

TRANSIZIONE ENERGETICA

Sull'auto elettrica l'Italia riparte, ma il prezzo resta un ostacolo

Il nostro Paese è al 12esimo posto della classifica EY 2023 che fotografa la maturità del mercato elettrico globale. Sul fronte prezzi, si rileva disparità tra le intenzioni di acquisto e le effettive vendite di veicoli elettrici e ibridi (l'8,5% da inizio anno ad agosto, di cui il 3,9% di

elettrico). Pesano ancora l'inflazione e il costo dell'energia.

Alexis Paparo — a pag. 5

L'Italia ingrana sull'auto elettrica ma il prezzo è ancora un ostacolo

L'Indice di EY. Il nostro Paese è 12esimo su 20 nella classifica mondiale guidata dalla Cina. Investimenti in crescita ma la produzione di batterie e veicoli è ancora indietro. I costi scoraggiano gli acquirenti

Pagina a cura di
Alexis Paparo

Non leader, ma neanche follower. Per ciò che riguarda la mobilità elettrica del settore auto, l'Italia entra quest'anno nel gruppo degli aspiranti, ovvero quei Paesi che hanno avviato politiche e misure per lo sviluppo del settore, ma che ancora non possono essere considerati protagonisti.

Anticipato al Sole 24 Ore del Lunedì, l'EY Ev (*Electric vehicle*) country readiness index 2023 è la fotografia più aggiornata dell'effettiva maturità del mercato elettrico dell'auto globale, analizzato in base all'offerta del mercato, alla domanda da parte dei consumatori e alla regolamentazione degli Stati presi in esame. Una classifica che vede sul podio Cina, Norvegia e Stati Uniti (+4 posizioni dalla classifica 2022) e si allarga da 14 posizioni dell'indice 2022 a 20, con l'ingresso di sei Paesi: Australia, Messico, Austria, Singapore, Brasile, Nuova Zelanda.

Il focus sull'Italia

Il nostro Paese è al 12esimo posto della classifica, come nell'indice 2022,

ma è di fatto in salita per l'espansione della graduatoria e perché nel 2022 era stato inserito nel cluster dei *follower*, l'ultimo dell'analisi. «L'Italia ha investito e sta investendo nello sviluppo della mobilità elettrica, ma ci sono diversi fattori che la separano dai Paesi leader nel settore», esordisce Giovanni Passalacqua, partner e automotive consulting leader di EY in Italia. «Ci sono limiti dal punto di vista industriale, sia in termini di produzione di batterie sia di veicoli stessi. Poi si rileva disparità tra le intenzioni di acquisto (43% ultima rilevazione) e le effettive vendite di veicoli elettrici e ibridi (l'8,5% da inizio anno ad agosto, di cui il 3,9% di elettrico). Solo il 13% è disposto a pagare di più per l'elettrico e pesano ancora sia la spinta inflattiva, che limita il potere di acquisto, sia il costo dell'energia, che riduce il vantaggio economico».

Secondo Passalacqua, i punti critici sono due: la filiera, che va dalle gigafactory per le batterie agli impianti per il loro riciclo, fino alla produzione (con la negoziazione in corso fra Stelantis e il ministero delle Imprese e del made in Italy, ndr). «Sono elementi

della catena del valore su cui ci sono progetti che vanno consolidati, finanziati e messi in esecuzione». Poi, i prezzi. «Il mercato è ancora influenzato dalle differenze di costo con l'auto tradizionale, ce ne accorgiamo nel momento in cui gli incentivi vengono meno o sono difficili da ottenere».

Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, associazione per la promozione della mobilità elettrica, ha una proposta che potrebbe far fare un balzo al parco auto elettrico: «Proponiamo di inserire un trattamento di deducibilità importante per le auto a zero emissioni nelle flotte aziendali, cosa che altri Paesi stanno facendo. Questo trascinerebbe il mercato. Sono



Peso: 1-3%, 5-48%

auto che fanno tanti chilometri e hanno un ricambio piuttosto veloce, il che porterebbe nel giro di tre, quattro anni veicoli elettrici usati di buona qualità sul mercato dell'usato». Sul fronte degli incentivi la partita è duplice: «Quelli all'elettrico servono ad arrivare a quote di mercato tali da permettere al prodotto di diventare via via di massa e ad abbattere il prezzo. Per farlo, si potrebbero usare in modo più efficiente i fondi 2023 residui per gli incentivi all'acquisto di auto elettriche, quasi 140 milioni degli originari 190. Un capitolo a parte è il rinnovo del parco esistente, e va ricordato che l'Italia è l'unico grande Paese europeo che ancora incentiva i veicoli endotermici. Se l'obiettivo è anche quello di svecchiare il parco, vanno concettualmente ripensate le formule per togliere dalle strade i veicoli Euro 0, 1 e 2 (il ministro Urso ha annunciato una loro rimodulazione per i proprietari di auto Euro 0, 1, 2 e 3, anche con l'obiettivo incentivare la produzione italiana, senza però ancora spiegare come il governo intenda farlo, ndr)».

La classifica mondiale

La Cina mantiene la prima posizione e la consolida anche grazie a un mercato interno in cui oltre il 58% dei consumatori intervistati da EY intende acquistare un'auto elettrica come prossima vettura (ad agosto i modelli elettrici hanno rappresentato un quarto delle vendite totali di auto, +11,2% su un anno). In seconda posizione la Norvegia, da sempre pioniera dell'e-mobility. Terzi gli Stati Uniti, come risultato degli investimenti approvati negli ultimi anni, fra cui 369 miliardi di dollari dell'*Inflation Reduction Act* e gli annunciati 15,1 miliardi per la conversione delle fabbriche di motori termici. Seguono Svezia e Regno Unito. Da quarta, la Germania diventa ottava. «Pesa la riduzione degli incentivi sui Bev (veicoli elettrici) e la loro eliminazione per i Phev (ibridi), a fronte di Paesi che li hanno mantenuti. Questo ha avuto un impatto sui tassi di crescita, pur essendoci nel Paese una buona penetrazione dell'elettrico, comunque impattata dal costo dell'energia», continua Passalacqua. Perdono una posizione – scendendo al decimo e 11esimo posto – ma rimangono nel gruppo degli aspiranti,

Spagna e Francia, sorpassati dal Canada che avanza per il miglioramento delle intenzioni di acquisto (+6%).

Che si tratti di incentivi o regolamenti Eu, sia Passalacqua sia Naso sottolineano l'importanza di avere punti fermi. Da ultima a chiederli Acea, l'Associazione dei costruttori europei di automobili, che con una lettera indirizzata alla presidente della Commissione europea ha segnalato sei azioni chiave cui dare la priorità entro il termine del mandato. Si va dall'ampliamento del mercato europeo a emissioni zero alla garanzia di un contesto normativo stabile e coerente per il settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 1-3%, 5-48%

Il settore in cifre

75%

Mercati verso il divieto Ice
Secondo l'analisi di EY, il 75% dei mercati oggetto dello studio mira a eliminare i veicoli tradizionali (Ice) entro il 2035 e diversi Stati degli Usa (New York, California, Washington e Massachusetts) prevedono di vietarne la vendita entro il 2035, in linea con gli obiettivi europei. In parallelo, gli Stati Uniti offrono un credito d'imposta federale di 7.500 dollari sull'acquisto di veicoli elettrici, il più alto riscontrato

264 mld

Investimenti globali
Entro il 2030 sono previsti 264 miliardi di dollari di investimenti nell'infrastruttura di ricarica pubblica e privata, negli aggiornamenti della rete elettrica e nell'energia rinnovabile a livello globale. I piani di investimento del governo come Iija (Usa), Chri (Canada) e Movés III (Spagna) stanno promuovendo la diffusione della ricarica dei veicoli elettrici

+47%

Punti di ricarica veloce
Secondo stime di EY, per quanto riguarda i punti di ricarica veloci nel 2022, la Cina occupa il primo posto (43% del totale), mentre l'Italia solo il 15%, anche se, nell'ultimo anno c'è stato un salto del 47%. Il Mobility Consumer Index 2023 di EY evidenzia che, in Italia, la percezione di una non adeguata rete di ricarica è il secondo detrattore verso l'acquisto di un'auto elettrica, dopo il prezzo

12.600

Immatricolazioni in Italia
Secondo dati di Motus-E, le immatricolazioni stimate delle auto elettriche aziendali sono state circa 5mila nel 2019, circa 12mila nel 2020, circa 20mila nel 2021, circa 15.600 nel 2022 e circa 12.600 ad agosto 2023. Nell'ultimo anno il peso dei veicoli solo elettrici (Bev) nel comparto flotte è del 9%, mentre la quota di noleggi a lungo termine è del 26%

22mila

Occupati in Italia
Secondo la mappatura dell'Osservatorio Tea, nato su impulso di Motus-E, del Center for automotive and mobility innovation guidato dall'Università Ca' Foscari Venezia e del Cnr-Ircres, sono 107 le aziende operative oggi nel segmento dei motori elettrici, e occupano 22mila persone. Gli occupati delle imprese dedicate ai motori endotermici sono invece 14mila, in circa 95 aziende



In Italia. Sono oltre 400mila i punti di ricarica privati e più di 45mila quelli pubblici



Peso: 1-3%, 5-48%