

Auto elettrica: investimenti e nuovi posti di lavoro in Cina. E l'Europa?

Nell'ultimo anno la Cina ha investito 21,7 miliardi di euro nella produzione di veicoli elettrici (EV), mentre l'Europa solo 3,2, questi le cifre elaborate da Transport & Environment (T&E) a partire dagli annunci delle case automobilistiche europee. La Cina produce un terzo in più di automobili rispetto all'Europa ([23,5 milioni](#) di autovetture prodotte nel 2017 e 17 milioni in Europa) per cui le dimensioni del mercato non spiegano l'enorme disparità di investimenti. L'ambizioso mandato della Cina, che impone ai costruttori automobilistici di produrre veicoli elettrici sul suo territorio, è un fattore chiave per gli investimenti nei veicoli elettrici, che oggi manca in Europa.

La politica cinese in materia di veicoli puliti - il "mandato per i veicoli a energia nuova" - prevede che i costruttori di automobili ottengano crediti per la produzione di veicoli elettrici equivalenti al 10% del mercato complessivo delle autovetture nel 2019 e al 12% nel 2020. Considerando la struttura del credito, l'obiettivo per il 2020 si tradurrebbe in veicoli a zero emissioni pari a circa il [4% dei veicoli venduti](#). Nel novembre dello scorso anno, la Commissione europea ha proposto nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 delle autovetture del 15% e del 30% rispettivamente nel 2025 e nel 2030, ma non ha posto nessun obiettivo significativo sulle vendite di veicoli a zero emissioni. I ministri dell'ambiente dell'UE si incontreranno lunedì prossimo (25 giugno) per discutere le ambizioni della proposta e molti paesi dovrebbero spingere per un suo rafforzamento.

Le principali associazioni ambientaliste italiane, **Greenpeace, Legambiente, WWF, Kyoto Club, Fondazione per lo sviluppo sostenibile e Cittadini per l'Aria** hanno [invitato il Ministro Sergio Costa](#) a introdurre obiettivi di vendita obbligatori per i veicoli Low e Zero Emission e a sostenere obiettivi più ambiziosi di riduzione delle emissioni di CO2 di auto e furgoni, in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi.

Veronica Aneris, rappresentante italiano di Transport & Environment, dichiara: *"La voce delle associazioni ambientaliste italiane sulla tecnologia necessaria per il futuro dei trasporti italiani è chiara: bisogna convergere verso la produzione di veicoli a zero emissioni. A tal fine, e per garantire posti di lavoro nel settore automobilistico in Europa e non in Asia, il Parlamento europeo e i governi dell'UE devono fissare un obiettivo vincolante di riduzione del 20% delle emissioni di CO2 per il 2025 ed uno sulle vendite di veicoli elettrici. Il mandato per i veicoli a emissioni zero introdotto dalla Cina lo scorso anno è il fattore principale della sua leadership nel settore della mobilità elettrica, ma non è troppo tardi perché l'Europa recuperi il suo ritardo"*.

Volkswagen, Daimler e Renault-Nissan stanno gareggiando per investire nella produzione cinese di veicoli elettrici. Il più grande produttore automobilistico europeo, il Gruppo Volkswagen, è in testa con una joint venture da [10 miliardi di euro](#) con la cinese Anhui Jianghuai nell'ambito dell'iniziativa Roadmap E per aumentare le vendite di veicoli elettrici a 1,5 milioni di euro entro il 2025. Nissan ha promesso 8 miliardi di euro come parte di una joint venture con Renault e Dongfeng nel tentativo di diventare il principale produttore di veicoli elettrici in Cina. Daimler AG si è associata con la cinese BAIC in una joint venture da 1,6 miliardi di euro per aumentare la produzione di veicoli elettrici Mercedes nel nuovo stabilimento di Pechino.

Le case automobilistiche sono state chiare su come il forte mandato cinese sui veicoli rappresenti il driver principale dei loro investimenti. Un portavoce della Volkswagen ha dichiarato a [Bloomberg](#) che tale politica "si adatta perfettamente alla nostra tabella di marcia

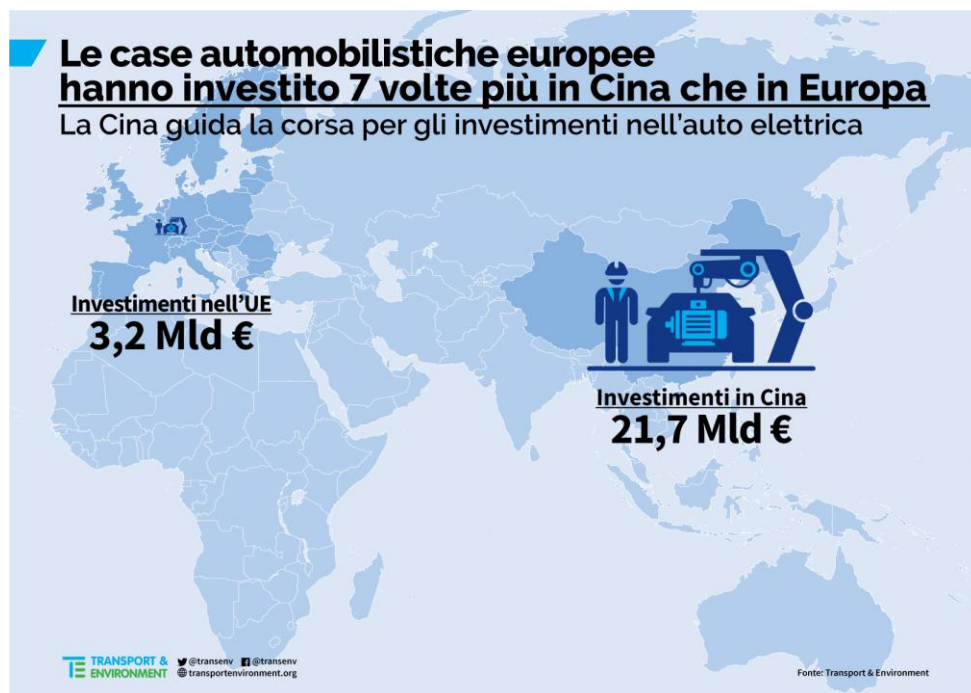
per i veicoli elettrici annunciata di recente". A seguito della sua decisione di produrre la Mini elettrica in Cina, BMW ha detto che stava seguendo un assioma chiave del business: "[La produzione segue il mercato](#)".

Un recente studio di Cambridge Econometrics - promosso da [BMW, Renault-Nissan, Valeo, ABB, sindacati, gruppo consumatori BEUC e associazioni ambientaliste](#) - ha concluso che 206.000 posti di lavoro netti potrebbero essere creati nell'UE dal passaggio dai veicoli a combustibili fossili a quelli alimentati da energie rinnovabili entro il 2030 [1]. Ma affinché ciò accada sono necessarie norme severe che spingano l'industria a investire in questo settore. T&E stima che se in Europa nel 2030 le automobili elettriche venissero per la maggior parte importate, un terzo dei posti di lavoro nel settore manifatturiero andrebbe perso.

Raimondo Orsini, Direttore della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, ha detto: "*L'europa non può perdere il treno della green economy e lasciare alla Cina la crescita dei green jobs. L'auto elettrica, su cui tutti i produttori stanno investendo nel mondo, deve essere prodotta in Europa con quote ragionevoli e non marginali. Siamo in un momento cruciale e la partita si può ancora vincere, ma servono le giuste politiche industriali*".

Le automobili e i furgoni sono responsabili dei due terzi delle emissioni di carbonio prodotte dai trasporti, il settore con le emissioni più elevate dell'UE, con il 27% delle emissioni totali di CO2. I trasporti sono l'unico settore il cui impatto sul clima è aumentato dal 1990.

Anna Gerometta "*Per evitare che si ponga in futuro l'odioso ricatto fra lavoro e ambiente sono necessarie - oggi - politiche lungimiranti e tempestive per favorire le nuove tecnologie e la competitività dell'industria europea nel mondo. Che si passi al trasporto elettrico dove e nella misura in cui questo è necessario - senza escludere altre forme di mobilità ad ancor minore impatto - è oggi un passo inevitabile, per migliorare l'aria e ridurre l'impatto dell'inquinamento atmosferico nel nostro paese*".



FINE

Note per i redattori

[1] Questo si basa su uno scenario che ipotizza che nel 2030 il 25% dei veicoli venduti sarà ibrido, l'8% ibrido plug-in, il 15% elettrico a batteria e il 2% a celle a combustibile. Il restante 50% è costituito da veicoli con motore a combustione interna.

Contatti

Julia Poliscanova
Clean vehicles and air quality manager
Transport & Environment
E: julia.poliscanova@transportenvironment.org
T: +32 (0)471 449 643

Veronica Aneris
Esperto nazionale per l'Italia
Transport & Environment
E: veronica.aneris@transportenvironment.org
T: +39 329 26 51 413