

NUOVI LAVORI

NEWSLETTER INFORMAZIONI n. 313 del giorno 14 03 2023

“Nuovi Lavori è partner di Wecanjob”



wecanjob

ESPLORA
SCEGLI
REALIZZA

NEWSLETTER APPROFONDIMENTI

VERSO IL 2035? L' AUTOSCONTRO PER IL FUTURO

Indice

1. *Morese Raffaele:* *Automotive, qui si fa l'Europa o si va a sottopadrone*
2. *Prodi Romano:* *La scelta green dell'Europa che penalizza il nostro Paese*
3. *Benaglia Roberto:* *Serve chiarezza sulla direzione e dialogo con le parti sociali*
4. *Penelope Nunzia:* *Falcinelli: il motore elettrico andrà avanti, ma senza fretta*
5. *Barbieri Giorgio: Visentin:* *L'alt a benzina e diesel un assist ai player cinesi*
6. *Mele Pierluigi:* *Il processo rallenta per mancanza di materie prime, ma non si arresterà*
7. *Chiarle Claudio:* *Auto, pragmatismo alla guida*
8. *McCourt David:* *Quali conseguenze con l'aumento dell'energia sui veicoli elettrici*
9. *Nisi Alessio:* *Nuova mobilità, boom di immatricolazioni negli Stati Uniti*
10. *Paganoni Giulia:* *Con l'auto elettrica da Milano a Oslo: ecco come è andata*

1. Automotive, qui si fa l'Europa o si va sottopadrone

- di Raffaele Morese
- 14 Marzo, 2023



Sono pronto a scommettere che uno dei temi che saranno al centro del dibattito delle elezioni europee del 2024 sarà il destino del vasto e sempre strategico settore dell'automotive. Difficilmente, prima di quella scadenza, saranno dipanati tutti i nodi che la discussione sulla data di spegnimento dei motori endotermici ha finora mantenuto nell'ombra. A meno che...

Innanzitutto, c'è un problema di politica industriale che diventa anche geopolitica. Fare subito il salto, come Europa, verso l'auto elettrica, oppure utilizzare ancora gli attuali motori alimentati da biocarburanti o da idrogeno, mettono in moto valutazioni, interessi e convenienze d'investimenti che da produttivi diventano con facilità questione politica interna ai singoli Paesi europei e anche di politica delle alleanze internazionali. In questo numero ne diamo conto e francamente sembra saggia la decisione di sospendere la decisione sulla scadenza dell'utilizzo del diesel o della benzina.

In secondo luogo, l'Europa deve cercare una soluzione che la mantenga sufficientemente autonoma sia dalla Cina che dagli Stati Uniti che stanno correndo competitivamente verso l'egemonia del settore. L'unità tra le grandi case produttrici europee potrebbe accorciare i tempi delle decisioni. Ma è una unità che non ancora si intravede, se si guarda alla qualità degli investimenti che intendono realizzare nei prossimi anni.

Ovviamente, il peso delle decisioni politiche è alto, perché si intrecciano con l'insostituibile lotta al degrado climatico (inquinamento), con la tutela dell'ambiente (stoccaggi vari) e con l'attenzione alla questione sociale (diminuzione dell'occupazione) che non palesano forti omogeneità imboccando una strada o un'altra. Si intravedono finanche conflitti istituzionali tra Commissione Europea e Parlamento Europeo. Quest'ultimo ha votato a larghissima maggioranza la scadenza del 2035, facendo prevalere l'opzione ambientalista. La Commissione è stata più prudente, derubricando la questione dall'ordine del giorno del prossimo Consiglio Europeo, facendo circolare finanche l'idea di una sconfessione del Parlamento.

Tra tutte, la questione sociale sembra la più emarginata. Ma potrebbe diventare la più bollente. Su una gestione ordinata delle conseguenze di questo epocale cambiamento, non ci sono

indicazioni precise e specifiche che hanno accompagnato finora la discussione. Eppure i numeri spaventano. Si calcola che in Europa, il passaggio tout court all'elettrico, farà scomparire 250.000 posti di lavoro e intere aziende soprattutto della componentistica. L'Italia sarebbe investita pesantemente. Federmeccanica e sindacati metalmeccanici convergono su una cifra da capogiro, 75.000 posti in meno.

Con gli attuali strumenti di tutela non è possibile una tranquilla transizione. E non è argomento che ciascun Paese possa amministrarlo per proprio conto. Ci vuole un paracadute europeo ad hoc, un grande contratto di solidarietà che consenta alle aziende coinvolte un confronto con i sindacati per mantenere lo stock più alto possibile di lavoratori in azienda e quindi anche ricorrendo a significative riduzioni a orario a parità di salario e a mirati corsi di riqualificazione.

Il fattore tempo è decisivo. La riqualificazione degli addetti del settore è un percorso che evita alla collettività europea un costo secco e a centinaia di migliaia di lavoratori di pagare il prezzo di una scelta inevitabile per garantire la sostenibilità del futuro di tutti. E' indispensabile avviare rapidamente una discussione seria ed organizzare strumenti adeguati ad una sfida epocale. Formazione ed eventuali esuberi dovrebbero essere affidati ad una Agenzia tripartita (Stato, parti sociali) chiamata a riqualificare in coerenza con le competenze individuali e le esigenze del mercato del lavoro, prevedendo un "salario di formazione" pensionabile, fino al nuovo impiego.

E' auspicabile che tutto ciò si chiarisca prima delle elezioni europee. Se non succederà, aspettiamoci un'offensiva sovranista. Essa è impropria, ma non sarà per nulla frenata dalla consapevolezza che soltanto un'iniziativa europea coraggiosa può assicurare che l'esigenza di sopravvivenza e rilancio di un settore così strategico per il benessere collettivo, si combini con una lotta efficace per un clima da sanare e con la possibilità che chi vi lavora continui a farlo con rinnovate certezze e quanti quel lavoro lo perdono, possano riaverlo possibilmente migliorato, necessariamente tutelato nella fase di transizione.

Quindi, occorre correre, non restare fermi. Concertare con tutte le parti in causa e trovare la sintesi più ragionevole sull'insieme delle implicazioni che riguardano questo settore. Soltanto così, la definizione di una data per la morte del vecchio motore e l'affermazione della nuova mobilità risulterà accompagnata da condizioni e politiche che finora sono state lasciate indietro e hanno zavorrato il processo decisionale.

2. La scelta green dell'Europa che penalizza il nostro Paese

- di Romano Prodi*
- 14 Marzo, 2023



La custodia del pianeta è compito e dovere primario di tutta la società umana. Su questa priorità la nostra Europa è stata assolutamente preveggenze. Non solo gli allarmi sulla salute del pianeta sono arrivati dal club di Roma fin dal lontano 1972, ma il primo documento che estendeva a livello mondiale l'impegno per la custodia del pianeta è nato da un'iniziativa europea.

Ricordo infatti quando, all'inizio di questo secolo, come Presidente della Commissione Europea, feci il giro del mondo per ottenere la firma del protocollo di Kyoto da un numero di paesi necessario a rendere obbliganti gli impegni in esso contenuti, nonostante la durissima opposizione degli Stati Uniti e della Cina.

A distanza di vent'anni da quegli eventi, mi desta una certa sorpresa constatare che, proprio per rendere concreti i nobili obiettivi allora proposti, il Parlamento Europeo, nei confronti del futuro dell'automobile, si sia schierato in favore dell'unica scelta produttiva nella quale Cina e Stati Uniti si trovano fortemente in vantaggio rispetto all'Europa.

La decisione di abbandonare la produzione di ogni tipo di automobile spinta da un motore a diesel o a benzina, per passare ad un sistema a trazione puramente elettrica in tempi così ristretti (entro il 2035), ci obbliga infatti a mettere in secondo piano i progressi in corso nel campo dei biocarburanti, dell'idrogeno e delle altre tecnologie che vedono l'Europa combattere ad armi pari.

Eppure vi sono sostanziali dubbi che la scelta compiuta sia la strada più conveniente per affrontare il problema del degrado del pianeta, data la quantità e la qualità di materie prime necessarie a produrre le batterie che costituiscono il motore dell'auto elettrica e dato l'elevato costo della rottamazione delle batterie stesse. Il tutto senza tenere conto dell'energia necessaria per muovere il loro peso, assai maggiore di quello di un tradizionale motore a combustione interna.

Bisogna inoltre sommare a tutto questo il costo delle infrastrutture necessarie per la ricarica delle batterie, l'inquinamento provocato dalla produzione dell'energia elettrica (solo in parte generata da fonti rinnovabili) e, anche se in via di progressiva soluzione, la limitata autonomia delle auto elettriche e i loro lunghi tempi di ricarica.

Non ci si deve quindi sorprendere se, a differenza di altri studi che giungono a conclusioni opposte, una recente ricerca dell'Università di Monaco sostiene che, tenendo conto di tutti questi aspetti, un'auto elettrica finisce con il produrre, insieme a una cospicua caduta dei posti di lavoro, una quantità di CO2 superiore a quella di un motore a combustione interna di ultima generazione.

Tanto più che, dati gli elevati costi delle auto elettriche, diverrà conveniente utilizzare per un tempo il più lungo possibile anche le auto più inquinanti oggi sul mercato.

Nonostante i progressi tecnologici di Cina e Stati Uniti nella produzione delle batterie, i costi delle auto elettriche rimangono infatti ancora molto superiori a quelli delle tecnologie fino ad ora dominanti.

Per un lungo numero di anni dovremo quindi incentivare gli acquirenti dell'auto elettrica con pesanti sussidi, dedicati ad acquistare prodotti che, nella quasi totalità, sono fabbricati in Cina o nei giganteschi impianti di batterie in costruzione negli Stati Uniti, sotto la spinta degli incentivi forniti dal governo.

Mancando infine una politica industriale a livello europeo, le grandi imprese dell'Unione si stanno attrezzando per fare fronte a questa sfida con nuovi grandi progetti, naturalmente sussidiati dagli Stati nazionali sia sotto la forma di un cospicuo incentivo agli investimenti, sia tramite un contributo agli acquirenti che, secondo l'affermazione del Commissario Europeo all'industria Thierry Breton, si colloca nell'ordine di 6.000 Euro per ogni auto acquistata.

In Italia il problema assume un aspetto del tutto particolare in quanto, pur essendo ormai marginali nella produzione di vetture finite, siamo un paese di straordinaria importanza nella produzione dei componenti, la gran parte dei quali non esiste nelle vetture elettriche, che sono molto più semplici e si muovono spinte unicamente dalle costosissime batterie.

Le auto elettriche non hanno infatti bisogno di filtri, valvole, testate, iniettori, monoblocchi, pompe, serbatoi e delle tante altre diavolerie che compongono un'auto spinta da motore diesel o a benzina.

Di conseguenza, nel nostro paese, si produrrà una riduzione di oltre cinquantamila posti di lavoro e un notevole danno alla nostra bilancia commerciale, dato che siamo grandi esportatori verso le imprese automobilistiche europee.

Altre risorse saranno quindi necessarie per porre rimedio a questa ulteriore conseguenza, comune a tutta Europa ma che, in Italia, assume un peso del tutto particolare.

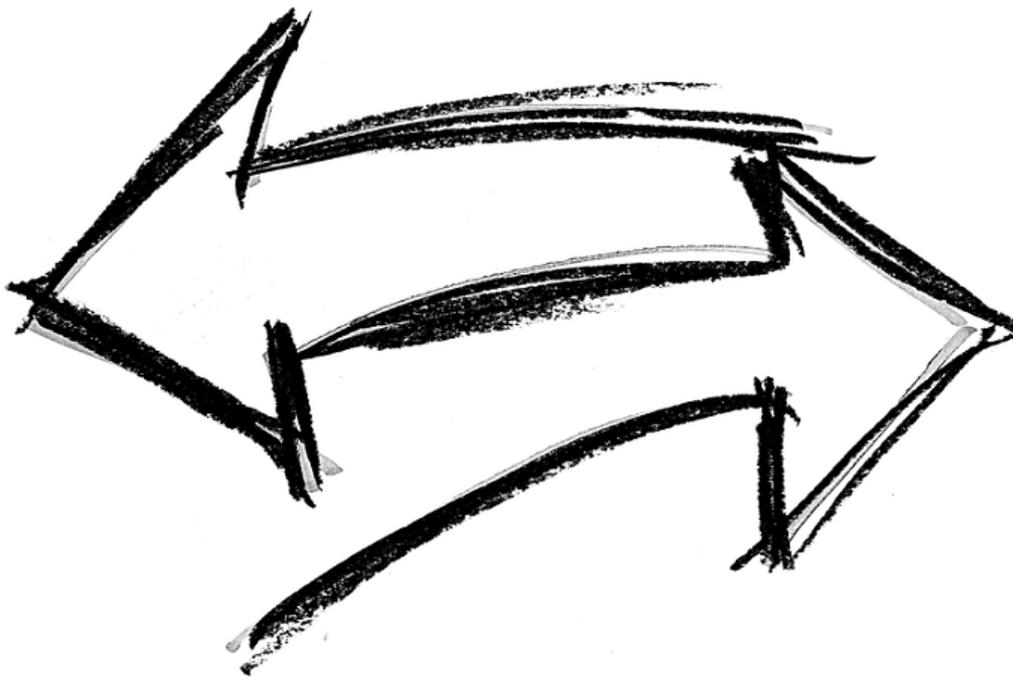
Di fronte a tutte queste considerazioni, mi chiedo se scelte così drastiche e tempi così ristretti siano la decisione migliore per proteggere il futuro del nostro pianeta. Forse gli stessi legislatori europei hanno nutrito qualche dubbio in materia quando hanno proposto un possibile riesame nel 2025.

Come si suole dire in questi casi, si tratta però di una "pezza peggiore del buco" perché, nel frattempo, tutte le grandi decisioni saranno già state messe in atto, con le loro conseguenze, compresa quella di bloccare ogni ricerca per migliorare il funzionamento del motore endotermico.

*Il Messaggero del 19 febbraio 2023

3. Serve chiarezza sulla direzione e dialogo con le parti sociali

- di Roberto Benaglia*
- 14 Marzo, 2023



Lo scorso 3 marzo il Coreper, l'organo che riunisce gli ambasciatori permanenti presso l'Unione europea, ha rinviato a data da definirsi il voto definitivo del Consiglio Europeo che il 7 marzo scorso avrebbe dovuto dare l'approvazione finale dello stop in Europa alla vendita di auto nuove diesel e benzina dal 2035.

In precedenza era stato dato il via libera da parte del Parlamento Europeo al regolamento che prevede lo **stop alla vendita di auto con motori endotermici (principalmente diesel e benzina) dal 2035**, con l'approvazione in linea di principio da parte della maggioranza del Parlamento (ad eccezione della Polonia, che votò contro, e con l'astensione della Bulgaria), Il Coreper tornerà sulla questione a "tempo debito", ha comunicato il portavoce della Presidenza svedese del Consiglio Ue, Daniel Holmberg.

Questa decisione arriva in un momento in cui le principali case automobilistiche presenti in Europa hanno avviato importanti piani di investimento per l'elettrificazione delle loro piattaforme, anche sulla base degli orientamenti forniti da tempo proprio dall'UE. Il rinvio, quindi, non fa altro che aumentare l'incertezza in un settore che, soprattutto a seguito della pandemia, sconta una crisi importante in termini di vendite e di reperimento di componenti a partire dai microchip in tutta Europa.

Certo la transizione verso una mobilità ad impatto zero – come sindacato dei metalmeccanici lo ribadiamo da tempo – va fatta senza paraocchi ideologici. L'elettrico non può essere la soluzione dogmatica, cosa che avevamo segnalato da tempo e un anno fa attraverso un documento presentato all'allora governo come Fim, Fiom, Uilm e Federmeccanica, chiedendo politiche mirate. L'approccio alla transizione a nostro avviso deve infatti premiare la neutralità tecnologica, verificando tutte le alternative e possibilità che la ricerca e la tecnologia offrono, sia in termini di riduzione dell'impatto ambientale della mobilità che sul piano dell'impatto sociale. Questo settore non va dimenticato, pesa oltre il 19% del Pil nazionale (tra industria e servizi connessi), impiega oltre 1.6 milioni di addetti e rappresenta il settore industriale con il più alto moltiplicatore di valore aggiunto. Il rischio quindi è che, se non valutiamo bene la direzione che vogliamo prendere, rischiamo solo di indebolire ulteriormente le nostre imprese e di riflesso, l'occupazione, cedendo sovranità industriale e tecnologica a Cina e Stati Uniti. La

pandemia, prima, e la guerra scatenata dalla Russia contro l'Ucraina, poi, ci hanno fatto scoprire le fragilità del nostro continente in termini energetici e di materie prime. Per questo, da molti anni, come FIM chiediamo, insieme alla CISL, una politica industriale europea che sia anche socialmente sostenibile. Invece fino ad oggi l'Unione Europea si è rivelata capace di definire obiettivi ambiziosi, ma incapace di mettere in campo politiche di sostegno integrate ed adeguate.

Non imputiamo all'Europa la scelta di avere impostato un programma ambizioso per l'automotive sostenibile. Non siamo il sindacato che punta a conquistare 2/3 anni di slittamento delle scadenze. Imputiamo all'Europa di non aver accompagnato il piano Fit fort 55 con un robusto piano europeo a sostegno della transizione industriale, che riguardi anche la componentistica e la coesione sociale. Per questo ribadiamo la necessità di dotarci di un Fondo Sociale Europeo per la transizione del settore dell'automotive, che permetta di reindustrializzare il comparto e soprattutto di tutelare i lavoratori.

Uno strumento di questo tipo sarebbe prezioso per realizzare una politica industriale comunitaria capace di far fronte, da una parte, al dumping cinese, e dall'altra, ai sussidi governativi varati dal governo americano, che sul settore sta investendo miliardi di dollari.

Henry Ford, quando inventò la catena di montaggio, fece in modo che i suoi operai potessero comprare le auto che producevano. Oltre un secolo dopo l'Europa rischia invece, se non saprà gestire bene la transizione energetica e digitale del settore, di condannare alla cassa integrazione decine di migliaia di lavoratori, che non potranno tra l'altro permettersi di acquistare l'auto elettrica, e dall'altro di mettersi nella condizione di dipendere da Cina e USA.

Sarebbe una vera beffa. Proprio per questo né Italia né l'Europa possono pensare di fare una buona politica industriale sul settore dell'automotive senza coinvolgere le parti sociali e ragionare insieme sulla direzione da prendere.

Il governo italiano non dovrebbe puntare solo a bloccare decisioni e processi intrapresi vantandosi di fermare le politiche europee. Cosa intende mettere in campo a fianco di industrie e sindacati che continuano a farsi carico da soli della tenuta sociale della transizione. Perché questo Paese ha messo in campo 120 mld di risorse pubbliche con il Superbonus per l'edilizia e solo 8 miliardi per i prossimi 8 anni per l'automotive? La politica industriale pesa di più e diversamente dei consensi elettorali.

Per concludere, oggi nessuno sa davvero che cosa la ricerca sulle nuove tecnologie della mobilità riserverà nel prossimo futuro. Sui bio-carburanti si dia gambe alla ricerca ma diteci presto quanto costerà un litro di bio-fuel e se ce ne sarà per tutti. Ragion per cui il rinvio del voto in ambito europeo può essere considerato positivo solo se servirà a fare chiarezza e a mettere in campo le necessarie politiche d'indirizzo per il settore. Quello di cui non c'è bisogno è perpetuare l'attuale situazione di incertezza, che rischia di frenare le scelte negli investimenti e sulle tecnologie, mettendo ancor di più a rischio l'occupazione.

Non possiamo permetterci che l'industria dell'auto diventi dopo anni di indifferenza il "campo di battaglia" tra diversi orientamenti e famiglie politiche. Piuttosto servono subito risposte chiare, che diano la direzione al settore e permettano di confermare e realizzare gli investimenti e l'occupazione necessari. E' nell'interesse di tutti i cittadini europei. Nel mese di marzo Fim, Fiom, Uilm, insieme a Federmeccanica, avanzeranno ulteriori proposte sul settore. Sarà l'occasione per il Governo italiano di rispondere. Non attraverso comunicati stampa ma con un coinvolgimento pieno e preventivo di tutte le parti sociali interessate.

Se il tempo servirà ad assumere migliori decisioni sulle tecnologie sulle quali investire e sulle politiche di accompagnamento e sostegno al settore, questo stop sarà utile al bene comune di cittadini, lavoratori e industria.

*Segretario Generale FIM CISL

4. Falcinelli: Il motore elettrico andrà avanti, ma senza fretta

- di Nunzia Penelope*
- 14 Marzo, 2023



Quando tutto sembrava ormai deciso, l'Europa ha fermato la corsa dell'auto elettrica, rinviando la scadenza del 2035 a data da destinarsi. Una decisione a sorpresa dovuta pare, ai dubbi espressi da diversi paesi, nonché al no netto dell'Italia. Un no che tuttavia i sindacati, italiani ed europei, avevano detto per primi e dall'inizio, cioè fin da quando era stato annunciato il piano europeo per la decarbonizzazione. Rispetto a questo argomento, sul diario del lavoro si è diverse volte espresso, in questi due anni, Marco Falcinelli, segretario generale della Filctem Cgil, spiegandoci le ragioni per cui la data limite del 2035 per il motore endotermico sarebbe risultata una tagliola tale da distruggere l'industria italiana. Oggi, dunque, siamo tornati a chiedergli se sia contento di questa "vittoria".

Allora, Falcinelli, i sindacati hanno piegato l'Ue?

Magari avessimo questo potere! Ma certo è che il tempo ci sta dando ragione: secondo noi la transizione va affrontata ragionando, senza distruggere l'industria. E ora che la nebbia ideologica si sta diradando, emergono con chiarezza i dubbi sui tempi di questo processo. Poi, nei giorni scorsi, l'attuale governo italiano, che ha una posizione diversa dal precedente, ha portato in Europa la sua decisione contraria, assieme ai dubbi di altri paesi. E da lì si è deciso di rinviare.

Non la stupisce questo stop inatteso? Secondo lei perché è avvenuto?

Forse perché in Europa hanno iniziato a rendersi conto del disastro che sarebbe derivato dalla conferma di quella data. Sulla opportunità o meno di mettere fine al motore endotermico dal 2035, d'altra parte, la discussione era iniziata da tempo. Non ho elementi per letture dietrologiche, mi limito a valutare che da tempo molti paesi erano arrivati alla presa d'atto che occorreva maggiore gradualità. E che occorrono anche maggiori risorse: da tempo si parla di un Fondo unico europeo per la transizione, per favorire gli investimenti e supportare le aziende, ma fin qui si sono viste solo briciole. Specie se confrontate con le cifre stellari messe a disposizione dagli Usa per lo stesso fine.

Tuttavia, questo brusco arresto si può definire una vittoria un po' anche vostra, cioè dei sindacati che hanno sempre manifestato contrarietà. Vi hanno alla fine dato ascolto?

Semplicemente si sta avverando quello che noi, come anche i sindacati di tutta Europa, avevamo preventivato. E cioè che l'Ue non può continuare a indicare obiettivi per la decarbonizzazione senza un progetto di politica industriale, lasciando che ogni paese si arrangi come può.

Comunque, siete contenti del risultato?

Non è questione di essere contenti, ma certo non la pensiamo nemmeno come chi sostiene che questo rinvio abbia distrutto il futuro dell'auto elettrica. È appunto un rinvio, che consentirà di gestire più correttamente la transizione. Bisogna convincersi che non esistono scorciatoie miracolose: fermo restando l'obiettivo, per raggiungerlo occorre quella gradualità che nel piano europeo mancava. Questo, oltretutto, sarà utile anche per accelerare la ricerca sulle batterie, trovando il modo di produrle di più efficienti rispetto a oggi.

Ma da qui al 2035 c'erano comunque 12 anni di tempo, non le sembrano sufficienti?

Dal punto di vista dell'industria dodici anni sono niente. Davvero si può credere che l'industria italiana possa riconvertirsi in 12 anni? Chi oggi sta avanti su queste tecnologie ha iniziato a ragionare sull'auto elettrica almeno 15 anni fa. La stessa Stellantis ha studiato la fusione con Peugeot proprio in virtù del fatto che i francesi erano molto più avanti di noi sull'auto elettrica.

E noi siamo così indietro?

Sicuramente siamo indietro da diversi punti di vista. In primo luogo, a differenza della Francia, non saremmo in grado di produrre il fabbisogno richiesto da una mobilità tutta elettrica. Siamo indietro sulla realizzazione delle infrastrutture necessarie, a partire dalle colonnine di ricarica. E siamo indietro, checché se ne dica, anche sulla produzione di energia da rinnovabili. Secondo gli ultimi dati di Terna, a gennaio è derivato da queste fonti appena il 28,2% del fabbisogno nazionale, con un calo in tutti i comparti: meno 13 per cento nel fotovoltaico, meno 10 per cento nell'eolico, meno 11 per cento nell'idrico, meno 14 per cento nel geotermico. Questi sono i dati della realtà, con cui occorre fare i conti.

Ma in sostanza: siete contrari o favorevoli al motore elettrico?

Noi non siamo mai stati contrari al motore elettrico, ma al percorso stabilito: che non teneva conto, per esempio, delle conseguenze occupazionali e sociali, a partire dai 350 mila posti di lavoro che sarebbero saltati in Europa, o del futuro del motore endotermico, o, anche, delle differenze tra i vari paesi rispetto alla produzione di energia e alla realizzazione delle infrastrutture necessarie. Ripeto: fissare un divieto di produzione dell'endotermico dal 2035, come ha fatto l'Ue, senza preoccuparsi di quale politica industriale sia necessaria per raggiungere l'obiettivo è sbagliato. Inoltre, noi pensiamo che sia sbagliato anche concentrarsi solo sull'elettrico, escludendo, per esempio, la possibilità di motori endotermici alimentati con biocarburanti. Considerare la possibilità di un mix energetico, che lasci aperte diverse strade, sarebbe una soluzione assai più equilibrata. È bene ribadirlo, la transizione non può realizzarsi sulle spalle dei lavoratori che ne pagherebbero il prezzo più pesante, ma deve essere "giusta" sia sul versante industriale che su quello sociale.

*Da Diario Del Lavoro, 10/03/2023

5. Visentin: «L'alt a benzina e diesel un assist ai player cinesi»

- di Giorgio Barbieri*
- 14 Marzo, 2023



«Dobbiamo prendere atto della forza della politica industriale tedesca. La decisione del Parlamento europeo non è certo una sorpresa e il nostro compito sarà quello di trasformarla in una opportunità per le nostre imprese della componentistica». È il giudizio netto di Federico

Visentin che parla nella doppia veste di presidente di Federmeccanica e di imprenditore, è presidente della vicentina Mevis, azienda con sede a Rosà (Vicenza) tra i principali produttori di componenti metallici di alta qualità e precisione. Il suo è anche un invito al governo a non giocare d'attesa ma di farsi promotore di iniziative che rendano vantaggioso aprire stabilimenti in Italia per i grossi player del mercato elettrico.

La filiera dell'auto è una delle più importanti per il Veneto che rischia di essere tra i più penalizzati dalla riconversione all'elettrico entro il 2035.

«Fin dal primo giorno abbiamo denunciato tutti i rischi. Ma ora che la decisione è stata presa dobbiamo lavorare per affrontarla nel migliore dei modi. E questo a mio parere può avvenire attraverso due strade: far crescere di dimensione le nostre imprese e chiedere alla politica di facilitare l'insediamento in Italia di un grande player cinese che faccia qui le auto a basso costo. Abbiamo un distretto della componentistica tra i più forti in Europa e la presenza di player importante permetterebbe di salvare posti di lavoro e creare competenze».

La presidente di Confindustria Vicenza, Laura Dalla Vecchia, ha proprio parlato del rischio di una eccessiva dipendenza dalla Cina come quella che l'Italia aveva dalla Russia per il gas. Lei è più fiducioso?

«Negli altri Paesi, ad eccezione di quelli dove sono presenti grossi produttori come Francia e Germania, lo stanno già facendo. Il rischio, se non ci si muove per tempo, è quello di restare tagliati fuori. Sappiamo che con l'elettrico calerà la richiesta di componentistica. Accompagnando l'insediamento dei cinesi, quindi guidandoli e condizionandoli, compenseremo il calo della richiesta con la concentrazione in Italia di produzione e forniture».

Ritiene che la politica sia in grado di guidare questo processo?

«Come Federmeccanica, insieme ai sindacati, ci eravamo già messi a disposizione del precedente governo per trovare soluzioni condivise. L'attuale governo ha dichiarato di volersi attivare ma non vorremmo che l'azione si fermasse alla lamentela. Invece è chiaro che siamo arrivati ad un punto che la politica degli incentivi non serve più a niente. L'unica cosa da fare è mettere in campo una seria politica industriale».

Molti vedono all'orizzonte pesanti tagli all'occupazione. Le imprese, in particolare quelle venete, come dovranno affrontare questo processo?

«Proprio perché la decisione del Parlamento europeo non è stata una sorpresa, il tessuto industriale aveva reagito per tempo e chi ha potuto farlo si è già portato avanti. Noi stessi in Mevis, per fare un esempio, abbiamo prodotti specifici destinati a sparire come fasce dei serbatoi, piuttosto che tubi per i filtri antiparticolati. Ma stiamo già facendo connessioni, battery cooler, diversi elementi che entrano nelle batterie elettriche. Per diverse imprese è una sfida che è già intrapresa.

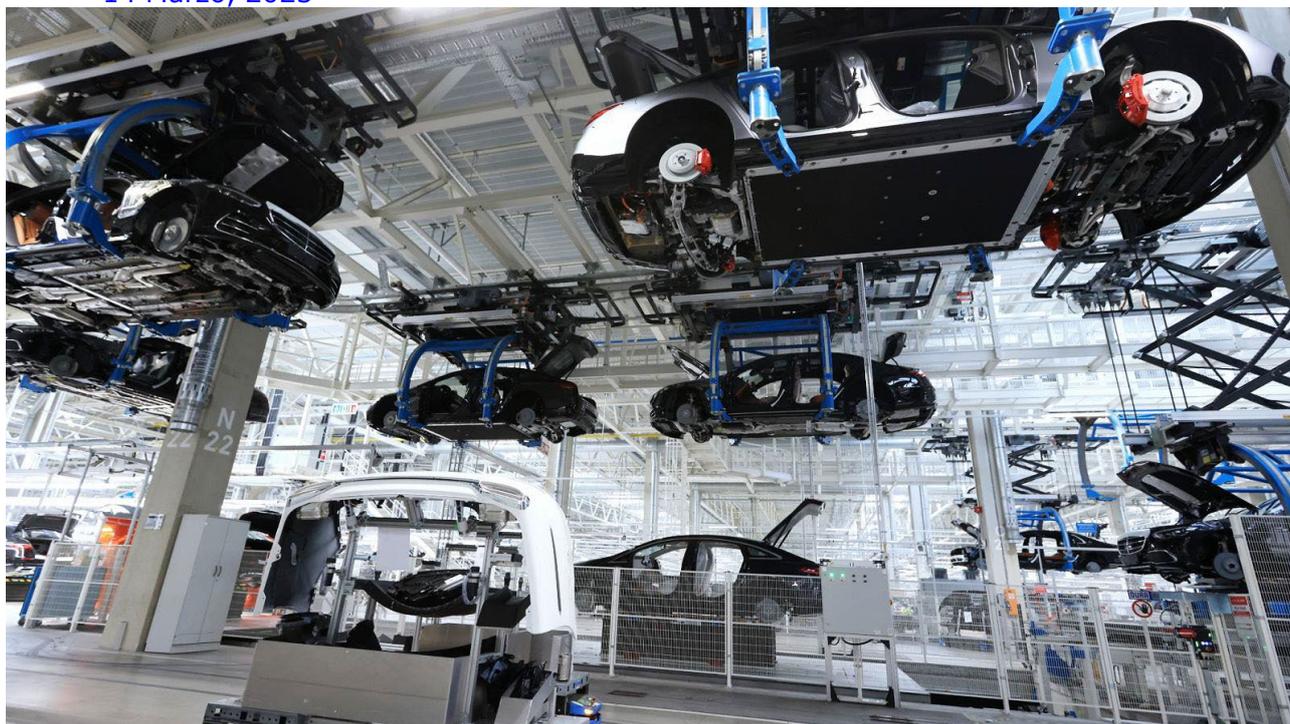
In questa transizione a pagare saranno le imprese più piccole?

«È necessario crescere, cambiare i modelli di business, diventare un riferimento anche dimensionale. Questa è la vera sfida che le nostre imprese devono vincere».

*da Linked in 16/02/2023

6. Il processo rallenta per mancanza di materie prime, ma non si arresterà

- di Pierluigi Mele
- 14 Marzo, 2023



Le grandi case produttrici lavorano già per la mobilità del futuro. Il Covid, la guerra in Ucraina e i rapporti tra Europa e Cina hanno provocato una inevitabile battuta di arresto.

L'intervista a Giuseppe Sabella

*Nei giorni scorsi era previsto il voto degli ambasciatori europei, in sede Coreper, sullo stop ai motori diesel e benzina dal 2035. La procedura è stata rinviata a data da destinarsi. La notizia si è diffusa ed è stata ripresa da tutti i media dopo che il portavoce della Presidenza svedese del Consiglio Ue, Daniel Holmberg, ha dichiarato che "il Coreper tornerà sulla questione a tempo debito". Nel frattempo, il punto è stato tolto anche dall'agenda del Consiglio europeo (del 7 marzo) che doveva dare l'approvazione finale sulla trasformazione della mobilità e che verrà rimandato a una successiva sessione del Consiglio. Ne abbiamo parlato con **Giuseppe Sabella, direttore di Oikonova**, che sul tema della Transizione energetica ha pubblicato diversi studi.*

Sabella, cosa sta succedendo in Europa? Si torna indietro rispetto alle misure del pacchetto "Fit for 55" che prevedono lo stop del motore endotermico dal 2035?

Non credo che esista realmente la possibilità di mettere in discussione il futuro elettrico della mobilità sebbene vi siano delle criticità nei provvedimenti peraltro già votati dal Parlamento europeo. E che, questo non è da escludere, potrebbero essere rivisti in alcuni aspetti. Dobbiamo però partire dal presupposto che Oliver Blume (ad Volkswagen) e Carlos Tavares (ad Stellantis) dicono che arriveranno prima del 2035 a produrre solo auto elettriche. Stellantis, d'altra parte, nasce dalla fusione di PSA e FCA – voluta fortemente dal Lingotto – per colmare il suo deficit sulla tecnologia dell'elettrico, limite della gestione Marchionne. Mi pare quindi impensabile un cambio di marcia. Sono proprio i grandi costruttori a spingere per questi provvedimenti, temendo che le loro filiere non restino al passo. In sintesi, sono preoccupati di ritrovarsi in corso d'opera senza la componentistica adeguata.

Tra i contestatori del "full electric" vi sono i due più importanti Paesi manifatturieri d'Europa, Germania e Italia, oltre che Polonia e Bulgaria. Come si spiegano queste posizioni?

La mia sensazione è che la Germania stia un po' bluffando: Volkswagen, Daimler e BMW – come del resto anche Stellantis, Renault, Ford, Honda – hanno molto investito nell'elettrico, non possono permettersi di tornare indietro. Piuttosto, la Germania aveva chiesto un'apertura da parte dell'Europa su idrogeno, eFuels e biocarburanti. Evidentemente non ha ancora ricevuto risposte e, quindi, fa ostruzione. Anche la posizione dell'Italia non credo sia finalizzata a far saltare tutto, non ce lo possiamo permettere: buona parte della nostra industria è allineata alle nuove tecnologie. Inoltre, rischiamo un contraccolpo politico e non credo sia interesse dell'Italia portare avanti uno scontro su un punto programmatico di tale importanza. Chiaro che, in futuro, le misure così previste potrebbero essere emendate e riviste. E il governo italiano potrà dire che è merito suo, come del resto ha fatto in questa fase.

Cosa ha portato a questi ripensamenti in sede europea?

Non credo si tratti di ripensamenti semmai di qualche timore circa gli approvvigionamenti energetici – di cui abbiamo molto sofferto negli ultimi 18 mesi – e di materie prime, Terre Rare e litio in particolare. Per quanto riguarda le Terre Rare, è vero che circa due mesi fa, in Svezia, è stato scoperto uno dei più grandi giacimenti al mondo. Ma il loro processo di estrazione è molto complesso ed è ciò che le rende "rare". A oggi, il 98% delle Terre Rare utilizzate dall'Unione Europea viene importato dalla Cina, che vale il 60% dell'estrazione e il 90% dei processi di trattamento, purificazione e raffinazione. Venendo al litio e alle batterie, è vero che non sono da sottovalutare le ricerche e gli investimenti europei, così come le recenti scoperte in Ucraina e le stime del CNR circa i giacimenti italiani. Ma, a oggi, la Cina produce tre quarti delle batterie prodotte nel mondo: degli oltre 130 siti produttivi per le batterie al litio attualmente sparsi in tutto il globo, 100 si trovano in Cina. Ciò premesso, credo che lo scenario tra 3/4 anni sarà diverso, l'Europa non sarà più così dipendente. Resta il fatto che nessuno si aspettava di vedere, nel giro di 2 anni, una pandemia e una guerra ai confini europei che, accelerando i processi di accorciamento delle filiere produttive, hanno fatto esplodere il problema della dipendenza industriale ed energetica dell'Europa. Così, io credo, si spiega la cautela sulla Transizione alla mobilità elettrica.

Cosa realisticamente potrebbe essere rivisto delle misure già approvate?

Penso le scadenze. Ho la sensazione che il 2035 non sia termine inderogabile. La Commissione, spinta dai costruttori come dicevo, ha voluto dare un segnale forte al sistema dell'automotive. Inoltre, in percentuale da stabilire, probabilmente sarà stabilita la possibilità di produrre anche con tecnologie diverse: penso all'idrogeno, al diesel di nuova generazione e ai biocarburanti. Vedremo se la Germania realmente vorrà queste alternative, per l'Italia – più orientata ai componenti rispetto all'auto in sé – il discorso è diverso: potrebbero rendere più graduale la Transizione. Resta il fatto che, essendoci sullo sfondo una guerra tecnologica tra le grandi potenze del mondo, sono esclusi colpi di scena e cambi di rotta.

La guerra tecnologica la vediamo da qualche anno anche sul terreno dell'energia e degli approvvigionamenti di chip e semiconduttori. Ma cosa c'entra con l'auto? Ci spieghi meglio...

Già nel secolo scorso, l'automobile è stata il simbolo del lavoro e dell'industria tutta. Ho la sensazione che, da questo punto di vista, la storia si ripeterà. L'auto è un prodotto così complesso che, anche in questo caso, trainerà il nuovo ciclo economico. Ma è, per le stesse ragioni, al centro della rivoluzione industriale dei nostri giorni – quella che fino a qualche anno fa chiamavamo industria4.0 – e, di conseguenza, della fisiologica competizione tra le case costruttrici e le grandi potenze economiche, in una fase protezionistica della storia. Questo credo sia il punto dirimente. Capire questo significa comprendere il "mondo post-globale" – come lo chiama Mario Deaglio – e le varie guerre, tecnologiche e non solo.

Più nel dettaglio, cosa c'entra l'auto elettrica con la riconfigurazione della globalizzazione ovvero con il cosiddetto mondo post-globale?

Dal 2012, con l'inizio del processo di *back reshoring* delle produzioni avviato da Obama, la globalizzazione ha cambiato verso. In primis perché, dopo la grande crisi del 2008, la crisi sociale negli USA ha avuto bisogno di investimenti per il lavoro. E una di queste soluzioni è stata quella di riportare a casa le attività produttive precedentemente delocalizzate. In secondo luogo, nessuno si aspettava che la Cina diventasse una grande potenza tecnologica e

industriale in così poco tempo. Per queste ragioni, la spinta dell'*off shoring* – ovvero delle delocalizzazioni – si è esaurita. E con questa ha iniziato ad affievolirsi il commercio mondiale, tanto che dal 2016 abbiamo evidenze di un forte rallentamento che precede il crollo del 2020, con la pandemia e i lockdown. È questa riconfigurazione dei grandi mercati che pone fine all'*interdipendenza* – termine con cui l'Ocse definisce la globalizzazione – e al multilateralismo, aprendo di fatto le porte al cosiddetto *decoupling*, lo sdoppiamento della globalizzazione: quella occidentale e quella asiatica.

Da questo punto di vista, cosa hanno comportato guerra e pandemia?

Il covid e la guerra in Ucraina sono due potenti acceleratori di questo processo che vede il nuovo scenario mondiale e i mercati riorganizzarsi secondo macroregioni che – in modo anche un po' preoccupante – non sono altro che i "blocchi" del mondo nuovo. Questi blocchi oggi vedono nella domanda interna, nel proprio mercato, la possibilità di far ripartire le economie dopo anni di crescita debole, in particolare in Europa. I primi ad avere dato risposte politiche in questo senso sono stati gli USA con i dazi (Trump), rallentando peraltro una costante della loro storia che li ha resi egemoni nel mondo: l'import. La Cina, da quando ha avviato il suo processo di industrializzazione, è sempre stata il Paese più autonomo.

Gli USA hanno fatto i dazi e adesso l'*Inflation Reduction Act*. E l'Europa cosa ha fatto e cosa sta facendo ora?

L'Europa ha programmato la sua Grande Transizione – che altro non è che il programma *Green Deal* (2019) – per guadagnarsi la sua indipendenza industriale ed energetica: la crisi delle materie prime e l'inflazione altro non sono che l'indicatore della nostra dipendenza. In quest'ottica l'auto elettrica è il modo per ricostruire un ponte nuovo tra produzione e consumo, per fare in modo che la nostra domanda interna premi il prodotto locale. È chiaro che prima o poi l'Europa dirà, sotto forma di dazi (che ogni tanto Ursula von der Leyen chiama "dazi verdi"), che il nostro prodotto è buono e sostenibile per l'ambiente e quello degli altri no. Perché Toyota dice che l'elettrico è un bluff? Perché Toyota ha scommesso sul *full hybrid* ! Come si evince da questo esempio, ognuno spinge per la propria tecnologia e per il proprio prodotto. Noi, sul terreno dell'elettrico, dobbiamo essere competitivi con la Cina in particolare, che vi ha investito tantissimo. Ma se non iniziamo a ragionare per economie di scala, andrà a finire che in Europa circoleranno veicoli elettrici prodotti in Cina. Se, invece, saremo capaci di compiere la Transizione, l'Europa renderà difficile la penetrazione nel mercato europeo delle auto cinesi. Per questo la Transizione è necessaria: il pericolo semmai è non farla. Come giustamente la sua domanda richiamava, gli USA hanno varato l'*Inflation Reduction Act*: dobbiamo fare attenzione perché se la UE non risponde a questo provvedimento, qualche grande industria valuterà di delocalizzare negli USA, che sulle produzioni – e sull'energia rinnovabile – stanno investendo 400 miliardi di dollari.

I sindacati, più o meno un anno fa, hanno reso noto uno studio condotto insieme alle Parti datoriali di circa 70.000 posti di lavoro in pericolo per la Transizione dell'auto. Come si può evitare che questo grande processo di Trasformazione dell'industria si riveli un dramma sociale?

Questo è il punto vero della questione, è ciò di cui dovremmo seriamente parlare. Partendo dal presupposto che la Transizione è inevitabile, come la gestiamo? È importante anzitutto rendere il credito sempre più accessibile per le imprese, in particolare per quelle piccole. In secondo luogo, dobbiamo attivare al massimo la rete dei servizi per il lavoro, vi saranno importanti flussi occupazionali e nessuno deve essere lasciato solo. Consideriamo anche, però, che non c'è solo un mondo che finisce, quello dell'*oil and gas*; ce n'è anche uno che inizia, anzi che è già iniziato – e forse ce ne siamo accorti un po' tardi in Italia – e che va potenziato e sviluppato: quello del software, dell'energia rinnovabile, dell'economia circolare, dell'auto elettrica, dei green jobs, etc. Per fare solo un esempio, chi si occuperà della modernizzazione delle infrastrutture? Io penso che saranno proprio questi 70.000 lavoratori in uscita dal settore dell'automotive. Del resto, in Europa si stima che il settore auto perderà 275.000 posti di lavoro. Consideriamo però che i nuovi lavori già hanno creato 250.000 nuovi posti di lavoro. Come si evince, non stiamo andando incontro alla catastrofe sociale.

Sul tema della Trasformazione dell'industria lei è autore di diverse pubblicazioni. Nell'ultima si sostiene che il successo della Transizione è la rivalutazione del potere d'acquisto e, più in generale, del lavoro. Ci spiega meglio?

Rivalutare il lavoro, in ultima istanza, significa mettere realmente le persone al centro della Transizione, così come indicato dai programmi di sviluppo sostenibile e, anche, dalla *Just Transition* europea. Nel mio ultimo lavoro, si sostiene che non c'è Transizione se non c'è sviluppo economico e sociale. Il potere d'acquisto non è lo sviluppo sociale *tout court* ma ne è un buon indicatore, in particolare dopo tanti anni di disgregazione dei ceti medi. Rivalutare il lavoro significa restituirgli quella centralità venuta meno dopo 30 anni di competizione dei "fattori produttivi" sul mercato globale: chiaro che tutto ciò, in realtà, ha concorso a trattare il lavoro e le persone come costi e non come risorse. Concretamente, gli aspetti delle competenze, della formazione, della scuola più in generale e delle politiche attive – in particolare della riqualificazione/ricollocazione – devono diventare priorità del sistema economico. Poi vi sono aspetti macroeconomici che non possono essere sottovalutati: la Transizione ecologica ed energetica non è "gratis". Del resto, in quest'ottica, la Ue ha mobilitato oltre 1.000 miliardi per l'innovazione – che significa in particolare digitale ed energetica – delle sue filiere produttive: l'operazione ha un senso se, alla fine, il mercato premierà il prodotto locale. Ecco perché, più volte, Ursula von der Leyen ha parlato di dazi e perché il primo obiettivo del *Green Deal* è il consolidamento della domanda interna. Tuttavia, per fare tutto questo, è necessario fare leva sul potere d'acquisto, ricostruendo un legame tra lavoro e consumo: la trasformazione della mobilità è questa occasione.

Dal sito: www.rainews.it

7. Auto, pragmatismo alla guida

- di Claudio Chiarle
- 14 Marzo, 2023



Siccome sono finiti i tempi delle rivoluzioni, tutte annunciate e mai fatte (almeno in Italia), anche nel campo della transizione all'elettrico dell'automotive è necessario usare un sano riformismo pragmatico.

Intanto bisogna dirci che una delle maggiori cause di inquinamento nel mondo, Italia compresa, sono gli impianti di riscaldamento, a partire da quello domestico, e per la produzione di energia oggi fossile e domani elettrica. Perché sulle energie rinnovabili come vento e sole sto sempre aspettando l'assalto dei mille comitati contro le devastazioni ambientali appena si dovrà installare migliaia di pale eoliche e/o campi di pannelli solari. Al netto che i pannelli andrebbero installati su ogni nuova casa costruita, su ogni capannone industriale.

I tre maggiori emettitori di Co2 sono la Cina, con 9,9 miliardi di tonnellate, in gran parte dovute all'esportazione di beni di consumo e alla forte dipendenza dal carbone; gli Stati Uniti con 4,5 miliardi di tonnellate e l'India con 2,3 miliardi di tonnellate. Le cause principali dell'inquinamento atmosferico attuale sono il traffico motorizzato (Nox, Pm10), la combustione della legna (Pm10), l'agricoltura (Nh3, Pm10) e l'industria (Cov, Nox, Pm10).

Chi inquina di più diesel o benzina? La differenza tra gasolio e benzina in termini di inquinamento ambientale è il tipo di emissioni. Se si prende in considerazione la sola Co2, il diesel produce emissioni inferiori: circa il 10-15% in meno di un motore a benzina. Attualmente, i motori diesel hanno ridotto le emissioni di Nox fino al 90%, equiparandosi ai motori a benzina. Allo stesso tempo, questi tipi di motori diesel consumano meno carburante ogni 100 chilometri, riducendo l'emissione di Co2 nell'atmosfera rispetto a quelli a benzina.

Qual è il carburante che inquina meno? I dati dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale rivelano che il gpl riduce nettamente le emissioni. Garantisce una riduzione del 55% di ossidi di azoto rispetto alla benzina, e addirittura del 96% rispetto al diesel.

Ora vediamo qualche costo delle materie prime per produrre batterie. Nel 2019 il cobalto veniva venduto ad un prezzo di 32.700 dollari per tonnellata, il litio a 13.000 dollari per tonnellata e il nichel a 14.000 dollari per tonnellata. Ora, a distanza di tre anni, il cobalto è schizzato a 80.000 dollari per tonnellata, il litio a 54.000 dollari e il nichel a 36.500 dollari.

Sono sempre alcuni dati, parziali, per confermare la necessità di un cammino governato dalla politica planetaria e non solo europea per andare verso una transizione energetica che riduca l'inquinamento e ridia fiato al nostro Pianeta.

Abbiamo già scritto del rischio, certo, di dipendenza dalla Cina per le materie prime e allora leggere le dichiarazioni del presidente di Federmeccanica, Federico Visentini, fa riflettere sul grado di miopia egoista basata sul profitto anziché una visione futuribile per il Paese, l'industria, i lavoratori. Sentiamo: "È necessario diventare attrattivi per i grandi gruppi stranieri, sarebbe un risultato convincere per esempio i cinesi a investire nel nostro Paese... Wuling Motors, chi conosce questo marchio? Eppure, si tratta di un grande produttore cinese di auto elettriche a basso costo. Sarebbe una via per garantire crescita e posti..."

Ovvero il presidente di Federmeccanica ci sta dicendo che bisogna vendere le aziende italiane ai cinesi, ma siccome loro, i cinesi, non vengono qui a "omaggiarci" ma a fare affari e per Visentini la soluzione è metterci nelle loro mani! Non vorrei che il "personaggio" facesse parte della schiera di coloro i quali gridavano allo scandalo dicendo che, come continua a fare qualche sindacalista rivoluzionario pentito, che la Fiat è stata venduta ai francesi, salvo ora ricordarsi che ci sono gli stabilimenti in Italia.

Sindacalisti rivoluzionari pentiti che oggi considerano l'e-car come unica soluzione. Faccio qualche domanda: quanto costa il processo estrattivo delle materie prime per produrre una batteria? Quanto ne serve per batteria considerando miliardi di batterie avendo solo in Italia quaranta milioni di auto, moltissime vecchie, circolanti? Le auto sono vetuste in Italia perché un'auto nuova costa e non tutti se la possono permettere, avendo anche una popolazione molto anziana. Quanto è diffuso lo sfruttamento della manodopera nei Paesi in cui si estraggono le materie prime? Quanto inquinamento comporta? Quanto consumo di acqua per estrarre i minerali?

Su tutte queste domande ci torneremo ma non è sufficiente oggi buttare la palla nell'altro campo cominciando ad accusare l'Europa perché nel 2024 il rischio di una vittoria della destra in Europa blocchi il processo di transizione. Siamo di nuovo di fronte a una sinistra che rinviando la palla, dà la colpa agli altri, alla destra e agli elettori, che ovviamente quando la sinistra perde non capiscono.

Invece, si tratterebbe di riflettere sul fatto che la transizione elettrica all'auto, guidata chiaramente dalla Germania, alla cosiddetta "gente normale" non sia accettabile perché rappresenterebbe uno stravolgimento di vita, abitudini e soprattutto costi che oggi, stante la crisi e la mancanza di prospettiva, la "gente normale", che vota anche a sinistra ma che la sinistra non sa più rappresentare, non è pronta a accettare e quindi si orienterà verso chi gli darà più sicurezza e margine per riflettere.

Già, ma la colpa è sempre degli altri, dirà la sinistra sconfitta. Allora si ritorna al punto, bisogna che in Europa le scelte sulla transizione energetica siano condivise e non imposte da uno o più Paesi a scapito degli altri, bisogna che un'industria, quella tedesca, non prevalga sulle altre, bisogna gradualmente valorizzare tutti i sistemi di alimentazione, integrandoli e lentamente camminando insieme alle imprese, mantenendo e trasformando l'occupazione si creino le condizioni per alimentazioni meno inquinanti.

Anche perché senza nucleare una mobilità elettrica non si mantiene, costa troppo, inquina di più nel suo completo processo produttivo dall'estrazione della materia prima al riciclo della batteria.

8. Quali conseguenze con l'aumento dell'energia sui veicoli elettrici?

- di David McCourt*
- 14 Marzo, 2023



Con i costi dell'energia elettrica in esponenziale aumento in tutta Europa molti settori industriali mostrano preoccupazione sul futuro delle auto elettriche. Il prezzo dell'energia è stato in passato uno dei fattori trainanti per attrarre sempre più utenti verso l'acquisto di veicoli elettrici. A fronte di un costo iniziale maggiore, infatti, l'utente finirebbe per usufruire di numerosi vantaggi economici nel lungo termine specie sui costi di manutenzione e rifornimento.

Insomma, si tratterebbe di fare un investimento iniziale per avere un ritorno economico in futuro, così da evitare le tipiche fluttuazioni legate al prezzo dei combustibili fossili. Questo ragionamento era valido fino alla recente crisi energetica. Da qui le preoccupazioni nell'industria sul settore delle auto elettriche. L'adozione di auto elettriche a lungo termine potrebbe subire delle conseguenze.

Costi del petrolio e costi dell'elettricità

Per anni, i primi ad aver acquistato auto elettriche hanno osservato con un certo sollievo il costante aumento dei prezzi del carburante, avendo di fatto realizzato con il loro veicolo un ottimo investimento. Nel settembre 2020 un litro di benzina si aggirava mediamente intorno a 1,80 € al litro. Nel marzo 2022, la soglia dei 2 euro era stata ampiamente superata. Ciò che preoccupa i conducenti di veicoli elettrici è che ora stiamo assistendo ad aumenti simili anche per l'elettricità, con un incremento dei costi del 10% per chi ricarica a casa. Il prezzo dell'elettricità in pratica si è legato a quello del gas in una vera e propria spirale che ha fatto lievitare i costi a tutti i livelli.

Colonnine elettriche pubbliche: la stessa storia

Molti conducenti di veicoli elettrici in Europa ricaricano l'auto a casa, ma quando si fanno viaggi più lunghi diventa inevitabile ricorrere alle reti di ricarica pubbliche. Così come il costo della ricarica domestica è in aumento, anche il prezzo delle stazioni di ricarica è in crescita.

In Germania, ad esempio, Allego ha aumentato i prezzi da 43 centesimi per kilowattora a 47 centesimi il mese scorso. Le cifre sono ancora più alte per i sistemi di ricarica rapida, con la

ricarica express che passa da 65 a 70 centesimi per kilowattora e la ricarica ultraveloce che sale da 68 a 75 centesimi per kilowattora.

Incentivi statali per l'acquisto di auto elettriche

La riduzione dei costi di gestione era un modo per compensare il costo di acquisto dei veicoli elettrici, ma un altro era rappresentato dai sussidi statali. Paesi come la Norvegia hanno raggiunto tassi di adozione dei veicoli elettrici notevoli grazie a sussidi significativi.

In Italia, tuttavia, il sistema degli incentivi statali ha avuto un rallentamento. Molto è legato all'esaurimento dei fondi stanziati e alla complessità delle procedure burocratiche per accedervi. Per quanto virtuosi, insomma gli incentivi statali e regionali rappresentano solo una goccia nel mare a fronte delle reali esigenze.

Il car sharing resta la soluzione più praticabile

Da alcuni anni gli automobilisti di tutta Europa hanno fatto ricorso sempre più di frequente all'uso del car sharing. Uno degli aspetti più interessanti di questo modello è che i costi di gestione del veicolo, compresi i costi di carburante o di ricarica sono a carico dell'operatore.

Quando i prezzi della benzina e del diesel aumentano, il car sharing diventa ancora più interessante. Con molte flotte che ora dispongono di auto green, lo stesso ragionamento si applica anche ai veicoli elettrici. La soluzione, tuttavia, sembra a breve termine. È solo questione di tempo prima che i fornitori scarichino questi costi sui clienti, in un modo o nell'altro.

Non tutte le aziende di car sharing possono essere 100% elettriche

Il car sharing consente a molti di provare per la prima volta un'auto elettrica e farsi un'idea dei vantaggi. Tuttavia, non tutti i fornitori di car sharing hanno la capacità di gestire una flotta 100% elettrica. Il Ceo di SHARE NOW, Olivier Reppert, ha scritto molto sull'argomento.

SHARE NOW gestisce una flotta al 25% elettrica, ma per arrivare al 100% devono essere superati diversi ostacoli. Gli elevati costi di leasing, l'insufficiente infrastruttura di ricarica pubblica e la necessità di ulteriori investimenti sono tutte sfide che i fornitori di car sharing dovranno affrontare.

Un futuro incerto

Quanto è reale il rischio che l'entusiasmo per i veicoli elettrici subisca una brusca frenata? Siamo davvero di fronte a una riduzione del passaggio alla mobilità elettrica? Gli esperti del settore sono certamente preoccupati.

Il Prof. Dr. Stefan Bratzel, fondatore e direttore del Center of Automotive Management (CAM), ha dichiarato: "L'esplosione dei prezzi dell'elettricità potrebbe costituire un pericolo per la transizione ecologica e dobbiamo prestarvi molta attenzione". Se le auto elettriche diventano più costose da gestire, l'aumento della mobilità elettrica rischia di crollare.

Un futuro eccitante

Va detto che nonostante le criticità contingenti, il mercato sta iniziando ad animarsi e lo scenario non poteva che essere più variegato e ricco di opportunità per i veicoli elettrici. Da un lato, le case automobilistiche tradizionali stanno muovendo passi sempre più decisi nella direzione della transizione ecologica, dall'altro giganti della tech del calibro di Tesla, Rivian e persino Google e Apple si aprono al mercato delle auto elettriche portando con sé anni di innovazione e ricerca. Gli automobilisti non hanno mai avuto così tanta scelta!

*Sr. Editorial Content Strategist, 13/10/2022

9. Nuova mobilita', boom di immatricolazioni negli Stati Uniti

- di Alessio Nisi*
- 14 Marzo, 2023



Negli Stati Uniti le immatricolazioni di nuovi veicoli elettrici sono aumentate del 60% nei primi tre mesi del 2022, anche se le immatricolazioni di nuove auto sono diminuite nel complesso del 18%. I veicoli elettrici rappresentano ora il 4,6% di tutte le autovetture vendute negli Stati Uniti. Con 113.882 veicoli immatricolati (il 59% del totale), Tesla si prende i primi tre posti della top ten (e anche un settimo posto), con la Tesla Model Y a quota 52.051 immatricolazioni, che stacca la Ford Mustang Mach-E, al quarto posto con 6.957 vetture registrate. Sono alcuni dei dati emersi da Experian, multinazionale che si occupa di analisi e informazioni creditizie.

Dai dati è emerso che tra gennaio e marzo 2022, i consumatori statunitensi hanno registrato 158.689 veicoli elettrici. Nel 2020 erano state immatricolate 252.548 auto elettriche (+11,1% rispetto al 2019) con quota complessiva del mercato dell'1,8% (1,4% nel 2019). Nonostante i veicoli elettrici rappresentino una nicchia piccola del mercato dei nuovi veicoli, si stanno gradualmente spostando verso il diventare un prodotto mainstream sulla base degli ultimi dati del settore.

Crescono gli investimenti di venture capital

Non solo crescono le immatricolazioni di auto elettriche. È un po' tutto il settore che cresce. Negli ultimi cinque anni, secondo un'analisi di TechCrunch e PitchBook, solo nel settore delle batterie, i venture capital hanno investito 42 miliardi di dollari per un totale di quasi 1.700 deal, il 75% dei quali è avvenuto solo negli ultimi due anni.

Secondo lo studio, cinque anni fa i fondi di venture capital chiudevano fra i 50 e i 60 investimenti a trimestre, per un valore totale di poche centinaia di milioni di dollari. Le cose hanno iniziato a cambiare verso la fine del 2020.

I governi di tutto il mondo (Il presidente degli Stati Uniti all'inizio di quest'anno ha fissato l'obiettivo di far sì che i veicoli a emissioni zero rappresentino fino al 50% del mercato statunitense entro il 2030) hanno iniziato a fissare date in cui avrebbero stoppato la circolazione dei veicoli a combustibile fossile, le batterie poi sono considerate un investimento ad alto rischio e ad alto rendimento e i vc sono abituati a esplorare e valutare scommesse rischiose basate sulla tecnologia.

Nuovi modelli in arrivo sul mercato Usa

Che il mercato sia sempre meno di nicchia emerge anche dal numero di modelli crescenti presentati dalle case automobilistiche. Laddove c'erano meno di 20 modelli, definiti a lungo raggio (quelli cioè consentivano almeno 300 chilometri con una ricarica) secondo le previsioni potrebbero diventare 60 entro dicembre 2022. Per il presidente e CEO di General Motors Mary Barra proprio il 2022 è considerato l'anno "di svolta" per i veicoli elettrici.

Il nodo della ricarica

La Casa Bianca ha annunciato un piano da 7,5 miliardi di dollari in 5 anni per creare una rete nazionale di colonnine di ricarica. Passo essenziale per raggiungere l'obiettivo fissato dal presidente Joe Biden a inizio legislatura: almeno 500mila punti di ricarica per auto elettriche entro il 2030. A oggi sono circa 108.000, una per ogni stazione di servizio (tra le 110 e le 150 mila). Nel 2019 erano poco meno di 70 mila.

*AGI, 19/05/2022

10. Con l'auto elettrica da Milano a Oslo: ecco come è andata

- di Giulia Paganoni*
- 14 Marzo, 2023

© Juza - www.autoelettrica101.it



Tre giorni. Oltre 2mila chilometri. Sei Nazioni attraversate. Dieci tappe per la ricarica. E due modelli guidati: Mercedes EQE ed EQS suv. Un'esperienza che ci ha catapultato nel mondo dell'elettrico. Una prova di quanto potrebbe succedere a tutti dal 2035, cioè da quando i costruttori venderanno solo auto elettriche almeno stando a quanto deciso dalla Ue (ma in attesa del voto finale). Auto elettriche sì ma è necessaria anche una rete di ricarica capillare e che permetta di poter viaggiare a ioni di litio in serenità. Noi abbiamo optato per la rete veloce paneuropea Ionity.

Il viaggio: da Milano a Oslo

Una tre giorni intensa, come se degli amici decidessero di fare una macchinata per un viaggio verso Nord. Siamo partiti da Milano consapevoli che sarebbe stata un'esperienza impegnativa fisicamente (stare in auto circa 25 ore in tre giorni non è una passeggiata) ma anche molto interessante che ci avrebbe aperto le porte dell'elettrico in Europa.

Purtroppo non abbiamo testato la rete italiana (ci sarà modo) in quanto siamo partiti dal capoluogo lombardo con l'auto già con la batteria al 100% che ci avrebbe condotto tranquillamente fino alla prima stazione indicata. Infatti, chi viaggia in elettrico (proprio come chi usa una vettura termica) non si ferma a tutte le stazioni disponibili ma solo ove necessario e già il sistema di navigazione, impostando una meta, fornisce indicazioni su dove ricaricare.

Il primo giorno abbiamo guidato EQE 350+ lungo un percorso di circa 750 km utilizzando 210 kWh con tre fermate per la ricarica (la prima è stata la più lunga e ne abbiamo approfittato per il pranzo) per un totale di circa un'ora e mezza. Mentre il secondo giorno siamo ripartiti da Künzell (Germania) a bordo di EQS suv giungendo in serata a Copenhagen (Danimarca) dopo circa 900 km in auto, quattro fermate, 240 kWh consumati e due ore e mezza di soste per ricaricare. Infine, l'ultima tappa ci ha portato da Copenhagen fino a Oslo (Norvegia) a bordo di EQE per un totale di poco più di 600 km percorsi e 180 kWh consumati. I tempi di ricarica si sono aggirati sull'ora e mezza. In totale quindi abbiamo consumato circa 630 kWh che in termini di prezzo ci sono costati circa 371,70 euro (prezzi relativi all'abbonamento Mercedes L tariff).

Ricarica: tempistiche e autonomia

Grande interesse è stato riservato alla ricarica. Noi abbiamo viaggiato utilizzando la rete Ionity (partner di Mercedes che rientra tra gli operatori disponibili in Mercedes Me) che è la più estesa in Europa con potenza fino a 350 kW che conta più di 450 aree di ricarica con oltre 2mila punti di ricarica distribuiti in ben 24 paesi europei.

Nei prossimi anni, si prevede che il numero di aree di ricarica firmate Ionity salirà a più di mille, con oltre 7mila punti di ricarica entro il 2025. Le nostre soste non sono state sempre uguali anche perché abbiamo calcolato di volta in volta i chilometri necessari al raggiungimento della colonnina successiva. Infatti, ricaricare sempre al 100% non è necessario, anzi fa perdere più tempo dato che l'auto ricarica ad alta velocità sino all'80% e poi inizia a rallentare, passando dagli oltre 100 kW alla metà circa.

Questo significa che chi viaggia in elettrico in lunghe percorrenze deve fare attenzione a calcolare i chilometri tra le tappe e l'energia necessaria. Per fare qualche esempio, nei momenti in cui avevamo più necessità di ricaricare, abbiamo fatto 84 kWh impegnando poco più di 40 minuti. Mentre per ricariche brevi da 7 kWh abbiamo impiegato solo 10 minuti. La media del viaggio (tiene conto di due modelli e di strade molto diverse tra loro) si è aggirata sui 24,7 kWh/100 km.

Le auto elettriche: impressioni di guida di EQE

Ma cerchiamo di conoscere i modelli che abbiamo guidato in questa avventura elettrica per l'Europa. La maggior parte dei chilometri percorsi sono stati a bordo della EQE 350+, la berlina a ioni di litio che con un elettromotore da 215 kW (292 cv) alimentato da una batteria a ioni di litio da 90,56 kWh che permette di percorrere fino a 654 km, dati di omologazione WLTP. Il caricatore di bordo è da 170 kW.

L'auto è spaziosa e confortevole con numerose comodità a bordo che consentono di percorrere lunghe distanze in relax. I sistemi di assistenza alla guida consentono di impostare il cruise control adattivo. La nostra auto aveva però un malfunzionamento del sistema di mantenimento della corsia ma in ogni caso le mani sul volante sono obbligatorie. Sia i passeggeri anteriori che posteriori hanno spazio per le gambe e dietro è presente un display per la gestione del clima. Il prezzo di listino per la versione provata parte da circa 85mila euro.

Le auto elettriche: impressioni di guida di EQS suv

Saliti a bordo di EQS suv sembra di essere in un salottino viaggiante. La versione provata è la 450 4Matic, dotata di un motore elettrico a magneti permanenti per una potenza complessiva di 265 kW (360 cv) alimentato da una batteria da 108,4 kWh che consente di raggiungere un'autonomia dichiarata fino a 613 km (ciclo WLTP).

I tempi di ricarica variano in base alla potenza della colonnina ma, soprattutto, dal caricatore di bordo che su questo modello raggiunge i 200 kW ma che in realtà l'abbiamo visto caricare fino a 180 kW che è già molto buono.

Nella parte anteriore è presente l'hyperscreen, ovvero un grande display arcuato che copre quasi l'intera superficie tra i due montanti anteriori e si compone di tre monitor che, essendo disposti sotto un vetro di copertura comune, sono percepiti visivamente come uno schermo unico. Dal display centrale e quello davanti al passeggero, è possibile comandare la navigazione nonché tutti i sistemi di bordo.

Ma non solo, anche i passeggeri posteriori hanno un display dedicato dal quale possono accedere ad alcune attività, ma per molte altre è necessaria l'autorizzazione del conducente. Anche in questo caso, il viaggio è stato piacevole e confortevole, con i passeggeri posteriori che hanno anche la possibilità di riscaldare i sedili nonché di farsi fare un piacevole massaggio. Il prezzo di listino di questa versione parte da circa 167mila euro.

*da 24 Ore.it, 04/03/2023