

L'AUTO ELETTRICA PUÒ FAR RIPARTIRE L'EUROPA

di Simone Tagliapietra

Il settore automobilistico sta attraversando una fase di cambiamento radicale, incentrata sulla corsa allo sviluppo dell'auto elettrica. I due fattori trainanti sono le politiche ambientali volte a ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città e il rapido abbassamento dei costi tecnologici dell'elettrico.

Le aziende europee, tradizionalmente leader globali nel settore dell'auto, non hanno saputo anticipare questo cambiamento, lasciando che nuove realtà - dall'americana Tesla al meno note, ma ben più grandi aziende cinesi - divenissero i *top player* di questo nuovo mercato.

Oggi, nel mondo, un'auto elettrica su due viene prodotta in Cina. E sem- pre in Cina viene prodotta la metà delle batterie che le alimentano. Quel che resta se lo spartiscono Giappone e Corea del Sud. Su questo fronte, sia l'Europa che gli Stati Uniti risultano "non pervenuti". E le batterie sono cuore dell'auto elettrica, di cui rappresenta il 4,0% del valore finale.

La Cina è anche il principale mercato mondiale per le auto elettriche, con circa metà di quelle circolanti al mondo. Pechino è stata in grado di anticipare questa rivoluzione e di mettere in atto una forte politica industriale per garantire la propria leadership globale nel settore. Negli ultimi anni, il Paese asiatico ha messo in campo generose

sovvenzioni per i produttori locali di auto elettriche, e ha incentivato la produzione in Cina di questo tipo di vetture da parte di quei costruttori stranieri interessati a una presenza sul principale mercato mondiale dell'auto. Pechino ha anche fornito incentivi all'acquisto e investito nello sviluppo di una vasta infrastruttura di ricarica.

Quella dell'auto elettrica è dunque una gara che l'Europa può considerare persa? Un'attenta analisi delle statistiche sull'innovazione industriale parrebbe aprire degli spiragli di ottimismo per l'Europa. Vediamo perché. Tradizionalmente specializzate nello sviluppo del diesel, dal 2010 le case automobilistiche europee hanno iniziato a concentrare le proprie attività di ricerca e innovazione anche sulle auto elettriche. I brevetti europei legati a questo tipo di vetture sono passati da 124 nel 2008, a più di 250 all'anno per ogni anno tra il 2011 e il 2016.

A tali dati bisogna poi affiancare una serie di elementi. Innanzitutto, va considerato che le aziende automobilistiche europee sono tra le prime al mondo per investimenti in ricerca e innovazione. Ciò significa che esiste, all'orlo interno, un *know-how* tecnologico di altissimo livello. Bisogna poi tener conto che le case europee possono vantare una lunghissima esperienza nel settore e marchi apprezzati in tutto il mondo. Infine, si deve consi-

derare che lo stock circolante in Europa continua a essere ben superiore a quelli di Cina e Stati Uniti.

Con simili punni di forza, potrebbe non essere troppo tardi per recuperare il terreno perduto. Al contrario, se le case europee sapranno anticipare i prossimi salti tecnologici e assumere posizioni chiave nella *global value chain* dell'auto elettrica, potranno giocare un ruolo di primo piano.

Ovviamente, per fare questo è necessario che siano le aziende automobilistiche stesse a puntare sull'innovazione. Tuttavia, come illustra il caso cinese, per facilitare tale sviluppo sono necessari, da parte pubblica, degli adeguati quadri regolatori. Su questo aspetto, sia la Ue che i singoli Paesi stanno mettendo a punto politiche pubbliche per sostenere l'auto elettrica. L'impressione, però, è che non si stia facendo abbastanza.

Innanzitutto, c'è bisogno di una forte domanda europea. Ciò si può ottenere non solo attraverso degli incentivi, ma anche con una fiscalità verde o con regole sugli appalti pubblici che favoriscano le tecnologie più pulite. Senza un vero mercato europeo per le auto elettriche, il rischio - che in verità già comincia a materializzarsi - è che le case automobilistiche europee costruiscano le loro linee di produzione per l'elettrico in Cina, anche per essere lì dove è la domanda.

NECESSARIA UNA POLITICA CONTINENTALE DEL SETTORE E DEVE LIEVITARE LA DOMANDA

Considerando il ruolo giocato dal settore automobilistico in Europa, vi sono argomenti economici e sociali per voler scongiurare tale scenario.

C'è poi bisogno di una politica industriale continentale per il settore. Una politica capace di stimolare investimenti in settori chiave come quello delle batterie e di fissare standard ambientali chiare capaci di dare visibilità di lungo periodo all'industria. Infine, ma non meno importante, una politica che sappia sostenere lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica, anche in modo integrato rispetto allo sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico.

Sino a oggi, nel settore dell'auto elettrica il divario di ambizione tra Cina ed Europa è stato enorme. Forte della sua visione di leadership globale nel settore e di una fortissima politica industriale, Pechino è riuscita a guidare la prima fase dell'auto elettrica. Dopo anni di mancata innovazione, l'Europa deve cercare ora la propria riscossa, per garantirsi un ruolo di primo piano nell'industria automobilistica di domani. Le risorse non mancano e il salto in avanti è possibile. La Formula 1 insegna che i Gran premi più avvincenti sono proprio quelli vinti partendo dal fondo della griglia.

Professore, Johns Hopkins University e ricercatore presso la Fondazione Eni Enrico

Mattici e i think-tank Brauegel