

SULLA MOBILITÀ L'EUROPA SI GIOCA IL SUO FUTURO INDUSTRIALE

di Antonio Pollio Salimbeni

Per l'industria dell'energia per la mobilità e per l'"automotive" le sfide degli anni post-Covid saranno la regolamentazione europea sulle emissioni di CO₂, con target sempre più stretti, e la ricerca di nuove soluzioni che vadano oltre il motore a combustione interna che includono anche l'auto elettrica. La grande crisi ha accelerato la transizione a nuovi modelli di produzione con un obiettivo: decarbonizzare. Le vendite di veicoli green nel mondo costituiscono circa il 2,2% del totale. L'associazione dei costruttori europei Acea indica che nel 2019 il 58,9% della quota del mercato europeo era costituito da auto alimentate a benzina, il 30,5% a diesel, il 3% elettriche. Ma Daniel Yergin, vicepresidente della società di analisi di mercato IHS Market, valuta che entro il 2050 i veicoli green nel mondo potrebbero aumentare fino al 60-80% delle nuove immatricolazioni. È un fatto che per il settore europeo - e non solo - dell'auto il trimestre chiuso dal mese di settembre 2020 segna spostamenti rilevanti nelle vendite delle auto. Stando ai dati Acea, infatti, un'automobile su dieci vendute nella UE era elettrica rispetto al 3% nel terzo trimestre 2019. Le misure di sostegno per stimolare la domanda hanno svantaggiato i veicoli ad alimentazione convenzionale: complessivamente benzina e diesel nel terzo trimestre 2020 hanno contato per circa il 74% del totale delle vendite di auto rispetto all'88% dello stesso periodo dello scorso anno.

L'attenzione politica e dell'industria oggi è concentrata sul Green Deal e sui

programmi anticrisi curvati ad una generalizzata riconversione ecologica e all'economia digitale. Ora c'è una leva finanziaria combinata tra UE e Governi per promuovere una rivoluzione nella produzione e nell'organizzazione dei sistemi di trasporto che si interseca con le politiche di mobilità "intelligente". Ingenti risorse pubbliche saranno il volano per gli investimenti privati. Nuove iniziative regolamentari e legislative sono state annunciate, tra cui la revisione delle direttive sulle energie rinnovabili e sulla qualità dei carburanti con la quale era stato previsto il taglio dell'intensità di carbonio dei carburanti del 6% entro il 2020 attraverso la loro miscelazione con componenti bio. Vanno definiti obiettivi e tappe per adattare intere filiere industriali e dell'energia ai nuovi traguardi climatici, più ambiziosi di quanto previsto. Riformulando i sistemi di incentivi/disincentivi in un nuovo quadro di riferimento. Ed è in gioco l'autonomia tecnologica continentale: la forte accelerazione per una produzione europea di batterie elettriche per sfuggire alla dipendenza da Usa e Cina è già un caso di scuola.

La Commissione UE ha definito una strategia in tre tappe. La prima: entro il 2030 almeno 30 milioni di automobili a emissioni zero dovrebbero circolare sulle strade europee; cento città a impatto climatico zero; raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità; viaggi collettivi per percorsi inferiori a 500 km neutri in termini di emissioni di carbonio; diffusione della mobilità automatizzata; pronte per il mercato navi a "zero emissioni". La seconda: entro il 2035 saranno pronti per il mercato aeromobili di grandi dimensioni a zero emissioni. La terza: entro il 2050 quasi tutte le automobili, i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti nuovi a "zero emissioni"; raddoppio del traffico merci su rotaia.

Delle dieci "iniziative-faro" proposte dalla Commissione, la diffusione di veicoli a emissioni zero, carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e delle relative infrastrutture sono al primo posto. Nel 2021 sarà presentata formalmente la proposta per promuovere i carburanti puliti; sarà più chiaro come creare una "alleanza" per la catena del valore allo scopo di garantire l'approvvigionamento di quelli più promettenti(1). In questo ambito Bruxelles intende rivedere la direttiva

sulla tassazione dei prodotti energetici allineando l'imposizione fiscale alle nuove politiche su energia e clima. Nel 2021 avanzerà una proposta per allineare la tassazione del contributo energetico dei vari combustibili.

I trasporti generano circa il 27% delle emissioni di gas serra in Europa; di queste le auto ne emettono il 44%. Realizzare gli obiettivi del Green Deal richiede che il 40% delle nuove auto sia a emissioni zero allo scarico nel 2030. Nel 2015 i trasporti erano il settore con la quota più bassa di energie rinnovabili, circa il 6%; nel 2018 la quota era l'8% a fronte di un obiettivo del 10% nel 2020. Entro il 2030, indica la Commissione UE, deve salire al 24% attraverso l'ulteriore sviluppo e la diffusione dei veicoli elettrici, dei biocarburanti avanzati e di altri carburanti rinnovabili o a basso tenore di carbonio: "un accesso sicuro alle batterie sarà essenziale per la diffusione dei veicoli elettrici, mentre l'idrogeno pulito sarà fondamentale per la decarbonizzazione dei trasporti pesanti e, attraverso i suoi derivati, del settore aereo e marittimo". Per contribuire in misura sufficiente all'obiettivo generale del 55% delle emissioni di CO₂ al 2030, le politiche sulle energie rinnovabili e sull'efficienza energetica dovranno essere sostenute da nuove iniziative.

Soprattutto nei trasporti, unico settore le cui emissioni di gas a effetto serra sono più alte rispetto al 1990 e hanno ricominciato a crescere dal 2013. Di qui la necessità "di un percorso chiaro per raggiungere una riduzione del 90% nelle emissioni entro il 2050" in linea con l'obiettivo di far diventare la UE un'area neutrale per l'impatto climatico, indica Bruxelles. Ciò implica che le automobili «convenzionali» dovranno essere gradualmente sostituite da veicoli a zero emissioni. Non basteranno le strette per ridurre ulteriormente i target delle emissioni di CO₂/km per auto a benzina e diesel. Strette che comunque ci saranno: la Commissione rivedrà gli standard CO₂ per auto e van entro giugno 2021 e per i veicoli pesanti entro il 2022.

"Occorre la diffusione su larga scala di combustibili rinnovabili, sostenibili e a

basse emissioni di carbonio senza temporeggiamenti”, è scritto nel piano comunitario. Grandi speranze economiche e politiche si condensano sull’Alleanza sulle batterie elettriche tra 17 Stati su impulso franco-tedesco (partecipa anche l’Italia) per produrre in 15 fabbriche entro il 2025 celle per sei milioni di auto, pilastri di un hot spot globale strategico. La UE ha promesso un milione di punti pubblici di ricarica entro 5 anni (3 milioni entro il 2030). Poi la sfida dell’idrogeno, attualmente con un ruolo marginale nel mix energetico, che per la maggior parte viene prodotto con fonti fossili. Con il sostegno del bilancio e Next Generation EU, il nuovo strumento fiscale anticrisi, si delinea una strategia per l’idrogeno pulito in tre fasi: 2020-2024 decarbonizzare la produzione nel settore chimico; 2024-2030 l’idrogeno farà parte integrante del sistema energetico europeo con almeno 40 gigawatt di elettrolizzatori, fino a 10 milioni di tonnellate di idrogeno rinnovabile prodotto con un uso via via esteso a nuovi settori, compresi siderurgia, autocarri, trasporti ferroviario e marittimo; fra il 2030 e il 2050 uso dell’idrogeno rinnovabile su larga scala.

Delineata la strategia, questa va distillata in leggi e regolamenti e a quel punto saranno più chiari i nuovi equilibri che si determineranno nei settori energetico e della produzione di veicoli e degli altri mezzi di trasporto. L’industria manifatturiera è in allarme: l’Acea, per esempio, ha bollato gli obiettivi di 30 milioni di auto elettriche in dieci anni “molto lontana dalla realtà attuale” perché si parte da meno di 615 mila auto a emissioni zero allo scarico nel 2019. Dal canto suo, nel settore energia si gioca una partita storica dopo che la pandemia, secondo l’Agenzia internazionale dell’energia, ha provocato il taglio più grande degli investimenti della storia a livello globale e la prima contrazione nella produzione di biocarburanti in vent’anni(2).



1 “Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni” del 9 dicembre 2020

2 Agenzia internazionale per l’energia - « Renewables 2020 : Analysis and forecast to 2025 »

