «Made in Italy»: imprese, territori e tecnologie della e-Mobility*, aveva evidenziato come, insieme al mercato, stesse crescendo anche in Italia tutta la filiera tricolore attiva nella e-Mobility. Dal fatturato di 2,2



miliardi di euro registrato nel 2013, si leggeva nel rapporto, la filiera allargata dei prodotti e servizi per la mobilità elettrica ha generato in Italia ricavi complessivi per circa 6 miliardi di euro nel 2017, crescendo a un tasso medio annuo composto del +28,7%. Considerando la curva di penetrazione prevista per i veicoli elettrici a batteria e i PHEV entro il 2030, il fatturato complessivo di questa filiera potrebbe arrivare fino a 98 miliardi di euro nel caso dello «scenario intermedio» o, nell'ipotesi più prudente, a 79 miliardi di euro, allargando il coinvolgimento delle realtà industriali e imprenditoriali italiane dalle 160 già attive nel settore a oltre 10 mila imprese.

In tale contesto dunque non mancano importanti prospettive di sviluppo, specie in Italia, un Paese nel quale il tasso di motorizzazione è tra i più elevati in Europa e i costi sociali del trasporto sono ancora

tra i più elevati. «La mobilità elettrica può rappresentare un volano per lo sviluppo dell'intero sistema-Paese», conferma **Dino Marcozzi**, Segretario Generale di MOTUS-E, «e lo studio dimostra che le nostre imprese sono già pronte e stanno affrontando con coraggio le sfide della transizione». «Dall'analisi svolta emerge come la filiera della mobilità elettrica integri, da monte a valle, molteplici attività legate non solo alla tradizione che l'Italia vanta nell'automotive e nella componentistica, ma anche a prodotti e servizi innovativi e cross-industry», spiega **Lorenzo Tavazzi**, Associate Partner e Responsabile Area Scenari e Intelligence di The European House - Ambrosetti. «Attraverso il ripensamento dei modelli di business e la specializzazione su alcune produzioni ad alto valore aggiunto destinate alla mobilità elettrica, le imprese italiane potranno inserirsi sull'onda del trend di

crescita del settore e rafforzare la propria presenza sul mercato domestico e all'estero per competere con i player internazionali.»

Un ruolo decisivo, nel completare il mosaico per lo sviluppo della filiera della e-Mobility, spetta alle istituzioni ed è per questo che, a conclusione dello studio, gli esperti hanno sintetizzato 10 elementi chiave da sottoporre all'attenzione dei decisori pubblici per incentivare il sostegno allo sviluppo del comparto. Tra gli altri, la presenza nella filiera di «campioni» nazionali di grandi dimensioni e di un fitto tessuto di Pmi, il peso crescente delle imprese del Centro-Sud Italia, la specializzazione produttiva sulle componenti a maggior valore aggiunto della componente manifatturiera e le capacità di resilienza dimostrate dalle aziende della filiera rispetto ai peer dei singoli settori, soprattutto in quelli strategici e a maggiore valore aggiunto. (riproduzione riservata)

Un mercato a corrente... continua

A ottobre la quota di elettriche immatricolate sul totale delle vendite supera di poco l'1%, in linea con il trend di crescita mese su mese rispetto al 2018. Il market share dell'elettrico vede ancora la predominanza delle BEV (53%), ovvero le elettriche a batteria, sulle PHEV, vale a dire le ibride con ricarica «alla spina». Complessivamente nell'YTD (gennaio-ottobre) le BEV superano le PHEV in quota di mercato, 64% a 36%. Le vendite di auto elettriche sono in crescita complessivamente lungo tutti i segmenti di mercato, rispetto agli equivalenti periodi del 2018. Risultano dominanti le vendite di veicoli privati e noleggio a lungo termine, mentre è più moderata la crescita nelle flotte e nei noleggi di breve termine. Omogenea la distribuzione regionale. Le regioni del Nord-Est e Nord-Ovest rimangono in testa nelle vendite, anche grazie ad alcune politiche incentivanti a favore della mobilità elettrica, sia a livello urbano che regionale, come nel caso della Regione Lombardia e della Regione Friuli-Venezia Giulia. (riproduzione riservata)

Silvestrini (Kyoto Club): Dall'impatto delle batterie alla dipendenza dalla Cina, facciamo chiarezza sui dubbi che circondano la rivoluzione elettrica

La direzione che sta prendendo il mondo dei trasporti è segnata. I piani industriali delle case automobilistiche di tutto il mondo sono incentrati in maniera determinante sullo sviluppo delle trazioni elettriche, con investimenti nell'ordine di decine di miliardi di euro. È di tutta evidenza, peraltro, il ruolo positivo della diffusione di veicoli elettrici nella riduzione delle emissioni climateranti e nel combattere il grave inquinamento dei nostri centri urbani.

Se però è chiaro che il futuro prossimo del settore dei trasporti non può prescindere da questa tecnologia, non altrettanto chiari – stando almeno a quello che si legge su alcuni organi di informazione – sono alcuni aspetti essenziali di questa rivoluzione in atto, quali le materie prime delle batterie e il loro riciclo, l'autonomia delle stesse, la capacità di reazione della rete elettrica.

Partiamo dal mercato delle batterie agli

ioni di litio: Bloomberg stima una crescita del 280% al 2025 e su alcuni supposti «limiti» delle batterie come la pesantezza, la durata o il riciclo è in atto una rapidissima evoluzione. Anche sul fronte dei costi bisogna segnalare un fatto di rilievo, che avrà impatti positivi sugli stessi prezzi delle auto elettriche: tra il 2010 e il 2018 sono calati dell'85%.

La densità energetica delle batterie continua ad aumentare, garantendo percorrenze più elevate e maggiore velocità di ricarica. Tesla raggiunge già 250 Wh/kg, ma punta a 330 Wh/kg e il Dipartimento dell'Energia Usa ha finanziato ricerche per arrivare a 500 Wh/kg. Sul versante del riciclo, poi, si stanno



Gianni Silvestrini, direttore scientifico Kyoto Club

investendo notevoli risorse per migliorare i processi: nel solo 2018 si sono trattate 97.000 tonnellate di batterie, la metà degli accumuli giunti a fine vita. In qualche caso si riesce ormai a recuperare l'80% dei vari componenti.

Da più parti si legge del presunto rischio di una dipendenza, per quanto riguarda lo sviluppo del mercato della mobilità a trazione elettrica,

dalla Cina, che avrebbe le maggiori riserve di litio. In realtà le riserve di litio vedono la Cina al quarto posto dopo Cile, Australia e Argentina. Vera invece la forza di Pechino nella capacità produttiva di batterie pari al 73% del totale globale. L'Europa, partita

molto in ritardo, conta di decuplicare entro il 2023 la sua capacità produttiva, portandola a 198 GWh/a e sorpassando così gli Usa.

Un cenno meritano le possibili criticità per le reti elettriche. Anche qui alcuni spesso sostengono che ci sarebbe il rischio di «restare al buio» la sera quando le auto si ricaricano. In realtà, proprio la responsabile delle strategie della rete elettrica inglese, Kaye O'Neill, afferma che la presenza di un ampio parco di auto elettriche potrà consentire di rendere più flessibile il sistema energetico riducendo i costi per i consumatori. La diffusione su larga scala delle vetture elettriche è considerata infatti fondamentale per la gestione di forti produzioni solari ed eoliche, fungendo da accumulo distribuito in grado di interagire in modo «intelligente» con le reti. (riproduzione riservata)

Gianni Silvestrini, direttore scientifico Kyoto Club