

L'inchiesta Politica automotive dell'Unione Europea

Voci dal coro

Gli interventi su normative ed elettrificazione dei personaggi che contano nel mondo automotive sono piuttosto allineati. Però ci sono anche voci soliste, specie per la transizione all'elettrico: alcune si esprimono diversamente ma una, con gran chiarezza, è fuori dal coro

• di Nicola D. Bonetti



Prendiamo spunto da convegni e incontri dove, di fronte a platee qualificate, i dirigenti del mondo auto hanno parlato del mercato, definito in rapido mutamento. Al momento il 20% delle vendite in Europa – un'auto su cinque – è elettrica o ibrida plug-in (BEV o PHEV). Ecco un po' di dichiarazioni raccolte in varie situazioni, sul tema esteso anche ai biocarburanti, che permettono di essere riunite in una piccola inchiesta. Che pubblichiamo pensando ai lettori come consumatori: ritenendo possano essere interessati a sapere come la vedano i responsabili dei vari marchi. Anche questo aiuta a scegliere.



LA TEMPESTA

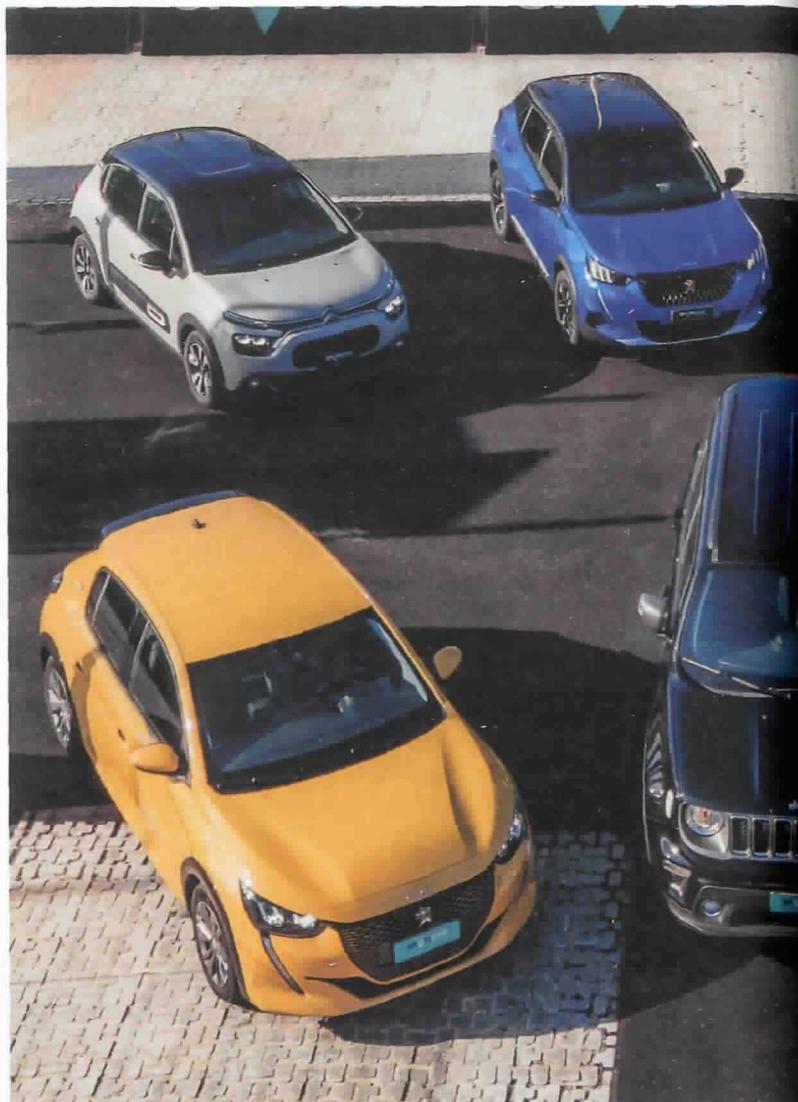
Un'auto elettrica – Renault Megane E-Tech ma potrebbe essere qualsiasi altra – e un fulmine: allegoria della "tensione" della situazione attuale in Europa, generata dalla politica.

L'inchiesta **Politica** automotive dell'Unione Europea

Roberto Pietrantonio

Managing director Mazda Motor Italia

«I costruttori hanno fatto ampiamente la propria parte investendo in ricerca e sviluppo e adottando diversi livelli di elettrificazione, ma non possono essere i soli a risolvere la questione del cambiamento climatico; ci sono fattori esogeni che vanno presi in considerazione come produzione, energia, costi e infrastrutture che possono determinare l'accelerazione o la decelerazione dell'elettrificazione. Ritengo sia stata giusta la decisione di un'apertura dell'Europa verso i combustibili sintetici, noi percorriamo la strada della neutralità e gli e-fuel e i biofuel possono essere un'ottima soluzione nella transizione e rappresentare un'alternativa per il trasporto pesante nel futuro. Noi proponiamo la multi-solution perché i consumatori sono differenti e hanno altrettante esigenze diverse. Infatti, in tutto questo abbiamo trascurato il consumatore e lo abbiamo confuso ponendolo in mezzo a una discussione tra elettrificazione e motori termici. Bisogna essere razionali e non emozionali. Oggi chi sta facendo della contrapposizione la propria narrativa, fa del male all'ambiente e al mercato. E il fatto che nessuno si decida a comprare le auto è anche perché abbiamo messo il cliente nella condizione di non poter scegliere».





GAMME DIVERSE

In alto, modelli dei vari marchi Stellantis, in buona parte elettrificati. A sinistra, due esemplari della gamma Audi EV: Q8 ed SQ8 e-tron Sportback; a destra, come inizio la sperimentazione elettrica.



Marco Santucci Ceo Jaguar Land Rover Italia

«Mi trovo d'accordo con l'idea che il destino sarà elettrico e che per il bene di tutti venga presa collegialmente questa direzione perché ognuno di noi deve fare il proprio meglio per arrivare a essere incisivi, in positivo, nella lotta al cambiamento climatico. Detto questo credo che non sia facile capire che siamo davanti a una rivoluzione, bisogna crederci e bisogna cavalcare il cambiamento per non rischiare di rimanerne schiacciati. La sostenibilità non è più un'idea, ma una necessità, anche alla luce del fatto che il motore elettrico è efficiente al 90% mentre quello termico al 30%, ovvero l'energia necessaria per avviarlo viene dispersa per il 70%. Bisogna crederci perché è ovvio che, dal momento in cui si deciderà di puntare a una gamma elettrica, sarà necessario interrompere la produzione delle altre motorizzazioni e credere nel business della conversione, anche se ai giorni nostri non tutti possono scegliere di acquistare un'auto elettrica».

Giuseppe Bitti Managing director e coo KIA Italia

«Da vent'anni si investe con elettrificazione e motorizzazioni alternative, tutti i grandi gruppi si sono mossi da tempo. Chiaro che l'accelerazione tecnologica, di pensiero e di interconnessione ci porterà a un cambiamento che nei prossimi cinque anni sarà molto più rapido di quello avvenuto negli ultimi 50. KIA è sempre più azienda di mobilità che va incontro alle esigenze degli utilizzatori. Gli scenari di quello che succederà nel 2035 non sono ancora chiari. Io ritengo che, per esempio, gli e-fuel, siano una soluzione di nicchia, per i costi che vanno da 25 e 28 euro. Potrebbe diventare una soluzione per il mercato premium. KIA crede nel principio di neutralità energetica e non negli indirizzi dati dalle ideologie, e crede soprattutto che il vero cambiamento sarà nei modi di utilizzo dell'auto e nel modo di acquisizione, soprattutto alla luce di come le quattro ruote sono viste dalle nuove generazioni».



L'inchiesta Politica automotive dell'Unione Europea

Alain Visser ceo Lynk & Co International

«Lynk & Co crede nell'elettrico, il brand fa parte di un grande gruppo che sposa l'idea di un futuro full electric come filosofia di crescita. Credo che la vera rivoluzione non sia il concetto di elettrico di per sé, ma riguarderà soprattutto le modalità di distribuzione e di utilizzo delle auto da parte di aziende e cittadini. Io personalmente immagino una città nuova e diversa, vista e vissuta pensando al benessere delle persone e alla loro crescita personale, come racconta la nostra ricerca Cities Reimagined. Serve un cambiamento per arrivare a città aperte alla condivisione, anche dell'auto, e a sistemi flessibili di car sharing e non più luoghi in cui il mezzo è soltanto un numero».



INVESTIMENTI

Non solo sono necessari in modo cospicuo su gamme e modelli, meglio senza sovrapposizioni. È indispensabile espandere i siti di ricerca e sviluppo come Jaguar Land Rover a Gaydon, nella pagina accanto.

Andrea Bartolomeo country manager MG Italy-Saic Motor Group

«Qualcuno diceva che il sistema automotive non sarebbe più esistito e i presenti oggi sanno che anche tra un po' di anni ci si chiuderà in una stanza, a fine mese, a contare le targhe. In MG crediamo che il comparto flotte sia strategico, per la diffusione e la conoscenza della mobilità elettrificata. Siamo convinti che sia fondamentale un approccio di massima flessibilità, dunque elettrico ma non solo. Noi abbiamo una gamma in cui il cliente può trovare la soluzione che sente più adeguata: benzina, ibrido plug-in e elettrico».





Alberto Viano
presidente ANIASA

Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital

«In generale l'incertezza non è il massimo per testare un business. Ci sono alcuni punti tattici che, in una situazione come questa, portano vantaggi al noleggio, al settore e alle aziende che serve. Noi abbiamo una capacità di saturare l'uso dell'auto in modo superiore, e quindi di seguire i cambiamenti tecnologici più velocemente. Non è un caso che le vetture plug-in hybrid, le più complesse sul mercato, grazie al noleggio sono molto popolari perché danno grandi vantaggi fiscali all'utilizzatore. Ma riguardo ai carburanti sintetici ci sono dei dubbi: per consumarne 100 bisogna produrne 200. Mi sembra una misura tattica di alcuni player ma meno efficiente nel raggiungimento dell'abbattimento delle emissioni rispetto alla tecnologia elettrica».



Andrea Cardinali
direttore generale UNRAE

Unione Nazionale Rappresentanti Veicoli Esteri

«Gli investimenti in elettrificazione sono iniziati da anni e sono compatibili con altri tipi di investimento. Sono stati indotti da decisioni della commissione europea di tipo normativo e riguardano la maggior parte delle case automobilistiche, cinque delle quali intervistate e tutte nostre socie. Ho assistito a questo dibattito frenetico sul fit for 55 che, devo dire, si è molto politicizzato. Mi sembra che il punto di atterraggio sia vago, non mi sembra sia stata fatta chiarezza, che non aiuta a sapere che cosa aspettarsi. Il fatto che i carburanti sintetici siano "rientrati dalla finestra" all'ultimo secondo non cambia le cose. Ho l'impressione che sia stata un po' un'arma di distrazione di massa».

L'inchiesta **Politica automotive dell'Unione Europea**

Poi arriva Zorro

Trent'anni nel settore, un'esperienza unica (iniziata proprio con Renault): da sempre Luca De Meo ha la capacità di parlare chiaro. Come facendo il punto sulla Renaultion, o criticando l'Unione Europea. Riportiamo gli estratti da suoi vari interventi degli ultimi tempi, con precise e condivisibili prese di posizione. Ecco le sue opinioni; alcune delle quali scritte direttamente al "potere europeo"



Luca De Meo
ceo Gruppo Renault e presidente ACEA
Associazione Costruttori Europei Automobili

«Il settore sta perdendo terreno rispetto alla concorrenza globale. L'industria automobilistica chiede con urgenza una politica industriale per il settore, ambiziosa e strutturata, in grado di competere con quelle di altre regioni del mondo, salvaguardando e promuovendo al contempo il libero scambio in tutto il mondo.

L'industria automobilistica è una potenza economica per l'Europa e sta guidando la transizione verso una mobilità a emissioni zero. Le recenti tendenze mostrano tuttavia che sta gradualmente perdendo terreno rispetto ai suoi principali concorrenti globali. La risposta dei responsabili politici alle sfide che il settore deve affrontare è di fondamentale importanza.

Serve una politica industriale europea per poter bilanciare gli effetti globali dell'Inflation reduction act americano e noi saremmo ben felici di dare il nostro contributo perché penso che se l'industria dicesse che cosa andrebbe fatto il piano sarebbe più efficace. La catena di valore dei veicoli elettrici è completamente diversa rispetto a quella dei motori a combustione. Le aziende stanno già investendo ma è evidente che questo passaggio richiederà del tempo».



Ancor più chiaro

«L'Europa è l'unica area geografica che abbandona la neutralità tecnologica come pilastro del suo quadro normativo. Considerandolo alla luce dell'obiettivo della decarbonizzazione, resta da vedere se questa scelta sia la migliore. Oggi da un punto di vista scientifico, la tecnologia ibrida high-tech può competere in termini di impronta di CO₂. La proposta Euro 7 della Commissione Ue costringerebbe i produttori di veicoli a investire miliardi di euro nella tecnologia di post-trattamento dei motori e degli scarichi per guadagni ambientali minimi e ci esporrebbe a dannosi impatti industriali, economici, ma anche politici e sociali».

Dal 2035 al 2040

Parlando della fine della produzione di motori endotermici fissata per il 2035, così la commenta,

L'UOMO E I SUOI RUOLI
 Luca De Meo non parla solo come Renault, gruppo che crede nell'elettrificazione dimostrandolo con gli investimenti. Come presidente Acea esprime ancor più il disaccordo con le imposizioni dell'Unione.



partendo dall'impegno per l'elettrificazione: «Il treno ha già lasciato la stazione, non possiamo più tornare indietro perché non conviene dal punto di vista del business. Abbiamo già investito decine e decine di miliardi e altrettanti ne metteremo. Questo non vuol dire che la Ue non debba ripensare alcuni paletti: uno slittamento, dal 2035 al 2040, permetterebbe di far crescere ancora il mercato dell'elettrico. E se poi ci sarà un riconoscimento della neutralità tecnologica, ancora meglio». Se non è una visione lucida questa...

L'Euro 7 è impossibile

Ma nell'immediato sono le normative Euro 7, a preoccupare: «Non ha senso, da tutti i punti di vista. Anche il governo francese si oppone. Le regole vanno riviste, conservando comunque la nuova attenzione all'inquinamento che proviene da freni e pneumatici. Per i motori è assoluta-

mente impossibile soddisfare entro il 2025 i limiti imposti da Euro 7 con regole che non sono state ad oggi ancora definite».

Il nemico non è una tecnologia

«Un modo giusto di affrontare la lotta alle emissioni dovrebbe tenere conto dell'impatto delle varie tecnologie nel loro complesso e non solo di quanto inquina un veicolo per muoversi dal serbatoio alla ruota. La lotta al cambiamento climatico non si discute, ma guardando all'intera catena del valore si vede ancora spazio per altre tecnologie. Il nemico non è una tecnologia piuttosto che un'altra, il nemico è la CO₂ e il resto delle emissioni inquinanti. Le autorità devono porre il risultato da raggiungere ma si deve poi lasciare spazio agli ingegneri affinché trovino il modo di arrivarci». Parole da rileggere, spiegandole ai politici: specialmente, tutti.