

L'AUTO ELETTRICA FA BENE ALL'ITALIA?



Il gruppo Volkswagen ha annunciato lo scorso venerdì un eccezionale incremento degli investimenti nella produzione di veicoli ibridi e elettrici, nonostante un impegno precedente già significativo del medesimo lo avesse portato a fornire l'opzione ibrida-elettrica su 60 modelli nei prossimi 10 anni e la motorizzazione esclusivamente elettrica su altri 75 modelli di vetture con un investimento che era previsto in 33 miliardi di euro nei prossimi 4 anni e che ora verrà incrementato di altri 27 miliardi di euro. Di tratta di cifre enormi che attestano l'importanza del cambiamento di paradigma oggi in corso nell'industria automobilistica. Riuscirà l'industria italiana a tenere il passo?

L'ANNUNCIO

Così l'obiettivo di Volkswagen di produrre 22 milioni di vetture elettrificate entro il 2028 potrà essere rivisto al rialzo. Ma gli investimenti non riguarderanno soltanto le linee produttive, bensì anche la tecnologia delle batterie e la digitalizzazione dell'intera filiera di produzione, per poter cogliere tutte le economie di scala che discenderanno dall'adozione della nuova tecnologia .

Per comprendere la portata della rivoluzione in corso basti pensare che gli investimenti previsti mirano ad assicurare al medesimo gruppo tedesco una produzione quattro volte superiore in numero rispetto ai veicoli elettrici che saranno sfornati da Tesla alla fine di quest'anno. E l'annuncio di Volkswagen segue a stretto giro proprio quello di Tesla di aprire un suo nuovo stabilimento produttivo a Brandeburgo, vicino a Berlino.



Un altro degli effetti desiderati dell'importante annuncio di Volkswagen è nei confronti delle autorità pubbliche tedesche ed europee, affinché la rete infrastrutturale di fornitura dell'energia elettrica ai veicoli che saranno immessi in circolazione possa adeguarsi altrettanto velocemente e sgravi fiscali all'acquisto siano concessi ai consumatori.

Volkswagen ha peraltro deciso una sterzata così importante anche alla luce di una verità che, man mano che le vendite di veicoli elettrici vanno a sostituire quelle dei veicoli a combustibile tradizionale, sta rivelandosi in tutta la sua interezza: fabbricare e imporre al grande pubblico un veicolo elettrico è cosa molto più complessa che semplicemente sostituire serbatoio di carburante e motore a scoppio con batterie e motore elettrico.

IL PRECEDENTE DI TESLA



Addirittura prima dell'avvento di Tesla si pensava che nessuno potesse davvero sperare di lanciare una Startup nel settore automobilistico. Ma anche dopo si è visto quali immensi problemi Tesla ha dovuto superare e quanti capitali ha dovuto profondere in investiti ogni genere, prima di arrivare all'utile (e soltanto adesso, nell'ultimo trimestre solare). Dopo di lei molti piccoli imprenditori si sono lanciati nella fabbricazione di auto elettriche ma spesso hanno sottovalutato le difficoltà connesse alla creazione di una valida ed efficiente rete di fornitori, per non citare quelle ancora più importanti nel costruire una filiera di distribuzione e vendita, ivi compresa la necessità di affermare l'affidabilità di un marchio di fabbrica nella

mente del consumatore.

Per segnare un profondo solco con la concorrenza ad esempio Tesla ha creato le sue prime “gigafactory” (mega-fabbriche) dove ha cercato di completare l’automazione industriale in ogni fase della produzione, allo scopo di fare spazio all’efficienza dei costi e ha disseminato in tutti i paesi più sviluppati una rete di propri “super chargers” (stazioni di ricarica veloce) il cui utilizzo permette soste molto rapide (500 chilometri di mobilità per un ora di ricarica) e ha incoraggiato alberghi e ristoranti a piazzare colonnine di ricarica che vengono segnalate nella topografia dei punti di ricarica fornita dalla Tesla sui propri schermi.



Forse è per il medesimo motivo che i più grandi produttori automobilistici stanno cercando di raccogliere più velocemente possibile la sfida del passaggio epocale ai veicoli elettrici investendo tutto quello che possono per cambiare le proprie linee produttive. Perché pur dissanguandosi essi potranno godere di un vantaggio competitivo da non sottovalutare: la presenza di una rete capillare di distribuzione e assistenza ovunque nel mondo. ***BMW ad esempio, che produce quasi solo veicoli di fascia e prezzo più elevate offre ormai l’opzione ibrida o elettrica in tutti i modelli della sua gamma.***



I FATTORI ALLA BASE DELLO SVILUPPO DELL’AUTO ELETTRICA

D’altra parte la spinta dell’intera filiera automobilistica a una decisa transizione verso la mobilità elettrica proviene da una molteplicità di fattori, primi fra tutti: A) l’esigenza di migliorare la respirabilità dell’aria negli aggregati urbani e: B) quella di contrastare il calo assai marcato nelle vendite di autovetture tradizionali.

Un ulteriore fattore che ha favorito non poco la transizione in corso è la dilagante digitalizzazione di quasi ogni manufatto industriale oggi prodotto, cosa che ha favorito i sistemi di controllo tanto del funzionamento dei veicoli elettrici quanto della gestione delle loro batterie. Senza uno sviluppo deciso dei sistemi di accumulo dell'elettricità i veicoli di nuova generazione non avrebbero mai visto la luce e senza i vantaggi della rigenerazione di elettricità in fase di frenata la loro efficienza energetica (e dunque la convenienza economica) sarebbe stata inferiore. Oggi poi la tendenza dei veicoli è quella di fabbricarli in modo che restino sempre connessi (tra loro e su internet) per prevenire o segnalare incidenti e per sviluppare meglio la guida autonoma, fattore quest'ultimo che potrà contribuire non poco allo sviluppo dell'industria dell'auto elettrica.

Un ultimo ma non meno importante fattore di sviluppo del fenomeno della mobilità elettrica deriva dal crescente numero di kilowattora prodotti da fonti cosiddette "rinnovabili", quali l'eolica, la solare e quella dei rifiuti. Si stima che a partire dal 2020 il 50% di tutta la nuova capacità di generazione elettrica nel pianeta arriverà dai soli settori eolico e solare. E anche se questa appare come una goccia nell'oceano di tutta l'energia già oggi prodotta (soprattutto nei paesi emergenti, tra i quali anche Cina e India che totalizzano una parte significativa della popolazione mondiale), la connessione con la mobilità elettrica è intuitiva.



LA MOBILITÀ ELETTRICA PUÒ FAR BENE ALL'ITALIA

Di seguito un grafico attestante lo sviluppo delle vendite di veicoli elettrici o parzialmente elettrici in Italia dal quale si coglie che già nel 2018 quasi il 10% di tutti i veicoli nuovi venduti è stato di questo tipo.

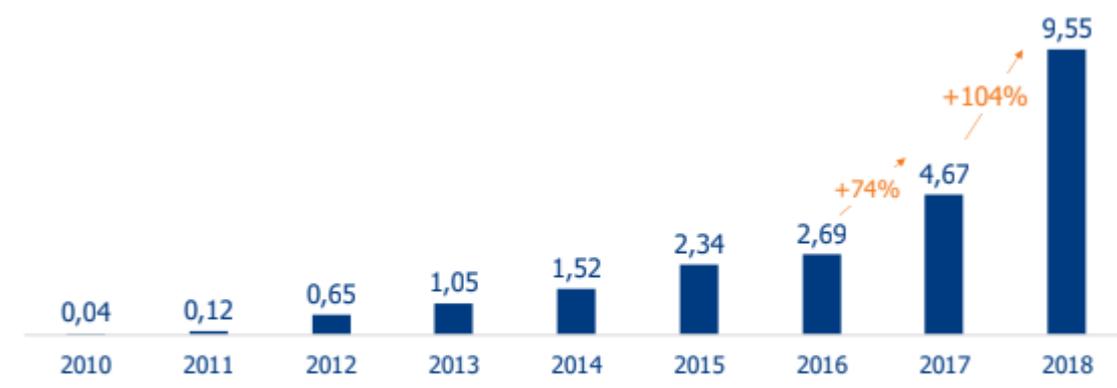


Figura 3. Immatricolazioni di autoveicoli elettrici (BEV) e ibridi *plug-in* (PHEV) in Italia (totale in '000), 2010-2017.
Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati EAFO, ANFIA e ACI, 2019

Anche in Italia la transizione verso una mobilità sostenibile e decarbonizzata ha registrato negli ultimi anni una accelerazione significativa. Con uno dei tassi di motorizzazione tra i più elevati in Europa e una ricca filiera di produttori di componenti per le auto, l'Italia può cogliere importanti opportunità di sviluppo in questo settore e beneficiare dei piani europei di investimento previsti nella mobilità sostenibile stimolando così crescita economica e competitività delle proprie imprese. Uno studio del [gruppo Ambrosetti](#) dello scorso luglio evidenzia bene quale rilevanza essa può avere per l'economia italiana. Di seguito tre grafici da esso riportati:

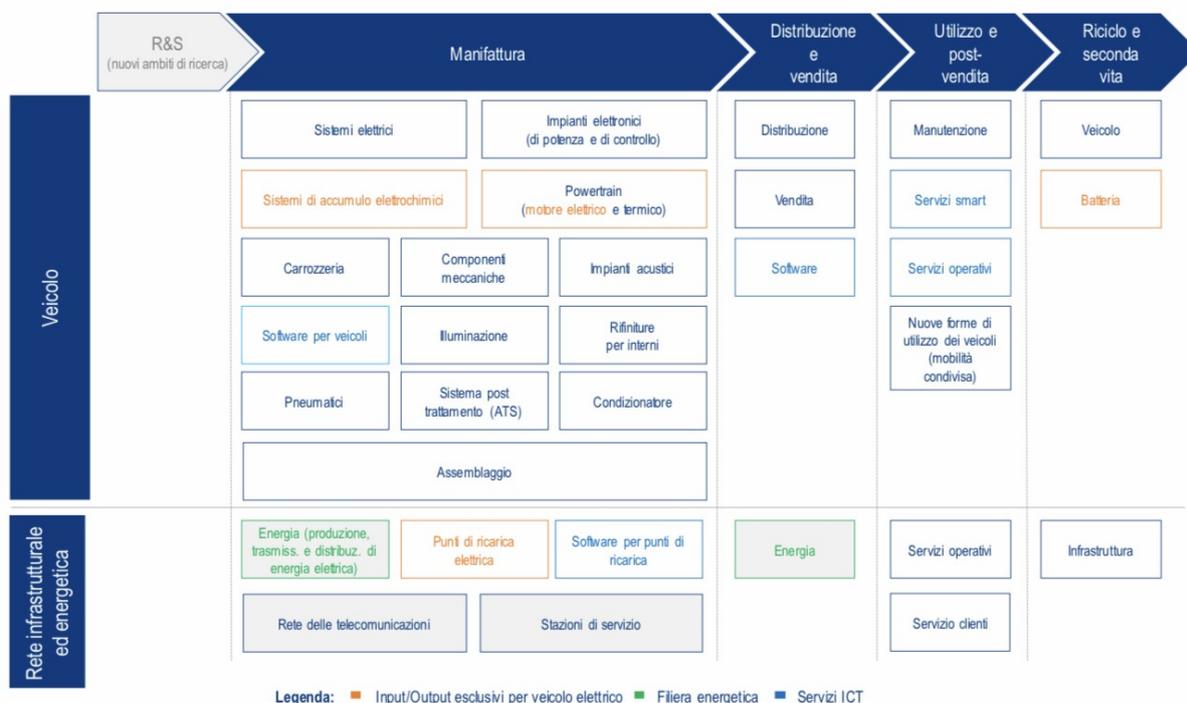


Figura 4. La composizione della filiera della *e-Mobility*: una visione d'insieme. Nota: sono indicate in grigio le attività escluse dal perimetro di analisi considerato nel presente studio. Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti, 2019

Circa la metà delle imprese e del fatturato delle imprese attive nella mobilità elettrica si concentra nel Nord Ovest, ma cresce gradualmente il peso del Centro-Sud. La concentrazione degli operatori della e-Mobility nel Nord Ovest è trainata dalla Lombardia che, da sola, ospita quasi il 40% delle imprese della filiera core e genera il 33% del suo fatturato. La restante parte delle imprese si distribuisce sul territorio nazionale, con un peso più significativo per Emilia- Romagna (13% del totale nazionale), Piemonte (10%), Veneto (9%) e Lazio (7%).

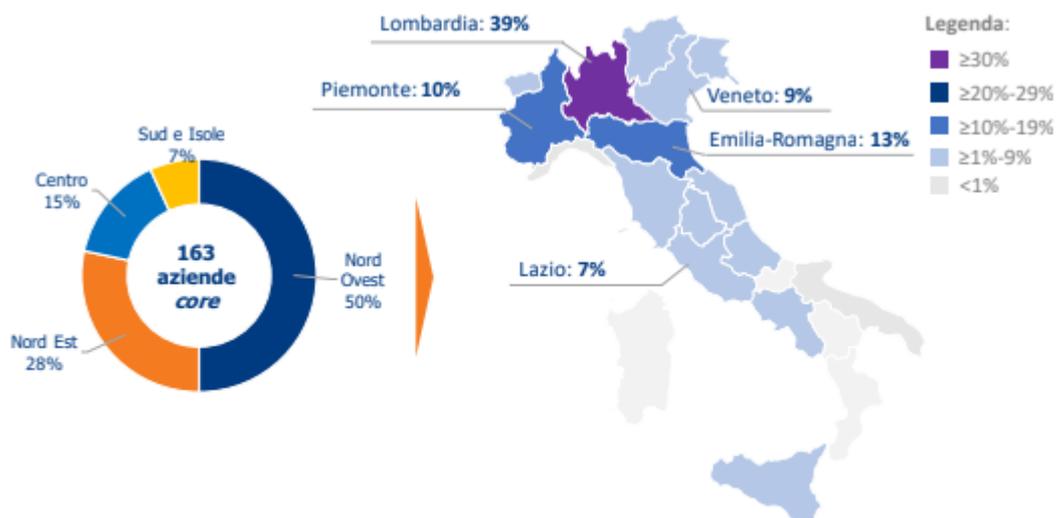


Figura 10. Distribuzione geografica del numero delle imprese della filiera core della e-Mobility in Italia (% su totale nazionale), 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

Con riferimento alla distribuzione del fatturato (3,2 miliardi di Euro nel 2017), i due terzi dei ricavi provengono dalla produzione delle componenti a maggior valore aggiunto nell'ambito della mobilità elettrica: sistemi di accumulo, sistemi elettronici e powertrain.

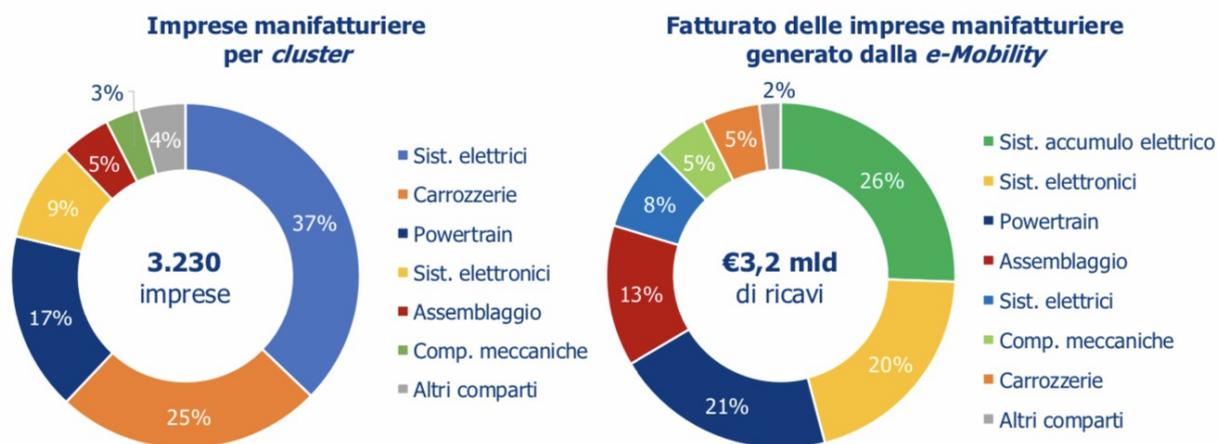


Figura 12. Ripartizione del numero delle imprese manifatturiere per cluster (% , grafico di sinistra) e delle aziende manifatturiere per cluster e fatturato generato dalla e-Mobility (% , grafico di destra), 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

E tra i settori della filiera, le vendite e le attività di utilizzo e post-vendita hanno conosciuto la maggior crescita rispetto al 2013, trainate dall’andamento delle immatricolazioni di veicoli elettrici nell’ultimo biennio e dall’affermazione di nuovi stili di vita e di consumo (si pensi ai servizi di noleggio e di mobilità condivisa elettrica a due e quattro ruote che ormai si sono affermati nei principali centri urbani italiani). Invece è ancora contenuto il tasso di sviluppo delle attività di riciclo e “seconda vita” dei sistemi di accumulo, influenzate dalla ridotta incidenza dei mezzi elettrici sul parco circolante nazionale e dal ciclo di vita utile delle batterie installate sui mezzi.

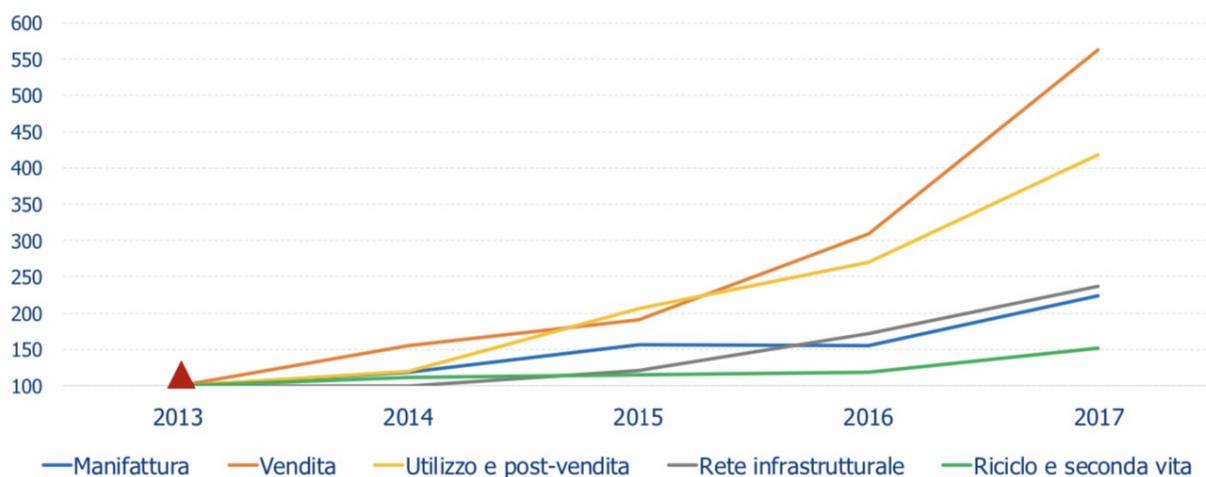


Figura 13. Andamento dei macro-settori della filiera core della e-Mobility in Italia per fatturato imputabile alla mobilità elettrica (numero indice, anno 2013 = base 100), 2013-2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

Certamente non va sottovalutata l’importanza del “sistema-paese” (o

dell'integrazione europea) nella speranza che la mobilità elettrica possa aiutare l'industria nazionale, dal momento che anche in questo settore la capacità di tenere sotto controllo i costi e quella di fare ricerca tenderanno inevitabilmente a privilegiare le imprese di maggiori dimensioni. Ma l'Italia può ricavarci delle nicchie molto interessanti nella mobilità urbana, dove è all'avanguardia, e nell'elettronica di potenza, dove può vantare delle vere eccellenze.

Quanto alla produzione di veicoli tradizionali di media dimensione è evidente che, con l'ultima aggregazione sancita tra FCA e PSA, buona parte della leadership nazionale è perduta. Non resta che sperare che il cambio epocale in corso possa in qualche modo contribuire a rinnovare i fasti della tradizione automobilistica italiana, non foss'altro per il fatto che molti fornitori strategici delle case automobilistiche tedesche risiedono al di qua delle Alpi.



Stefano di Tommaso