

IL REBUS DELL'AUTO ELETTRICA

di Federico Fubini

su Il Corriere della Sera del 31 gennaio

Il caso lo ha aperto Carlos Tavares pochi giorni fa, quando ha acceso un faro sulle conseguenze sociali — a suo avviso avverse — della rivoluzione dell'auto elettrica. Ha detto l'amministratore delegato di Stellantis, la casa automobilistica nata un anno fa dalla fusione di Fca e Peugeot: «Il rischio di escludere un giorno i ceti medi (dal mercato dell'auto, ndr) esiste, se noi costruttori non riduciamo i nostri costi. Ma sono le nuove tecnologie a far salire i prezzi, in particolare le tecnologie elettriche, che sono del 50% più care delle tecnologie a motore termico». In un'intervista concessa al «Corriere della Sera», a «El Mundo» e a altri due grandi quotidiani europei, Tavares ha indicato che quella dell'auto elettrica «è stata una scelta dei politici, non dell'industria» e quella che ha definito la sua «brutalità» rischia di colpire i ceti più vulnerabili.

Contromisure

La nostra lotta - ha assicurato Tavares - mira a limitare al massimo quel 5096 di costi supplementari dell'elettrico, in cinque anni. Ciò significa registrare degli aumenti di produttività in media del 1096 all'anno, mentre l'industria automobilistica in Europa ne realizza per il 296 0 il 396 l'anno». Secondo Tavares, «ci saranno conseguenze sociali importanti» e non solo per i consumatori più fragili e per i dipendenti diretti dei grandi costruttori di auto. «C'è un ecosistema di fornitori attorno a noi che dovrà adeguarsi in modo altrettanto rapido», ha detto. L'obiettivo naturalmente è l'uscita dal mercato delle auto a carburante entro il 2035, come proposto dalla Commissione europea. Tavares teme che i costi potrebbero ricadere sulle spalle dei lavoratori occupati nella produzione di componenti dei motori termici, per i quali la domanda sta crollando, oltre che dei consumatori per i quali auto elettriche da oltre 30 mila euro saranno fuori portata.

La cronaca di questi giorni del resto conferma che il problema esiste. La settimana scorsa Marelli (controllata dal fondo Kkr) ha annunciato 550 esuberi e la tedesca Bosch ne ha annunciati 700 nei suoi impianti di Bari. Il motore dell'auto elettrica è di fatto tutto nella sola batteria, quindi il declino della componentistica tradizionale porterà altri annunci di licenziamenti nei prossimi mesi e anni. Come ha ricordato Rita Querezè sul «Corriere» del

28 gennaio, anche Giancarlo Giorgetti sostiene che questa perdita di posti nel manifatturiero «è conseguenza della transizione verso il green».

Il ministro dello Sviluppo economico chiede una transizione «compatibile non solo con le esigenze ambientali, ma anche con quelle sociali ed economiche».

Qualcosa di simile è stato detto la settimana scorsa anche da Aldo Toyoda. Ha osservato il presidente di Toyota, discendente della famiglia dei fondatori della casa giapponese: «I veicoli elettrici sono sopravvalutati. Quando i politici dicono che dobbiamo liberarci di tutte le auto che usano benzina, capiscono cosa significa? L'attuale modello di business dell'industria automobilistica collasserà», ha detto Toyoda.

Qui è il cuore della discussione che sta per aprirsi e definirà il modello sociale nei Paesi avanzati nel prossimo decennio: l'auto verde è solo un lusso per benestanti? Il crollo dell'occupazione nell'industria tradizionale dei motori termici aggraverà le diseguaglianze? Queste domande non hanno risposte nette, ma esistono opinioni diverse da quelle di Tavares, Toyoda o Giorgetti.

Venerdì prossimo Carlo Carraro, professore di Economia ambientale all'Università di Venezia, presenterà su questi temi un rapporto redatto da un gruppo di consulenti e commissionato dal ministro della Mobilità sostenibile Enrico Giovannini.

Carraro non condivide l'analisi di Tavares sui costi proibitivi dell'auto elettrica e rimanda a uno studio di LeasePlan, una società olandese di leasing auto. Nel suo rapporto sul 2021, LeasePlan trova che il costo operativo totale (acquisto più consumo carburante) di un modello elettrico nell'intero ciclo di vita sia inferiore a quello di un modello termico di pari taglia. In sostanza il prezzo di acquisto del modello a batteria è sì maggiore, ma sarebbe più che ammortizzato dall'efficienza energetica superiore.

I numeri

Secondo LeasePlan, il costo totale di un modello elettrico di taglia media in Italia è oggi di 814 euro all'anno, quello di un modello a diesel è di 871 euro, a benzina di 950 euro, mentre gli oneri più alti spettano ai modelli ibridi (poco più di mille euro). Per tutti i Paesi europei, risultano grandezze simili. Di sicuro l'interesse dei consumatori c'è: un sondaggio di Deloitte, la società di consulenza, mostra che in molti Paesi avanzati una maggioranza di consumatori è propensa a scegliere l'ibrido o l'elettrico per il prossimo acquisto: il 5196 in Germania, il 6996 in Italia (anche se solo il 3196 negli Stati Uniti). Ma sette consumatori su dieci in Germania e in Italia, allo stesso tempo, non sono disposti a spendere oltre 500 euro

in più per le nuove tecnologie e pretendono che i produttori si facciano carico dei costi restanti da decine di migliaia di euro.

Non è un caso se Giorgio Barbieri, leader del settore automotive di Deloitte, parla di momento «estremamente delicato» per il settore. Non è affatto certo che il calcolo razionale di un risparmio sull'intero ciclo di vita dell'auto elettrica basti a far superare ai ceti medio-bassi l'ostacolo del maggiore costo iniziale.

La difficoltà è nella transizione anche dal lato dei produttori e dell'occupazione. In un recente rapporto McKinsey stima per esempio che il mercato delle batterie per l'auto elettrica crescerà dal 2016 all'anno fino a valere 360 miliardi di dollari nel 2030.

Carraro, il consulente di Giovannini, ricorda che la transizione verde creerà nuovi posti di lavoro in tutti i settori delle nuove fonti di energia. Ma chi nell'industria dell'auto tradizionale perderà il proprio rischia di non essere neanche sfiorato da queste opportunità. E gli ultimi trent'anni sono lì a ricordare che le grandi trasformazioni, se imposte con l'arroganza di chi pensa di dominare l'ingegneria sociale, rischiano di fallire.