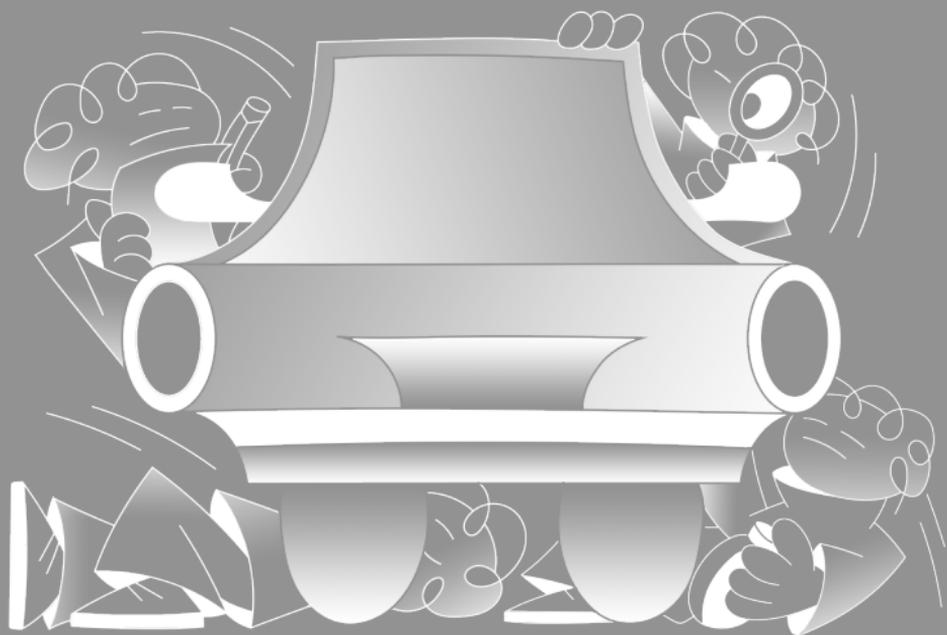


JAGUAR LAND ROVER

SFATIAMO LE FAKE NEWS SULL'AUTO ELETTRICA, ATTO SECONDO



Numeri, dati, fonti certe e autorevoli: per combattere la falsa informazione che affligge le vetture a batteria. Jaguar Land Rover lancia la seconda puntata della sua guida



| | | | | | |
|--------------|--|---------------|---------------|--|---------------|
| FAKE NEWS #1 | TEMPI DURI PER L'AUTO ELETTRICA | PAG. 4-5 | FAKE NEWS #11 | NON ARRIVEREMO MAI AD AVERE UNA RETE CAPILLARE DI COLONNINE | PAG. 24-25 |
| PAG. 6-7 | PER RICARICARE LE AUTO ELETTRICHE SI USANO SEMPRE PIÙ CARBURANTI FOSSILI | FAKE NEWS #2 | PAG. 26-27 | I SOLDI PER "SPINGERE" L'ELETTRICO SONO POCHI | FAKE NEWS #12 |
| FAKE NEWS #3 | DAL BENZINAIO POCHI MINUTI, ALLE COLONNINE UNA VITA | PAG. 8-9 | FAKE NEWS #13 | INUTILE PUNTARE SULL'AUTO ELETTRICA, LA MOBILITÀ PRIVATA È SEMPRE PIÙ IN CRISI | PAG. 28-29 |
| PAG. 10-11 | CON L'AUTO ELETTRICA SI HA UNA TOTALE DIPENDENZA ENERGETICA DALLA RETE | FAKE NEWS #4 | PAG. 30-31 | NON CI SONO PIÙ ALLERTE SMOG NELLE CITTÀ ITALIANE | FAKE NEWS #14 |
| FAKE NEWS #5 | I MOTORI BENZINA O DIESEL SONO ORMAI MOLTO PULITI | PAG. 12-13 | FAKE NEWS #15 | L'AUTO ELETTRICA NON DECOLLERÀ MAI PERCHÉ NON È UN BUSINESS | PAG. 32-33 |
| PAG. 14-15 | SBAGLIATO FISSARE SUBITO UNA SCADENZA AL LONTANO 2035 | FAKE NEWS #6 | PAG. 34-35 | POCO APPEAL SUL MERCATO PER LE AUTO ELETTRICHE | FAKE NEWS #16 |
| FAKE NEWS #7 | LE AUTO ELETTRICHE USATE NON VALGONO NULLA E NESSUNO LE VUOLE | PAG. 16-17 | FAKE NEWS #17 | I CAMBIAMENTI CLIMATICI NON PRODUCONO DANNI | PAG. 36-37 |
| PAG. 18-19 | I COSTI DI RICARICA DELLE AUTO ELETTRICHE SONO ALLE STELLE | FAKE NEWS #8 | PAG. 38-39 | FINO AL 2035 NON SUCCEDERÀ NULLA | FAKE NEWS #18 |
| FAKE NEWS #9 | IL COSTO DELL'ENERGIA ELETTRICA È TROPPO VOLATILE | PAG. 20-21 | FAKE NEWS #19 | LA CORSA ALL'AUTO ELETTRICA AVRÀ UNA FLESSIONE | PAG. 40-41 |
| PAG. 22-23 | LA GERMANIA STA TORNANDO INDIETRO SUL FRONTE DELL'ELETTRICO | FAKE NEWS #10 | PAG. 42-43 | LE FAKE NEWS SONO POCHE, NON HA SENSO COMBATTERLE | FAKE NEWS #20 |



01

TEMPI DURI PER L'AUTO ELETTRICA

- Nel nord Europa si cancellano gli incentivi perché le auto elettriche non ne hanno più bisogno;
- Un'auto su cinque sulle strade norvegesi è elettrica;
- L'ottanta per cento del mercato delle auto nuove in Norvegia è composto da auto elettriche.

Ha fatto il giro del mondo la notizia che le autorità norvegesi hanno iniziato a ridurre alcuni vantaggi per le auto elettriche. Una notizia che è stata subito strumentalizzata per realizzare altre fake news sulle

vetture a batteria: “I governi del Nord Europa fanno marcia indietro. E iniziano a combattere le auto a batteria levando incentivi e aumentando le tasse”.

In realtà è vero l'esatto contrario: il successo delle auto elettriche e la loro straordinaria diffusione ha portato a una grande perdita di entrate per le finanze pubbliche norvegesi. Così dal primo gennaio, l'esenzione dall'IVA (con un'aliquota del 25%) sull'acquisto di un nuovo veicolo elettrico sarà valida solo fino a un prezzo di acquisto di 500.000 corone (circa 47.000 euro), mentre gli importi superiori a questo tetto saranno soggetti a imposta. Questo meccanismo peserà quindi sul segmento relativamente alto, come le auto Tesla e alcuni modelli elettrici di produttori come Mercedes e Audi. Insomma, questa “fine parziale” di incentivi è la prova di come le auto elettriche siano ormai competitive senza bisogno di incentivi per aumentare la loro diffusione.

A Oslo puntano infatti davvero sulle vetture a batteria: un'auto su cinque sulle strade norvegesi è elettrica. Mentre ci sono voluti quasi dieci anni perché la quota di auto elettriche nel parco auto norvegese passasse da zero al 10%, traguardo raggiunto nel marzo 2020, ci sono voluti meno di tre anni per raddoppiare questa percentuale, ha osservato l'associazione. Secondo le stime, la soglia del 30% potrebbe essere raggiunta entro due anni.

E parliamo di un Paese, la Norvegia, che è il più grande produttore di idrocarburi dell'Europa occidentale: un Paese che si è posto il traguardo di avere tutte le nuove auto a emissioni zero – elettriche e a idrogeno – entro il 2025 (ora siamo all'80% delle nuove immatricolazioni). Inoltre, ancora oggi, le BEV (Battery Electric Vehicle) beneficiano di una serie di vantaggi: esenzione da quasi tutte le tasse, prezzi ridotti per i pedaggi urbani e per la sosta nei parcheggi pubblici, possibilità, a determinate condizioni, di utilizzare i corridoi del trasporto pubblico, ecc.

PER RICARICARE LE AUTO ELETTRICHE SI USANO SEMPRE PIÙ CARBURANTI FOSSILI

- Per la prima volta l'eolico e il solare hanno superato il gas nella produzione di energia. Oggi producono un quinto dell'elettricità nella UE;
- Oggi ci sono Paesi che producono elettricità per oltre il 90% da fonti rinnovabili;
- Otto kW su dieci di impianti di generazione elettrica installati ogni anno sono rinnovabili.

È vero l'esatto contrario: l'eolico e il solare superano il gas e producono per la prima volta un quinto dell'elettricità dell'UE. Infatti, secondo lo studio European Electricity Review pubblicata dal think tank energetico Ember sulla produzione di elettricità in Europa, nel 2022 la generazione da fonti rinnovabili – eolico e solare (22%) – ha superato la generazione da gas (20%). Non solo: le stime parlano del fatto che la produzione di energia elettrica derivante da fonti fossili potrebbe crollare del 20% nel 2023, il doppio rispetto al precedente record del 2020. E non è tutto:

la generazione di energia elettrica da carbone nell'UE è diminuita in tutti e quattro gli ultimi mesi del 2022, con un calo del 6% su base annua. Nello specifico, le 26 unità a carbone messe in standby d'emergenza per l'inverno hanno funzionato in media solo al 18% della capacità. Significa che nonostante l'UE abbia importato 22 milioni di tonnellate di carbone in più nel 2022 ne ha utilizzato solo un terzo.

Va detto, fra l'altro, che le fake news sulle rinnovabili sono infinite. Al punto che per combattere i falsi miti, Italy for Climate – il centro studi della Fondazione per lo sviluppo sostenibile – ha addirittura creato una piattaforma di contrasto alla disinformazione su questi temi. Fra le prime fake news sfatate ne troviamo due in particolare: la convinzione che le rinnovabili rimarranno marginali (oggi 8 kW su 10 di impianti di generazione elettrica installati ogni anno sono rinnovabili), e che le rinnovabili stesse costano troppo (falsissimo perché 1 kWh prodotto da eolico o fotovoltaico costa 5 centesimi di euro, meno della metà rispetto a fossili e nucleare in Europa). La ricerca ha poi dimostrato che già oggi ci sono Paesi che producono elettricità per oltre il 90% da fonti rinnovabili – anche in Europa – e che le rinnovabili non rovinano il paesaggio, perché servirebbe solo lo 0,7% del territorio nazionale per sostituire tutti gli impianti fossili con pannelli fotovoltaici: meno di 200 mila ettari, un decimo della superficie oggi edificata in Italia.



DAL BENZINAIO POCHI MINUTI, ALLE COLONNINE UNA VITA

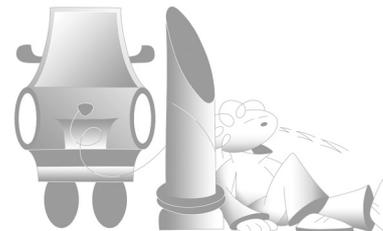
- Con l'elettrico si può fare "il pieno" mentre si svolgono altre attività;
- Le BEV rendono possibile cambiare le nostre (errate) abitudini di mobilità e di vita;
- Avremo 21 mila colonnine di ricarica veloce entro il 2024.

I tempi di ricarica per le auto elettriche si riducono sempre più grazie alle colonnine Fast Charge che, nel caso delle versioni a 400 kW, consentono alle auto predisposte di fare "il pieno" in circa 20 minuti, e prendere in un lampo l'autonomia per percorrere 100 km. Di queste super colonnine ne arriveranno 21.000 entro il 2024, e sarà grazie agli incentivi previsti dal PNRR-Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che prevede fino al 40% di contributi a fondo perduto su uno stanziamento complessivo di 741,3 milioni di euro. Ma il punto è un altro: non dobbiamo immaginare un'auto elettrica come un'auto a benzina che si ferma dal benzinaiolo. Le vetture a batteria vanno usate e sfruttate per massimizzare i loro enormi vantaggi, come appunto le ricariche lente e notturne che consentono di viaggiare praticamente gratis. C'è un esempio specifico che dimostra una cattiva abitudine, un'inefficienza nella gestione dell'auto: è vero che dal benzinaiolo si fa presto, ma ci fermiamo a fare il pieno soltanto mentre stiamo andando da qualche parte. Una simile abitudine è in effetti profondamente improduttiva rispetto allo sfruttamento

del nostro tempo, e al contrario l'auto elettrica sollecita a rivedere nel profondo le nostre abitudini in merito alla mobilità. Con l'elettrico infatti si può fare rifornimento mentre dormiamo o lavoriamo, mentre facciamo altro. A meno che non si stia facendo un viaggio lungo – che è in ogni caso preferibile fare con treni veloci o aerei – non si eseguono soste durante l'uso dell'auto.

Il passaggio alla mobilità elettrica impone perciò un cambio radicale nei modi di utilizzo e gestione dell'automobile, e un ripensamento complessivo del nostro stile di vita. Qualche esempio su tutti: la spia del televisore sempre accesa ci costa meno di 5€ l'anno; un'ora in meno di termosifoni accesi vale 37€ l'anno; due minuti in meno di una doccia un po' meno calda addirittura 252€. Sono tutti piccoli gesti – e piccoli sacrifici – che possono però fare la differenza nella lotta al cambiamento climatico, non solo per spendere un po' meno, ma anche per evitare inutili sprechi. Si tratta insomma di rivedere le nostre abitudini. Tutto qui. In tema ambientale c'è un famoso detto: "Il più grande pericolo nella sostenibilità è aspettarsi che qualcun altro faccia qualcosa a riguardo". E i piccoli gesti di cui parlavamo prima esemplificano bene il discorso se presi su larga scala. Se infatti si sommano tutte le spie rosse dei dispositivi domestici, arriviamo a circa 305 kWh consumati per abitazione ogni anno, ovvero l'equivalente dell'11% del consumo complessivo di elettricità di una casa. Allargando la scala, scopriamo che il totale nel UE è di circa a 43 TWh (pari ai 2/3 dell'energia consumata da tutte le case italiane), ed è responsabile dell'emissione di 19 milioni di tonnellate di CO2 annue... basta fare i conti.

03



04

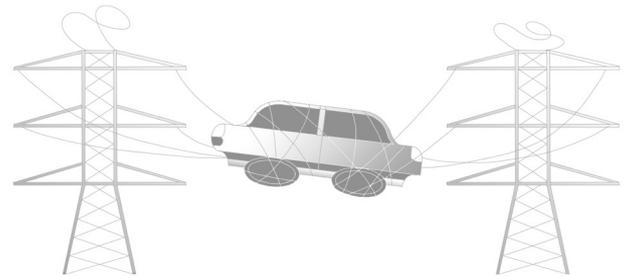
CON L'AUTO ELETTRICA SI HA UNA TOTALE DIPENDENZA ENERGETICA DALLA RETE

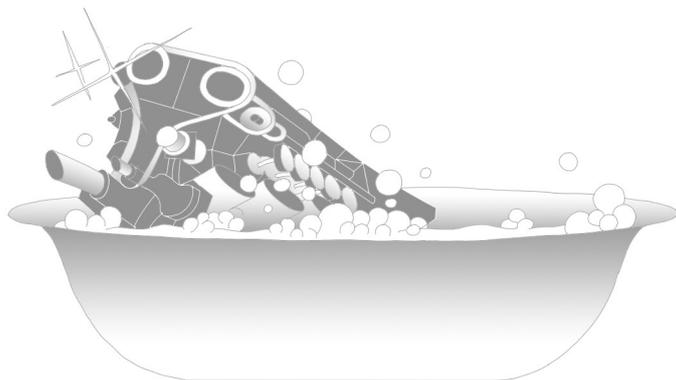
- Con le elettriche è possibile fare ricariche in modo del tutto indipendente dalla rete;
- L'auto elettrica non appesantisce la rete ma la migliora;
- Collegando i veicoli elettrici alla rete energetica, sia domestica che pubblica, le batterie si possono sfruttare come stabilizzatori, accumulando energia quando viene prodotta in eccesso e cedendola nei momenti di picco dei consumi.

È vero l'esatto contrario. L'auto elettrica da questo punto di vista regala una possibilità unica: produrre l'energia in casa per farla viaggiare. Non si può fare con nessun altro mezzo. Se infatti si ricarica una vettura a batteria con pannelli solari o sistemi eolici (si stanno

diffondendo anche questi piccoli kit domestici) si viaggia con energia autoprodotta (per giunta rinnovabile, quindi a zero emissioni). È vero che serve lo spazio e un investimento iniziale, e allora: come si può fare?

Ci sono diversi studi che dimostrano come la proprietà dei veicoli elettrici sia strettamente legata alla proprietà dei pannelli solari e questa tendenza, probabilmente, si rafforzerà nel 2023. Si vedranno più auto elettriche ricaricate con l'energia prodotta sul tetto del garage o della propria casa. Come mai? Il 57% dei conducenti di veicoli elettrici in Gran Bretagna ha affermato di avere, o sta pensando di acquistare, pannelli solari per la propria abitazione in modo da rifornire l'automobile con energia "prodotta in casa". C'è una chiara correlazione tra la proprietà di un'auto elettrica, la consapevolezza dell'utilizzo dell'elettricità e l'interesse per l'energia solare. In aggiunta, l'eliminazione graduale della fatturazione netta o delle tariffe feed-in per l'energia solare migliorerà il mercato per l'autoconsumo, probabilmente aumentando l'adozione di auto elettriche da parte delle famiglie che già impiegano un impianto fotovoltaico per soddisfare il proprio fabbisogno energetico. L'auto elettrica insomma non è dipendente dalla rete, non l'appesantisce ma la migliora: collegando i veicoli elettrici alla rete energetica, sia domestica che pubblica, le batterie si possono sfruttare come stabilizzatori, accumulando energia quando viene prodotta in eccesso e cedendola nei momenti di picco dei consumi.





05

I MOTORI BENZINA O DIESEL SONO ORMAI MOLTO PULITI

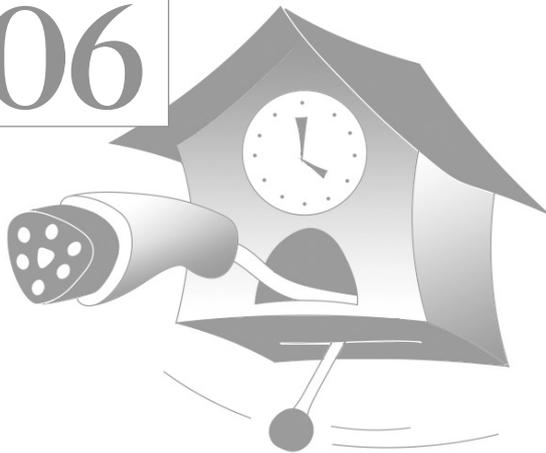
- **Un'auto a benzina sfrutta solo il 30% dell'energia che impiega;**
- **Le diesel sono un po' più efficienti, ma arrivano solo al 40% nel migliore dei casi;**
- **Le vetture elettriche hanno un'efficienza energetica superiore all'80%.**

Le auto a combustione interna hanno fatto progressi enormi in tema di emissioni, ma rimangono sostanzialmente molto inefficienti perché una macchina a benzina sfrutta solo il 30% dell'energia messa a sua disposizione, mentre il diesel arriva al 40%. L'efficienza di un motore elettrico si aggira invece tra l'80% e il 90%: più del doppio del più efficiente motore endotermico. Questo perché la maggior parte dell'energia di un propulsore endotermico si perde, diventa calore, e meno della metà si trasforma in energia cinetica – quella che fa muovere la macchina.

Emissioni a parte (e questa premessa è ovviamente un paradosso), avere motori così altamente inefficienti non è più sostenibile, in nessun modo. Gli ingegneri, per spiegare questo concetto, ricorrono a un esempio molto calzante: "Buttereste nel cestino più della metà di tutte i cibi che cucinate primi di portarli in tavola?". Difficile dargli torto...

SBAGLIATO FISSARE SUBITO UNA SCADENZA AL LONTANO 2035

06



- **Fissare obiettivi precisi rende possibile pianificare meglio il futuro;**
- **L'industria dell'auto e i consumatori in passato sono rimasti scottati dai repentini cambi normativi;**
- **L'obiettivo del 2035 non è una forzatura ma segue l'andamento naturale del mercato.**

La UE ha deciso e ha dato il via libero definitivo allo stop della produzione di auto a benzina e diesel dal 2035 in Europa. L'accordo raggiunto tra i negoziatori del Parlamento europeo, della Commissione UE e del Consiglio apre un capitolo nuovo per l'industria europea dell'automotive. Una scelta osteggiata da molti ma in realtà utile per tutti: industria, consumatori e politici. Soltanto avendo un obiettivo chiaro, condiviso e di lungo periodo si può essere pronti per il futuro, evitando le "scottature" in cui sono spesso incorsi il mondo dell'auto e i clienti finali. Basti pensare ai passaggi repentini degli ultimi anni: dalla convenienza del diesel alla sua condanna, dalla glorificazione del metano alla sua scarsa convenienza, le diverse normative Euro 5, 6 e ora 7 che si sono susseguite velocemente svalutando auto nuovissime e ancora efficienti.

È per questo che c'è bisogno di una programmazione a lunga scadenza. "In tema di mobilità del futuro – spiega infatti Motus-E, la più grande associazione di settore automotive green – c'è bisogno di visione, chiarezza, programmazione e grandi investimenti. Come rappresentanti della filiera della mobilità elettrica, che già sta investendo in questa direzione, siamo pronti a supportare il nostro Paese e il governo italiano in questa trasformazione, che ci porterà fino al 2035. Non si tratta di un percorso forzato bensì di una volontà politica condivisa da tutti i Paesi europei e che segue l'andamento del mercato. Un segnale per imprese e cittadini fondamentale e chiaro rispetto alla direzione che il mercato sta già prendendo".



07

LE AUTO ELETTRICHE USATE NON VALGONO NULLA E NESSUNO LE VUOLE

- **Aumentano le vendite sul mercato dell'usato delle auto a batteria;**
- **In Inghilterra le BEV di seconda mano hanno fatto appena registrare un record di vendite: +44%;**
- **Il mercato inglese viene considerato una cartina tornasole importante per il settore delle vetture a batteria, visto l'alto numero di auto elettriche in circolazione, soprattutto a Londra.**

Per sfatare questa fake news basta l'ultimo dato dall'Inghilterra, dove il mercato dell'elettrico è più evoluto: le vendite di auto elettriche usate hanno raggiunto un nuovo record. Secondo la Society of Motor Manufacturers and Traders (Smmt), tra luglio e settembre sono state acquistate nel Regno Unito circa 16.775 auto elettriche a batteria usate. Si tratta di un aumento del 44,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Ed è un aumento ancora più significativo considerando che la quota di mercato di tutte le auto usate ibride e ibride plug-in è salita appena dal 3,3% al 4,0% e che il numero complessivo di auto usate acquistate tra luglio e settembre è stato di 1,8 milioni, la prima volta che le transazioni trimestrali sono scese sotto i due milioni dal 2015. Da questo punto di vista, il mercato inglese – patria di Jaguar Land Rover – rappresenta una cartina tornasole importante per il settore delle vetture a batteria, registrando l'aumento di auto elettriche in circolazione e soprattutto nella città di Londra.

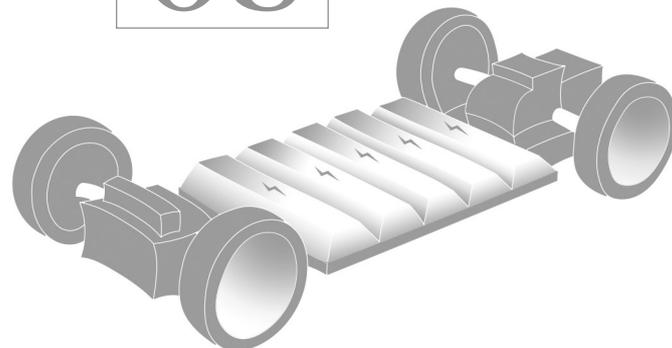
- Il costo dell'energia rimane al di sotto di un 30% rispetto a quanto si spende per i carburanti tradizionali;
- È possibile realizzare una perfetta economia circolare dando una seconda vita alle batterie creando impianti di stoccaggio dell'energia;
- Va tenuto conto del milione di clienti che già oggi ricaricano l'elettrica con un impianto fotovoltaico, e di chi usufruisce di una tariffa flat.

Sono in molti a sostenere che oggi caricare un'auto elettrica sia costosissimo. È vero, il costo dell'energia si è alzato ancora, ma rimane sempre, mediamente, al di sotto di un 30% rispetto a quanto si spende per i carburanti tradizionali. Non si può insomma ignorare il concetto di base che – a proposito di costi – con le auto elettriche è possibile realizzare una perfetta economia circolare e con le auto diesel o benzina no. Basta dare una seconda vita alle batterie e creare impianti di stoccaggio dell'energia, così da aiutare a compensare i picchi di consumo e a rendere la produzione stessa dell'energia elettrica più efficiente.

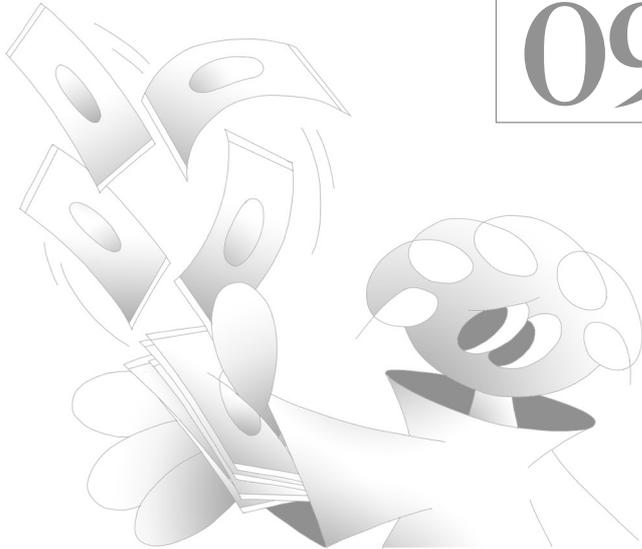
Quando si parla di costo dell'elettricità non va fatto mai riferimento all'energia elettrica acquistata da un cliente domestico con un prezzo volatile. Occorre sempre tenere conto di coloro che hanno una tariffa bloccata e dei clienti (che ormai superano il milione di autoproduttori) che, grazie a un impianto fotovoltaico, azzerano o abbattano i costi dell'energia, ma anche di chi usufruisce di una tariffa flat per la ricarica pubblica, ovvero di un piano soggetto ad abbonamento in cui a fronte di una spesa fissa viene offerto al cliente un pacchetto di ricarica (utilizzabile anche in roaming tra i principali operatori). Con gli abbonamenti flat, infatti, le tariffe restano comprese tra i 0,31 e i 0,35 €/kWh.

I COSTI DI RICARICA DELLE AUTO ELETTRICHE SONO ALLE STELLE

08



IL COSTO DELL'ENERGIA ELETTRICA È TROPPO VOLATILE



09

- In Europa la previsione per il 2023 è che 1,2 milioni di case si doteranno di pannelli solari sui propri tetti;
- I prezzi dell'energia elettrica vedranno variazioni stagionali che non seguono più il tradizionale andamento estate-inverno;
- Sono in costruzione cavi per lo scambio e l'integrazione energetica del sistema di approvvigionamento elettrico europeo in numerose nazioni.

I prezzi dell'energia elettrica vedranno variazioni stagionali che non seguono più il tradizionale andamento: "prezzo basso in estate, prezzo alto in inverno". Come mai?

Perché sono in costruzione interconnettori, ovvero cavi per lo scambio e l'integrazione energetica del sistema di approvvigionamento elettrico europeo in numerose nazioni. Ci sono progetti per unire Norvegia, Regno Unito e Germania, Francia e Spagna, Scandinavia meridionale e Polonia, fino al collegamento tra Germania del nord e del sud. Simili integrazioni assicureranno maggiore stabilità, anche se il progressivo processo di elettrificazione nelle abitazioni e nelle automobili comporterà in prospettiva un maggiore consumo durante tutto l'anno.

Allo stesso tempo la generazione di elettricità locale e rinnovabile sarà sempre più conveniente per più utenti in più mercati e diventerà competitiva rispetto all'energia proveniente dalla rete. Il solare su scala residenziale e commerciale aumenterà mano a mano che sempre più utenti diventeranno consapevoli dell'opportunità di risparmio nel passare a questa forma di energia pulita. A riguardo, la previsione in Europa è che entro il 2023 più di un milione di case saranno dotate di pannelli solari sui propri tetti.

LA GERMANIA STA TORNANDO INDIETRO SUL FRONTE DELL'ELETTRICO

- **Per potenziare la rete di ricarica di auto elettriche, il governo tedesco ha stanziato 6,3 miliardi di euro nei prossimi tre anni;**
- **La quota di veicoli elettrici in Germania è cresciuta del 24,8% annuo;**
- **In Germania oggi il 14,6% di tutte le automobili di nuova immatricolazione è elettrica.**

La forte presenza di case automobilistiche in Germania ha alimentato, soprattutto sui social, questa fake news. Ma è vero l'esatto contrario. Basti dire che la Germania punta a espandere notevolmente la rete di ricarica del Paese per le auto elettriche, stanziando a questo fine 6,3 miliardi di euro nei prossimi tre anni. La decisione arriva poiché si prevede che sempre più conducenti si allontaneranno dalle auto a combustione, prediligendo veicoli più rispettosi dell'ambiente. Il ministro dei Trasporti del governo tedesco, Volker Wissing, ha presentato un "piano generale" per migliorare l'infrastruttura di ricarica, approvato dal governo Scholz. "Non siamo una sede automobilistica qualsiasi, ma una delle principali a livello mondiale. Ed è per questo che per noi è importante che ciò che stiamo preparando abbia successo", ha detto Wissing.

"Abbiamo bisogno di un'espansione lungimirante dell'infrastruttura di ricarica a livello nazionale, che soddisfi la domanda e che sia di facile utilizzo". La quota di veicoli elettrici in Germania è cresciuta del 24,8% annuo, per una quota totale del 14,6% di tutte le automobili di nuova immatricolazione, affermano i dati diffusi dall'Ufficio federale dei veicoli a motore. Ci sono circa 70.000 punti di ricarica in Germania, ma solo 11.000 di questi sono caricatori rapidi, ha affermato il ministero. Un dato insufficiente per soddisfare le esigenze attuali, e lo sarà ancora meno via via che il numero di auto elettriche crescerà. C'è anche una grande differenza nella disponibilità di punti di ricarica tra le grandi città e le aree rurali, meno fornite. Al fine di aumentare il numero di punti di ricarica, il governo federale, tra le altre iniziative, metterà a disposizione immobili (in particolare lungo le autostrade) dove potranno essere costruite nuove stazioni di ricarica.

Ai proprietari privati di auto elettriche verranno poi offerti piani sovvenzionati per installare pannelli a energia solare nelle case, per ricaricare le loro auto durante la notte. La ricarica elettrica dovrebbe anche diventare più user-friendly grazie alle nuove possibilità digitali. Queste mostreranno ai conducenti dove caricare le loro auto sulla strada o come controllare online i costi dei diversi punti di ricarica, ha affermato il ministro.



10

NON AVREMO MAI UNA RETE CAPILLARE DI COLONNINE

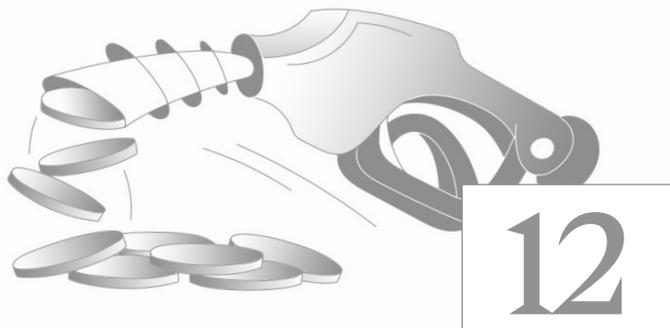
- **Quello che conta è il rapporto auto colonnine, e già oggi l'Italia da questo punto di vista è messa molto bene;**
- **Nel nostro Paese abbiamo 25mila punti di ricarica e 244mila elettriche e ibride plug-in circolanti;**
- **In Europa avremo colonnine di ricarica elettrica per auto e mezzi pesanti ogni 60 km.**

In tema di colonnine quello che conta non è il numero dei punti di ricarica in assoluto ma il rapporto auto/ colonnine. E visto che nel nostro Paese abbiamo 25mila punti di ricarica e 244mila elettriche e ibride plug-in circolanti siamo al vertice della classifica dei Paesi europei per la possibilità di ricarica. In pratica, un italiano che compra un'auto elettrica ha servizi migliori di un francese, un tedesco o uno svedese. E questo rende possibile – in Italia – anche l'uso delle ibride plug-in sempre in modalità elettrica, perché nel frattempo cresce costantemente l'autonomia in full electric. Cosa succederà allora in futuro? Ci sarà un'evoluzione talmente veloce che si supereranno le aspettative iniziali. Ad esempio, al reveal mondiale dello scorso 26 ottobre, Land Rover aveva stimato per la sua nuova Range Rover Hybrid Plug-in un'autonomia EV di 100 km (62 miglia) ed emissioni di CO2 inferiori a 30 g/km. Dalle analisi accurate pre-commercializzazione si è poi arrivati a ben 113 km. Tredici in più. Un solo numero per sfatare questa fake news: in Europa avremo colonnine di ricarica

elettrica per auto e mezzi pesanti ogni 60 chilometri. È questa la posizione del Parlamento europeo sulla proposta presentata dalla Commissione per la mobilità sostenibile. L'Aula ha infatti approvato a larghissima maggioranza (485 voti favorevoli, 65 contrari e 80 astensioni) la relazione che chiede anche di aumentare la potenza delle colonnine. Mentre l'esecutivo comunitario chiedeva punti di ricarica con potenza di almeno 300 kilowatt per le prese multiple e 150 kilowatt per quelle singole, il Parlamento ha deciso di raddoppiare questi obiettivi. Il piano dell'UE prevede di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

I deputati hanno concordato di fissare degli obiettivi minimi nazionali sull'installazione di infrastrutture per i combustibili alternativi. Entro il 2024, ogni Paese UE dovrà presentare alla Commissione un quadro strategico nazionale per il raggiungimento di tali obiettivi. Secondo il testo, entro il 2026 – come dicevamo – le strade principali dell'UE dovranno avere almeno una colonnina di ricarica per auto elettriche ogni 60 km. Sono inoltre previste alcune esenzioni per le regioni ultraperiferiche, le isole non collegate alle reti energetiche continentali e le strade a traffico particolarmente ridotto. I deputati suggeriscono anche di installare un maggior numero di stazioni di idrogeno lungo le strade principali dell'UE (ogni 100 km anziché ogni 150 km, come proposto dalla Commissione) e di farlo più rapidamente (entro il 2027 anziché entro il 2031). Per garantire il rispetto delle norme, i deputati sono favorevoli all'introduzione di sanzioni. Le entrate generate da quest'ultime dovrebbero essere destinate al Fondo per l'Oceano e contribuire alla decarbonizzazione del settore marittimo, all'efficienza energetica e alle tecnologie di propulsione a emissioni zero.

11

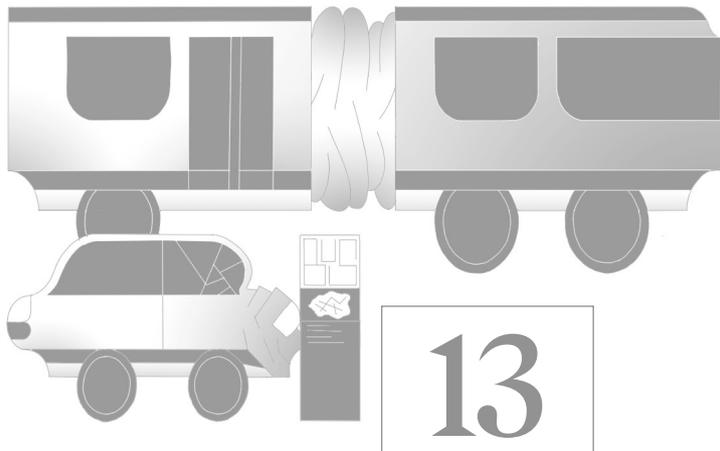


I SOLDI PER “SPINGERE” L'ELETTRICO SONO POCHI

- Nell'ultimo anno gli investimenti sono cresciuti del 77%, arrivano da quota 273 miliardi di dollari;
- In Usa ci sono 2,8 miliardi di dollari di sovvenzioni per aziende che costruiranno negli Stati Uniti batterie per le auto elettriche;
- In Europa tutte le auto vendute saranno elettriche nel 2035, traguardo fissato in Usa nel 2030.

Un solo dato per sfatare questa fake news: nel 2021 gli investimenti globali per l'auto elettrica e per le infrastrutture di ricarica, sono aumentati del 77% rispetto al 2020, arrivando a quota 273 miliardi di dollari (246 miliardi di euro). I dati arrivano dal rapporto Energy Transition Investment Trends, elaborato da BloombergNEF che spiega anche come, complessivamente, dal 2014 a oggi, i trasporti a basse e zero emissioni hanno visto il tasso di crescita annuale composto salire al 48%.

Ed è forte anche l'impulso dei singoli governi per l'economia locale. Il presidente Joe Biden, per esempio, ha annunciato 2,8 miliardi di dollari di sovvenzioni alle aziende che costruiranno negli Stati Uniti le batterie per le auto elettriche, ricordando l'ordine esecutivo firmato lo scorso anno, che prevede che entro il 2030 tutte le nuove auto costruite negli Usa saranno elettriche. Come ha sottolineato Biden: “le auto elettriche fanno parte del piano verso la transizione ecologica. Si tratta di una sfida, ma per noi è un'opportunità”. Tra le aziende che hanno fatto domanda per le sovvenzioni, ne sono state selezionate 20, che avvieranno la produzione di materiali e batterie in tutti gli Usa. E tra le iniziative annunciate, c'è anche la possibilità di sgravi fiscali per chi acquisterà un'auto elettrica usata. L'America, ha detto il presidente, diventerà il “centro manifatturiero del mondo”.



INUTILE PUNTARE SULL'AUTO ELETTRICA, LA MOBILITÀ PRIVATA È SEMPRE PIÙ IN CRISI

- Aumenta il ricorso alla mobilità privata;
- La predilezione degli italiani per l'auto è attribuita alle carenze del trasporto pubblico;
- È sempre più importante e richiesta la "voglia di veicoli a batteria" nei trasporti pubblici e privati.

Il 10% degli italiani usa l'auto privata più di quanto la usasse 5 anni fa. Lo rivela la seconda edizione dell'Osservatorio sugli stili di mobilità degli italiani, promosso da Legambiente in collaborazione con Ipsos e, da quest'anno, con la partnership di Unrae (Unione nazionale rappresentanti veicoli esteri). Rispetto a 4-5 anni fa, il 28% degli intervistati oggi usa l'automobile in modo più frequente, il 50% come prima, il 18% di meno, con un saldo di 10 punti percentuali a favore di chi la usa di più: un risultato secondo Ipsos da collegare verosimilmente alle conseguenze della pandemia. Il 93% degli intervistati su scala nazionale ha usato la propria auto nell'ultima settimana, un dato che si ritrova con piccole variazioni anche nelle 5 grandi aree metropolitane esaminate: 90% a Torino, 88% a Napoli, 87% a Roma, 84% a Firenze, 83% a Milano.

La predilezione degli italiani per l'auto è attribuita alle carenze del trasporto pubblico: tratte non coperte (35%), frequenza corse insufficiente e orari non affidabili (19%), mezzi scomodi, non climatizzati e poco puliti (13%), necessità di accompagnare persone con limitazioni di mobilità, come bambini, anziani o disabili (14%). In questo sondaggio risulta importante la "voglia di veicoli a batteria": il 67% è d'accordo ad accelerare l'elettrificazione dei trasporti, anche a fronte di costi economici. L'82% degli intervistati si dichiara intenzionato ad acquistare o noleggiare un'auto elettrica. Fra le diverse condizioni per poterlo fare ci sono sufficienti incentivi economici (59%), maggiore autonomia (55%), disponibilità di punti di ricarica in città (47%) e/o fuori città (41%), ricarica più veloce (47%). Non risultano invece essere un problema né le performance delle auto (23%) né la disponibilità di modelli (19%).

14

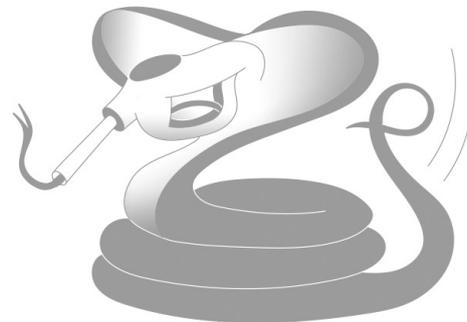
NON CI SONO PIÙ ALLERTE SMOG NELLE CITTÀ ITALIANE

- Sono già in codice rosso Torino, Milano e Padova che si trovano fuori dai limiti di legge;
- Codice giallo per Parma, Bergamo, Roma e Bologna che hanno già consumato la metà dei giorni di sfioramento;
- Nessuna delle 13 città monitorate nell'ambito della campagna Clean Cities rispetta i valori suggeriti dall'organizzazione mondiale della sanità.

In Italia l'emergenza smog è sempre più cronica. Nel 2022 il primo campanello d'allarme per inquinamento atmosferico è suonato presto: livelli degli inquinanti off-limits, traffico congestionato e misure antismog insufficienti sono ormai una situazione di "malessere generale" che peggiora puntualmente con l'avvio della stagione autunnale-invernale. È quanto emerge in sintesi dal dossier di Legambiente Mal'Aria 2022 nell'edizione autunnale.

Per quanto riguarda il PM10, la soglia di 35 giorni da non superare con una media giornaliera superiore ai 50 microgrammi/metro cubo (in Germania hanno fissato la soglia a 25...), è stata ampiamente superata con almeno una delle centraline in 3 delle 13 città analizzate. Sono già in codice rosso Torino, Milano e Padova che si trovano fuori dai limiti di legge. Codice giallo, invece, per Parma, Bergamo, Roma e Bologna che hanno già consumato la metà dei giorni di sfioramento. A seguire, le città di Palermo e Prato, Catania e Perugia e infine Firenze, che sono già in doppia cifra.

Nessuna delle 13 città monitorate nell'ambito della campagna Clean Cities rispetta poi i valori suggeriti dall'organizzazione mondiale della sanità (Oms), sia per quanto riguarda il PM10 (15 microgrammi/metro cubo) che per il PM2.5 (5 Microgrammi/metro cubo) e l'NO2 (10 microgrammi/metro cubo). Così la Commissione europea ha presentato un progetto per aggiornare gli standard della qualità dell'aria con limiti più severi per gli inquinanti e diritto al risarcimento per cittadini e Ong in caso di violazione delle regole UE. Secondo il piano, il valore limite annuale del particolato sottile PM2.5 – il più nocivo – deve essere abbassato dagli attuali 25 a 10 microgrammi per metro cubo, con l'obiettivo di ridurre del 75% la mortalità a esso legata entro il 2030.



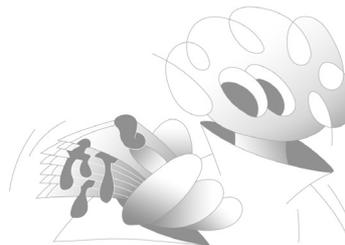
L'AUTO ELETTRICA NON DECOLLERÀ MAI PERCHÉ NON È UN BUSINESS

- **La crescita del fatturato del business dell'auto elettrica si stima sia di oltre 13 miliardi nel 2023;**
- **La redditività dipenderà dalla capacità di raggiungere alti tassi di utilizzo delle colonnine che al momento è sempre ai massimi livelli;**
- **Il più grande bacino di profitti per la ricarica domestica e sul posto di lavoro sarà legato a servizi come ricarica EV-vehicle-to-grid e vehicle-to-home.**

Sono molte le aziende che punteranno sul business dell'auto elettrica, che è un business enorme: dal 2023 "i profitti legati alla ricarica dei veicoli elettrici in Europa, Stati Uniti e Cina cresceranno in modo significativo, fino ai 13,5 miliardi di euro". A guidare la crescita ci sono i servizi di smart energy, che rappresenteranno circa un terzo del totale dei profitti. È questo quanto prevede la nuova ricerca di Bain & Company, secondo cui nel breve termine molti investimenti saranno destinati alla costruzione delle infrastrutture mentre, per quanto riguarda la ricarica in transito, la redditività dipenderà dalla capacità di raggiungere alti tassi di utilizzo. L'infrastruttura di ricarica e i servizi cruciali per l'adozione dei veicoli elettrici rappresentano un'opportunità commerciale enorme e strategica ma allo stesso tempo molto complessa. Questo significa che i player che vogliono avere successo in questo scenario dovranno essere in grado di adottare

un approccio strategico e di reagire in modo flessibile di fronte all'evoluzione dei comportamenti dei clienti e delle normative. In particolare, le realtà interessate a questo mercato devono prendere tre decisioni chiave su dove competere: l'occasione di ricarica, la parte della catena del valore e la regione. Da queste scelte dipenderà anche la selezione dei partner da cui farsi affiancare.

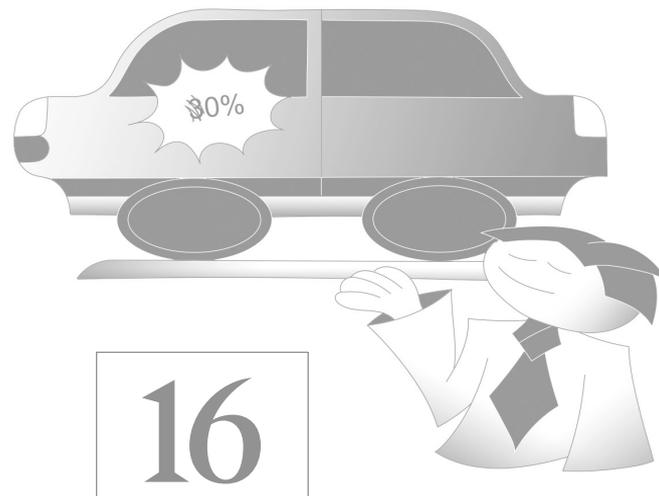
Le "occasioni di ricarica" comprendono la casa, il luogo di lavoro, la destinazione o il transito. Nel breve termine, molti investimenti saranno destinati alla costruzione delle infrastrutture; per quanto riguarda la ricarica in transito, la redditività dipenderà dalla capacità di raggiungere alti tassi di utilizzo. Per vincere in questo settore, quindi, occorreranno investimenti intelligenti in una rete di stazioni di ricarica rapida (oltre 150 kW in corrente continua) comode, affidabili e in grado di offrire un'esperienza eccellente ai clienti. Ma in futuro il più grande bacino di profitti per la ricarica domestica e sul posto di lavoro sarà probabilmente legato ai servizi smart energy di nuova generazione, tra cui la ricarica EV-vehicle-to-grid e vehicle-to-home. Questi servizi – secondo la ricerca – diventeranno sempre più importanti con l'aumento del volume di domanda di energia solare ed eolica: le ricariche di questa tipologia consentono alle aziende elettriche di sfruttare la capacità di stoccaggio delle batterie delle auto per bilanciare meglio la domanda e l'offerta. Dal punto di vista della catena del valore, la crescita dei profitti nel prossimo decennio sarà forte nei tre principali segmenti della ricarica dei veicoli elettrici: hardware e installazione, servizi di ricarica e servizi di smart energy.



15

- **Deloitte dimostra che il 65% degli italiani pensa ad acquistare un'auto elettrica;**
- **La domanda è ancora frenata dallo scarso supporto degli incentivi;**
- **C'è poca informazione sui costi di gestione, anche questo è un freno alla domanda.**

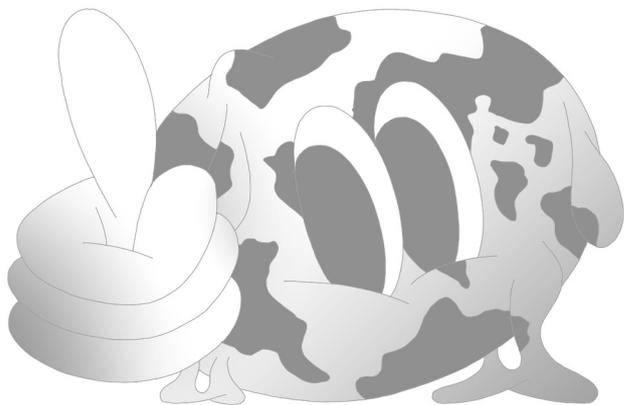
Le auto a batteria oggi sono le più desiderate: un recente studio Deloitte dimostra come il 65% degli italiani pensa ad acquistare un'auto elettrica. Ma i costi di una tecnologia che consente di avere auto ad alte prestazioni ed elevata autonomia incidono ovviamente sulla domanda. Quindi devono esserci degli incentivi per abbattere questi costi. E il discorso vale anche per i mezzi pubblici: lo stesso ministero dei Trasporti ha ricordato recentemente che il Governo ha inserito in bilancio un fondo per la mobilità sostenibile, dove sono previsti vari miliardi per la sostituzione degli autobus. In tutti questi casi c'è convergenza di strategia. E poi va fatta informazione: "Oggi – spiegano al Ministero – il costo di gestione di un'auto elettrica sull'arco della sua vita è inferiore a quello di un'auto con motore tradizionale".



POCO APPEAL SUL MERCATO PER LE AUTO ELETTRICHE

I CAMBIAMENTI CLIMATICI NON PRODUCONO DANNI

17



- **L'inquinamento dell'aria significa che quasi 300 mila europei muoiono prematuramente ogni anno;**
- **La UE ha presentato la proposta di dimezzare l'inquinamento dell'aria entro il 2030;**
- **I cambiamenti climatici produrranno danni alle infrastrutture italiane di 2 miliardi all'anno fino al 2030.**

I disastri dei cambiamenti climatici sono ormai quantificati alla virgola. In Italia, ad esempio, si sa che produrranno danni alle infrastrutture in 2 miliardi all'anno fino al 2030, che poi salgono a 5. L'allarme arriva dallo studio Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità presentato da una commissione di esperti del Mims assieme al rapporto sui nuovi strumenti finanziari, pubblici e privati, da introdurre per la realizzazione di infrastrutture sostenibili e resilienti. È un dato molto preoccupante, pari a circa 12 volte il valore dei danni attuali. Ecco perché è necessario intervenire subito.

Un solo dato per capire il discorso: "L'inquinamento dell'aria significa che quasi 300 mila europei muoiono prematuramente ogni anno". L'analisi arriva dal vice presidente della Commissione europea, Frans Timmermans, fatta nel momento in cui ha presentato la proposta di dimezzare l'inquinamento dell'aria entro il 2030. "Le nuove norme ridurranno i decessi causati dal principale inquinante PM2.5 di oltre il 75% in dieci anni", ha spiegato la Commissione. L'ambizione della Commissione UE è arrivare all'inquinamento zero al più tardi nel 2050.

- La rivoluzione avverrà molto prima di quella data;
- Jaguar darà l'addio ai motori termici già nel 2025;
- Si calcola che prima dell'obbligo di legge, le auto elettriche avranno conquistato l'85% del mercato.

Per coloro che sostengono a spada tratta l'uso delle auto benzina o diesel: la scadenza del 2035 è stata confermata, ma molto prima di quella data molte case automobilistiche – Jaguar compresa – avrà in gamma solo auto a batteria. Si calcola infatti che i veicoli a zero emissioni nel 2035, quando scatterà l'obbligo di produrre solo auto elettriche (le famose BEV) saranno già oltre l'85% nel mercato italiano e raggiungeranno il 59% delle vendite a livello globale.

Basta dire che nel 2021, i veicoli elettrici (compresi gli ibridi), hanno rappresentato il 20% della produzione di autoveicoli leggeri, in crescita rispetto al 12% del 2020, mentre la quota delle auto a benzina e diesel (ICE) ha perso 9 punti percentuali. A dirlo è il report BCG electric cars che fa il punto sui cambiamenti in atto nel settore e sugli impatti nel lungo termine.

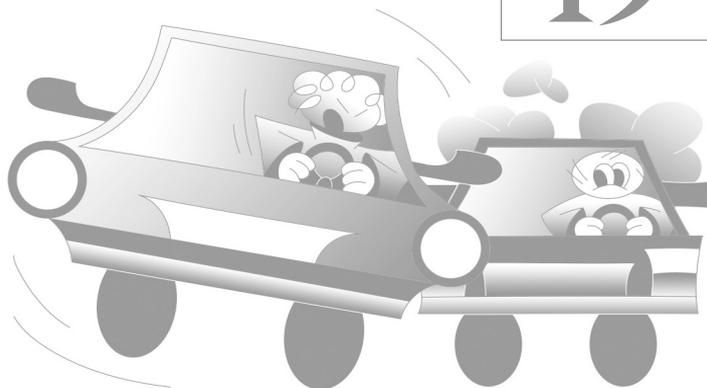
FINO AL 2035 NON SUCCEDERÀ NULLA

18



LA CORSA ALL'AUTO ELETTRICA AVRÀ UNA FLESSIONE

19



- **La direzione è obbligata: i blocchi alla circolazione per le auto a combustione termica si moltiplicano nel tempo;**
- **Tutte le stime di vendita dei modelli elettrici vengono superate di anno in anno;**
- **Fra incentivi ed economie di scala, i prezzi delle auto elettriche si abbasseranno costantemente.**

La tendenza che accelera verso l'elettrificazione delle auto è inarrestabile, tanto da anticipare le stesse previsioni di tutti gli analisti. Sono numerosi i fattori che ne spiegano le ragioni, a partire dalla stretta delle politiche normative che limitano l'uso di veicoli a combustibili fossili nei principali mercati occidentali.

I BEV diventano poi sempre più sofisticati, e il successo di molti operatori di settore ha contribuito a persuadere gli aspiranti acquirenti che i produttori saranno sempre presenti anche dopo l'acquisto, con l'assistenza post-vendita. La domanda, infine, è aumentata anche grazie agli incentivi e al calo dei costi di proprietà. Il processo di elettrificazione del mondo automotive dovrebbe essere inteso come una grande opportunità etica e morale nel cercare di ridurre l'impatto ambientale per il bene delle generazioni future, realizzabile soltanto con un grande impegno. Occorre credere e andare verso una maggiore qualità di vita, aiutati da una buona informazione sostenuta da dati e senza pensare la vocazione sostenibile come un'imposizione.

LE FAKE NEWS SONO POCHE, NON HA SENSO COMBATTERLE

- Cresce continuamente l'uso mistificatorio delle fake news in tema di auto elettriche;
- I governanti non hanno la giusta comprensione delle nuove tecnologie per poter combattere la disinformazione sul tema della mobilità;
- Il Trust Barometer registra una maggiore preoccupazione globale sulla mistificazione, ma aumenta la fiducia nel settore tecnologico.

È vero l'esatto contrario: dall'ultima analisi incrociata dell'Edelman Trust Barometer 2022 (la più importante indagine globale che monitora in 28 Paesi la fiducia dei consumatori verso aziende, media, governi e organizzazioni non governative e, nell'ambito dell'analisi sul business, analizza nel dettaglio diversi settori, assieme allo special report Trust in technology, condotto a settembre scorso in 15 mercati) emergono due preoccupazioni su scala globale. Da un alto emerge una crescente preoccupazione rispetto all'uso mistificatorio delle fake news, percepito dal 76% del campione di popolazione globale, e dall'altro il 65% registra un aumento della convinzione che la tecnologia renderà impossibile distinguere il vero dal falso. Dall'altra la fonte di preoccupazione riguarda il potere regolatorio: secondo il 56% degli intervistati i governanti non hanno la giusta comprensione delle nuove tecnologie per poterle normare, mentre il 53% non si fida della capacità "autoregolatoria"

dei contenuti delle principali piattaforme. In generale però la maggior parte degli intervistati (75%) concorda sul fatto che l'innovazione tecnologica possa avere un impatto positivo nel risolvere diversi problemi sociali, primi tra tutti l'accesso alle cure o la competitività economica. Non solo: il settore tecnologico resta quello che registra i livelli di fiducia più alti. A livello globale l'indice ha toccato il 76%, in crescita di 4 punti rispetto a gennaio.

Un dato che si conferma anche nel nostro paese con numeri simili: l'indice di fiducia degli italiani misurato a inizio anno è infatti del 73%, con una crescita, anche in questo caso, di 4 punti in più rispetto al 2021. Insomma secondo il Trust Barometer 2022 l'andamento globale della fiducia nel settore della tecnologia non lascia spazio a dubbi, visto che i numeri sono in crescita nella quasi totalità dei paesi analizzati: da un lato troviamo nazioni asiatiche come Cina e Indonesia che fanno registrare tassi del 90%, e dall'altro troviamo invece solo due economie – Stati Uniti e Canada – in lieve decrescita. Per quanto riguarda l'Europa, l'Italia (73%) è davanti a molti altri paesi come Spagna, Francia, Germania e Regno Unito ed è preceduta solo dall'Olanda che raggiunge il 74%. L'Italia, inoltre, è l'unico paese europeo in cui quello della tecnologia è rimasto il settore con l'indice di fiducia più alto. Una fiducia che emerge anche dal fatto che, tra tutti i paesi analizzati, l'Italia (44%) è, insieme alla Germania (39%), tra i meno preoccupati dalla privacy dei dati che le aziende raccolgono, dalla loro sicurezza e dal possibile uso manipolatorio e non etico. Due, invece, sono le preoccupazioni principali degli italiani in ambito tech: la prima è sulle attività degli hacker (ed eventuali cyber attacchi o cyber terrorismo) che cresce di 5 punti toccando il 69% (vs 71% globale). L'altra è quella per la possibile perdita di lavoro a causa delle innovazioni tecnologiche o dell'automazione, che però scende di un punto (53%) rispetto allo scorso anno.

20



FONTI

PIANO GREEN COP26

IEA (INTERNATIONAL ENERGY AGENCY)

AMERICAN JOBS PLAN

MINISTERO TRANSIZIONE ECOLOGICA

JAGUAR LAND ROVER LTD UK

PNIEC (PIANO NAZIONALE INTEGRATO
PER L'ENERGIA E IL CLIMA)

NFPA (NATIONAL FIRE
PROTECTION ASSOCIATION)

YOUGOV

MOTUS-E

ENELX

ELECTROMOBILITY

ABB FIA FE WORLD CHAMPIONSHIP

JAGUAR LAND ROVER

UN PROGETTO DI
JAGUAR LAND ROVER ITALIA

www.landrover.it
www.jaguar.it

GFANZ (GLASGOW FINANCIAL
ALLIANCE FOR NET ZERO)

CAR COST INDEX 2021 DI LEASEPLAN

IEC (INTERNATIONAL
ELECTROTECHNICAL COMMISSION)

UN (NAZIONI UNITE)

UL (UNDERWRITERS LABORATORIES)

ISO (INTERNATIONAL ORGANISATION
FOR STANDARDISATION)

SAE (SOCIETY OF AUTOMOTIVE
ENGINEERS INTERNATIONAL)

CEN (EUROPEAN COMMITTEE
FOR STANDARDISATION)

CENELEC (EUROPEAN COMMITTEE FOR
ELECTROTECHNICAL STANDARDISATION)

BSI (BRITISH STANDARDS INSTITUTION)

OTOVO, SOCIETÀ NORVEGESE IMPEGNATA
NELL'INSTALLAZIONE D'IMPIANTI
FOTOVOLTAICI RESIDENZIALI NEL
MERCATO EUROPEO.

CEI (COMITATO
ELETTEOTECNICO ITALIANO)

PROGETTO GRAFICO

ZERO
www.zeroprogram.it

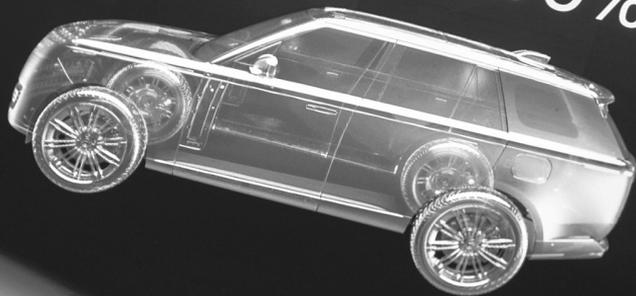
ILLUSTRAZIONI
Carlo Ottaviani

STAMPA
Grafiche Arrara Srl
V.le Gian Galeazzo Sforza, 125
20081 Abbiategrasso (MI)



103 km
EV Range

100%



001662 km



Scarica la versione digitale