

# Neutralità tecnologica, punto chiave per rilanciare l'automotive

**Mario Cianflone**

Marzo 2022, conferenza stampa internazionale ultra-esclusiva di un costruttore giapponese che informa i media, in via confidenziale, su strategie e prodotti futuri. Inevitabilmente si parla di elettrico, di transizione, di ibrido e di e-fuel. ma anche di idrogeno visto che siamo a ridosso della storica, discussa e discutibile, decisione del parlamento europeo di mettere al bando le termiche. Il presidente della casa automobilistica fa una confidenza: «Tutte le volte che siamo andati in commissione Ue a chiedere neutralità e pluralità tecnologica per ridurre le emissioni climalteranti, non ci stavano a sentire, come se parlassimo ai muri. Avevano già deciso: l'auto sostenibile del futuro doveva essere una sola: elettrica a batteria (Bev, battery electric vehicle) quella prediletta da lobby ambientaliste e da alcuni gruppi come Volkswagen. Al commissario Ue e al suo staff non interessava un approccio well-to-wheel, per calcolare le emissioni nell'intero ciclo». Oggi come allora, le parole del presidente giapponese pesano come un macigno.

Il tema chiave è sempre quello, in quel giorno, come negli anni precedenti, come oggi: la neutralità tecnologica. Concetto-mantra che adesso è diventato il pilastro centrale, anzi visto che parliamo di auto, il telaio, del capitolo automotive del rapporto di Mario Draghi sul rilancio competitivo dell'industria europea.

Pier Luigi del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet&Mobility e osservatore del mercato auto, chiarisce che «misurare le emissioni delle auto elettriche solo allo scarico dà un quadro falso del loro impatto ambientale. A differenza dei carburanti che sono una

risorsa energetica, l'elettricità è un prodotto. Circa metà delle emissioni di CO<sub>2</sub> mondiali proviene proprio dalla produzione di energia elettrica. Quindi un'auto ricaricata con elettricità prodotta col carbone avrà zero emissioni allo scarico ma elevate a monte. Inoltre, un'auto produce CO<sub>2</sub> non solo in marcia ma fin dalla sua produzione. Nelle auto elettriche sono comunque rilevanti le emissioni derivanti dalla produzione delle batterie».

Tuttavia, secondo del Viscovo «invocare la neutralità tecnologica è un nonsenso. La norma è già neutra: zero emissioni allo scarico. Non indica come, con quale tecnologia. Chi grida alla neutralità tecnologica lo fa perché non ha il coraggio di contestare l'obiettivo, ossia zero emissioni allo scarico». La neutralità tecnologica, quella vera e non di facciata, torna dunque al centro del dibattito revisionista sull'auto europea e sul bando al 2035 per i motori termici, che mette fuori gioco soluzioni diverse dal Bev, come l'ibrido di nuova generazione.

Il motivo, anzi i motivi sempre più evidenti, che numeri alla mano, l'auto elettrica a batteria non ha conquistato il portafoglio dei consumatori europei. E forse neppure il cuore. Vendite in picchiata con un solo attore in pole position, Tesla, i leader tedeschi in affanno (con modelli che non sfondano e/o sono in ritardo), costi troppo alti (la favola dei 100 dollari / kWh per le batterie è rimasta tale) e, poi, un aspetto non da poco: si sono aperte le porte ai costruttori cinesi, abili, in possesso di tecnologie più avanzate e che hanno messo al centro delle loro strategie la qualità del prodotto (anche ibrido e non) con i margini elevati grazie a sovvenzioni statali o il valore del titolo. Giocano una partita diversa, e rischiano di vincerla.

**Competitività europea.** Nel Rapporto Draghi una complessa ricetta per la tenuta futura dei costruttori continentali e un forte richiamo alle soluzioni economicamente sostenibili

Il rapporto Draghi è una (forse tardiva) sirena d'allarme ed è palese che i tempi sono stretti per rimettere l'auto europea in carreggiata prima che faccia la fine di Nokia quando arrivò la rivoluzione smartphone di iPhone e di Android.

Ed è proprio sulla tecnologia che il Rapporto Draghi pone l'accento. L'automobile non è uno smartphone, ma in certi punti ci assomiglia, non guida da sola nonostante lo storytelling sui robotaxi. Ma è digitale e piena di sistemi Adas per la sicurezza.

Anzi, è diventata un Software defined vehicle, una macchina le cui funzioni sono stabilite (e modificate) da algoritmi e programmi. Ed è questa la frontiera dello sviluppo tecnico e dove si gioca gran parte del secondo tempo della partita con le case cinesi che già ora hanno appreso quanto il paradigma Sdv, software defined vehicle permette loro di creare vetture migliori e in grado di rispondere alle esigenze dei consumatori, localizzando funzionalità e prestazioni a seconda delle necessità di ciascun mercato. E in questa evoluzione l'intelligenza artificiale, al di là che dei powertrain, gioca un ruolo chiave nel rilancio difficile dell'industria automobilistica europea. Che dopo aver affrontato una pandemia, il chip shortage e la transizione energetica, ora è davanti al passaggio epocale e disruptive tra meccanica e microchip.

La sfida, evidenziata nel rapporto, che in molti punti ricorda la lettera alla Ue mandata da Luca de Meo in qualità di presidente Acea, è dunque tecnologica a 360 gradi e mette a nudo le storiche debolezze dei paesi dell'unione nel comparto del software e dei semiconduttori, dove i cinesi sono i nuovi maestri e grazie all'estro dei designer europei reclutati a man bassa sono in

grado di vestire le loro auto come marketing comanda. e in questo campo entra la creazione di aree territoriali europee (Net-Zero Acceleration Valley) per stimolare l'innovazione nell'ecosistema automotive.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'analisi del Rapporto

### APPROCCIO PRAGMATICO

**Revisione del piano Fit for 55**  
Approccio neutrale, proposte compatibili con il mercato e informazioni precise su cosa accadrà in futuro a partire dai nuovi standard richiesti nel 2025. Una delle proposte più importanti del piano Draghi è quella legata all'approccio tecnologico neutrale nella revisione del piano Fit for 55. Data la rapida evoluzione del settore automobilistico e della legislazione correlata, è importante garantire la trasparenza dei programmi politici, incluso il calendario delle prossime proposte legislative e

consultazioni. La revisione dovrebbe anche contenere una valutazione di impatto aggiornata, degli obiettivi di riduzione delle emissioni a lungo termine dell'UE, e della situazione reale. Si prevede che i veicoli in circolazione in Europa nel 2040 vedranno circa il 45% di auto termiche e ibride. Importante fare chiarezza sulla metodologia per i carburanti alternativi, ancora mancante, e su nuovi parametri di analisi. Entro il 2025, infatti, la Commissione presenterà una metodologia per la valutazione del ciclo di vita delle emissioni di gas serra per i veicoli leggeri.

### SOFTWARE E GUIDA AUTONOMA

**Progetti comuni**  
Tra le proposte Draghi spiccano i progetti europei comuni nelle aree innovative: sviluppo software e tecnologia legate alla guida autonoma. I progetti di comune interesse europeo (IPCEI) sono uno strumento di aiuti di Stato, incentrato su attività di ricerca, sviluppo e innovazione (RD&I) transfrontaliere ambiziose e sulle prime attività di distribuzione industriale (FID). Gli Stati membri mettono in comune le risorse in settori strategici e tecnologie di comune interesse europeo, in cui il

mercato da solo non fornisce risultati efficienti e molto spesso non risulta economicamente sostenibile nelle fasi iniziali. L'UE potrebbe prendere in considerazione il supporto degli IPCEI nel settore automobilistico, in cui scala, standardizzazione e collaborazione faranno la differenza. Tre possibili esempi sono: veicoli definiti dal software e soluzioni di guida autonoma; uno sviluppo condiviso sulle tecnologie di mobilità elettrica, dove la cooperazione può consentire riduzione dei costi ed economie di scala.

### COMPETIZIONE CON CINA E USA

**Al via una strategia comune**  
Denominatore comune delle proposte Draghi è l'attenzione alla sfida globale, in particolar modo con Stati Uniti e Cina. Nonostante le eccellenze e l'integrazione delle filiere produttive europee, l'industria automobilistica dell'UE sta perdendo competitività a livello globale, soprattutto rispetto alla Cina, che sta avanzando rapidamente nella produzione di e-car elettrici e tecnologie correlate. Le politiche industriali cinesi e americane, come l'Inflation Reduction Act negli Stati Uniti, stanno creando un

ambiente favorevole per la crescita dei settori legati agli EV, mettendo ulteriormente pressione sulle case europee. In particolare, la competizione cinese nel settore delle tecnologie green e dei Bev è vista come la grande sfida dell'industria europea. La capacità della Cina di produrre su larga scala e di innovare rapidamente, sta mettendo sotto pressione i costruttori UE, penalizzati da alti costi energetici e normative ambientali più severe. Un rilevante aspetto critico riguarda la dipendenza dalle materie prime cinesi per batterie e chip.

### STANDARD DI NUOVA GENERAZIONE

**Componenti e omologazioni**  
L'automotive trarrebbe benefici adottando standard comuni, grazie ad una collaborazione tra tutti i player, come già avviene in Cina. Fra gli standard da definire spiccano protocolli di ricarica (che includono punti di ricarica, prese e porte), funzionalità di comunicazione, (tra cui veicolo-punto di ricarica con ricarica bidirezionale) e il protocollo punto di ricarica-sistema di gestione. Sul fronte dell'economia circolante spicca il riciclo (di batterie) mentre sul lato delle tecnologie IT ci sono

lo sviluppo di sistemi di sicurezza formati per il data file, linguaggi di programmazione software standardizzati e protocolli di scambio dati. Inoltre, è importante allineare le normative internazionali anche con quelle extra UE, in particolare per quanto riguarda la standardizzazione di parametri tecnici, la valutazione del ciclo di vita dei veicoli. Il rapporto Draghi punta il dito sul fatto che nella Ue non è stata raggiunta una piena armonizzazione del processo di omologazione e di ottenimento dell'omologazione per i veicoli.



### DIGITALE, AI ED ELETTRONICA

Nella seconda delle cinque puntate di analisi e approfondimenti sul rapporto Draghi relativo al futuro della competitività europea, pubblicata il 19

settembre, abbiamo messo sotto la lente lo stato dell'industria tecnologica europea del software e dei chip che storicamente evidenzia un gap enorme con Usa, Cina e Giappone.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

084954

## Proposte e tempistiche per il recupero della competitività dell'industria automobilistica europea

### I dieci punti del piano

**1** Assicurare al sistema europeo costi di trasformazione che siano competitivi, a cominciare da quelli relativi alle fonti di energia e a quelli riguardanti l'automazione del lavoro. (breve-medio termine)

**2** Sviluppare un piano di azione industriale dell'Unione

Europea per il settore dell'automotive, aumentando il coordinamento sia verticale che orizzontale nell'intera catena del valore. (breve-medio termine)

**3** Assicurare nella regolazione del settore coerenza, prevedibilità e una scansione temporale appropriata, nonché una altrettanto appropriata possibilità di consultazione della imminente nuova regolazione. Adottare un

approccio tecnologico neutrale nella revisione del pacchetto normative Fit for 55. (breve-medio termine)

**4** Incoraggiare forme di standardizzazione. (breve termine)

**5** Mettere a punto un sistema di Net Zero acceleration Valleys (rete di insediamenti per l'accelerazione

zero) dedicato all'ecosistema dell'automotive. (medio termine).

**6** supportare lo sviluppo di infrastrutture dedicate alla ricarica delle batterie elettriche e al rifornimento (medio termine).

**7** Assicurarsi che sia messa in opera una coerente politica digitale per il settore dell'automotive, comprensiva di un ecosistema

dati e delle necessità di

sviluppo dell'Intelligenza artificiale. (medio termine)

**8** Dare supporto ai progetti comuni europei nelle aree più innovative così come un conveniente Europea EVs, un set di soluzioni del futuro per un veicolo definito dal software e a guida autonome (SDV e AD), e per la circolarità della catena

del valore. (breve-medio periodo)

**9** Colmare le lacune di competenza del capitale umano e indirizzare azioni per le necessità di adeguamento delle professionalità. (breve-medio termine)

**10** Livellare il campo di gioco globale e migliorare il mercato di accesso. (medio termine)

### IL CAMBIAMENTO NELLA PRODUZIONE DI VEICOLI

Milioni di unità

2000



2022



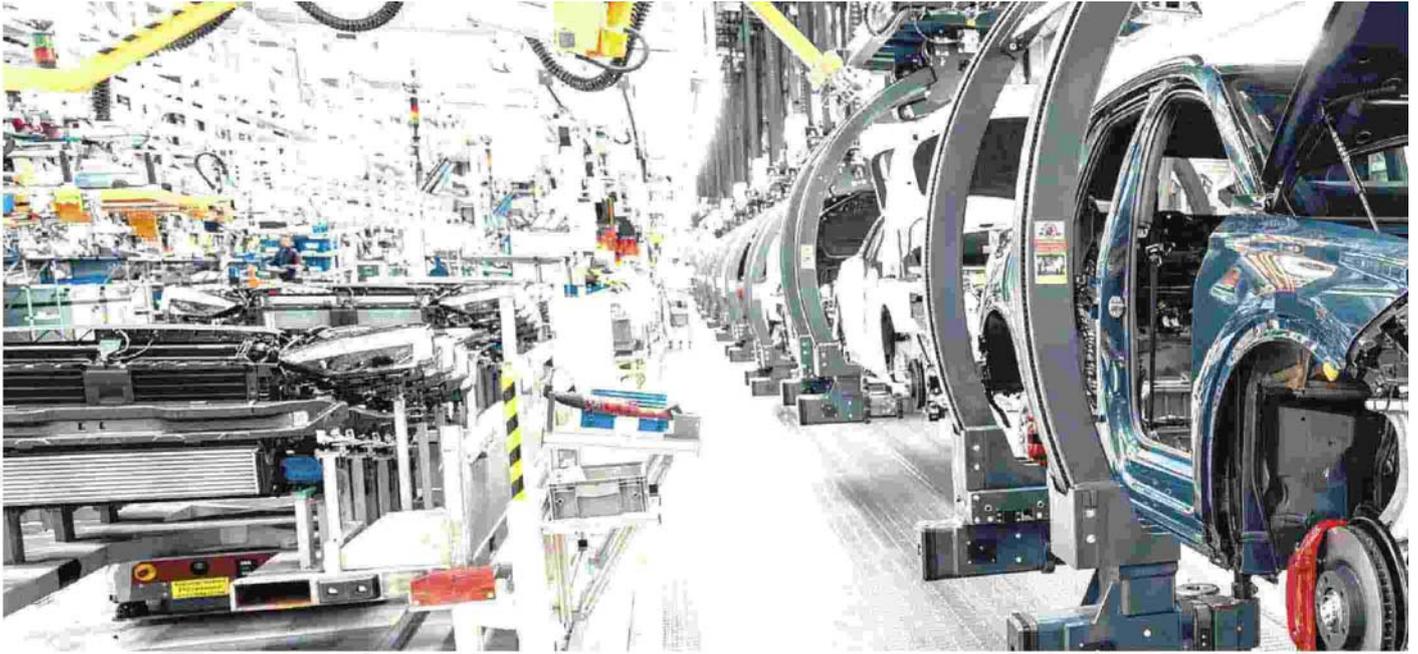
Fonte: Commissione europea, elaborazioni dati Oica (Organizzazione internazionale dei costruttori di autoveicoli, 2023)



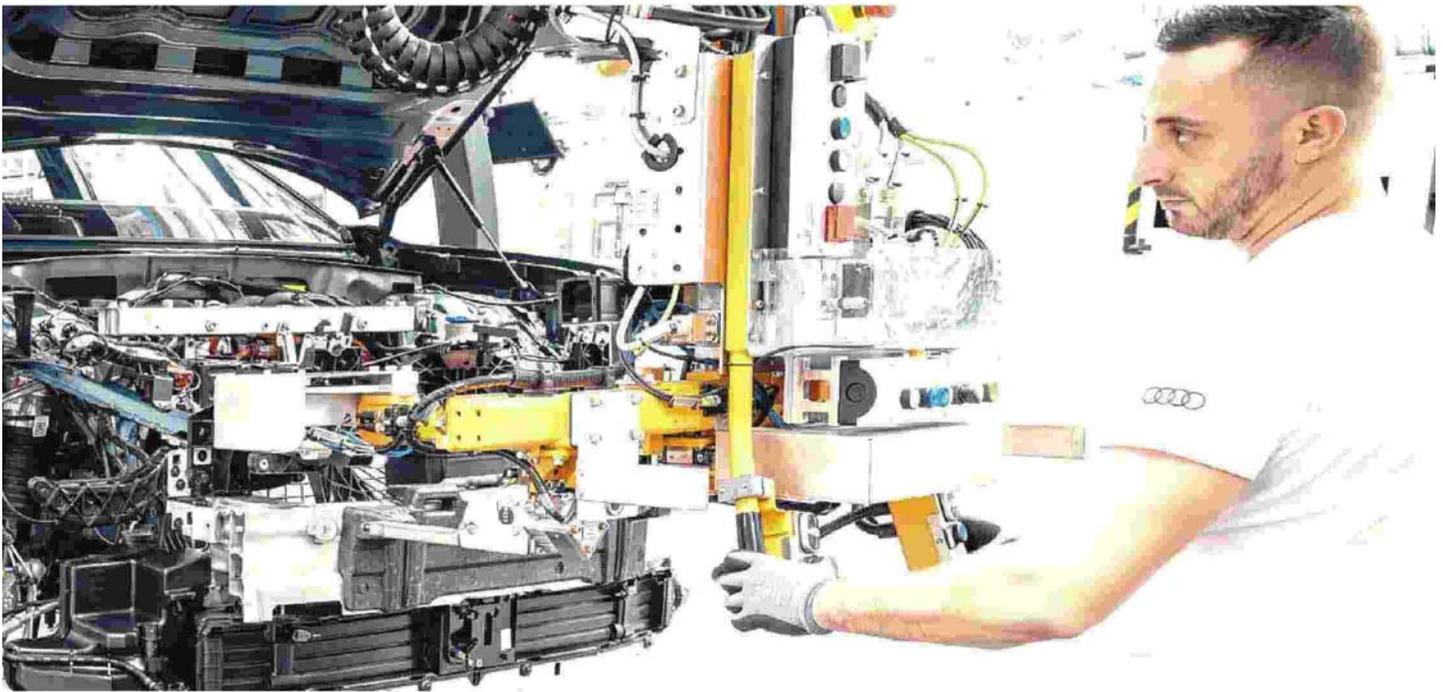
#### IL PIANO DRAGHI

Da mercoledì 18 è in edicola con Il Sole 24 Ore il Piano Draghi sulla competitività europea (Volume A) tradotto in italiano. Vi sono illustrate le azioni per il miglioramen-

to della produttività dell'Unione: dalle forme di finanziamento con debito comune alla riduzione della dipendenza energetica fino alla necessità di unire le forze su difesa, chip e intelligenza artificiale.



**Made in Germany.** In alto la linea di produzione del SUV elettrico Q6 e-tron nel rinnovato stabilimento Audi (gruppo Vag) di Ingolstadt che opera in carbon neutrality



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



084954