

Pile scariche I dazi sulle auto elettriche rallentano la decarbonizzazione



Stefano Carli

Le tasse sull'importo di vetture e batterie dalla Cina possono dare il colpo decisivo al decollo del mercato perché i prezzi non scenderanno. Un'analisi di Bcg rivela che gli stessi consumatori statunitensi sono più si fidano più dei modelli ibridi: un segnale per il nuovo governo europeo



AP/LaPresse

Se gli Stati Uniti e l'Europa prenderanno la decisione di introdurre dazi protettivi dei rispettivi sistemi industriali contro la prossima invasione di auto elettriche *made in China*, c'è da chiedersi quale sarà allora il futuro stesso dell'auto elettrica. Le prime analisi iniziano a spuntare e dicono che il primo effetto è che gli obiettivi di una decarbonizzazione rapida del settore automotive sono a rischio. Anzi, sono già praticamente da rimettere nel cassetto. Gli Stati Uniti puntano a un sessanta per cento di auto elettriche circolanti nel 2032. L'Unione europea si spinge di solo tre anni in avanti, al 2035, per decretare il bando ai motori termici, il che vuol dire che a quella data, tra meno di undici anni, il cento per cento delle nuove vetture messe in vendita dovranno essere esclusivamente elettriche. Uno studio appena pubblicato negli Stati Uniti da Boston Consulting Group, pur con molto tatto, inizia a spiegare perché questi numeri non saranno raggiungibili.

Si tratta in effetti di una reazione a catena innescata dai dazi. Un mese fa il presidente Joe Biden ha annunciato un piano per quadruplicare i dazi sull'import di auto elettriche da Pechino: la tassazione salirebbe dall'attuale venticinque per cento al cento per cento. Ma non si colpirebbero solo le auto importate. Un altro punto significativo del piano riguarda anche componenti strategiche dei motori delle auto elettriche, le batterie, anch'esse di fatto un quasi monopolio

cinese, il cui prezzo all'ingresso nel mercato americano dovrà salire dall'attuale 7,5 per cento al settantacinque per cento. L'anno scorso l'industria Usa ha importato dalla Cina batterie e componenti di batterie per veicoli elettrici per un valore di tredici miliardi di dollari.

L'obiettivo è chiaro: difendere le quote di mercato dell'industria americana dell'auto: le cosiddette Big Three – Ford, Gm e Chrysler, che oggi fa capo a Stellantis – in quattro decenni, dal 1984 ad oggi, hanno visto quasi dimezzarsi la loro quota di mercato, dal settantacinque per cento all'attuale quaranta per cento. In questo scenario che effetto avrebbero i dazi? Bloccherebbero le auto elettriche cinesi o l'intero settore delle auto elettriche? Partiamo dai numeri attuali.

Oggi negli Stati Uniti le auto elettriche circolanti, quelle alimentate dalle sole batterie, sono il sei per cento del totale. Arrivare al sessanta per cento tra soli otto anni non sarebbe di per sé impossibile. Ma...

Boston Consulting Group ha realizzato un sondaggio tra i consumatori statunitensi e ne è emerso che in effetti il settanta per cento si è dichiarato pronto ad acquistare un'auto elettrica. Ma non subito. L'auto elettrica da acquisire non è oggi ma domani, quando i prezzi saranno scesi, i tempi di ricarica tagliati, l'autonomia di percorrenza aumentata. Insomma, i consumatori americani aspettano la prossima generazione di auto elettriche.

Ma quando i dazi saranno entrati in vigore, i prezzi delle auto a basso costo cinesi aumenteranno, rallentando così di parecchio la prima condizione, quella di trovare auto low cost. Ma non caleranno nemmeno, anzi, i prezzi delle auto elettriche made in Usa, perché saranno aumentati anche i costi delle batterie. E anche delle materie prime strategiche per il settore, come le terre rare che servono per produrre i motori elettrici (e non solo quelli delle auto ma anche quelli dell'intero sistema dell'automazione industriale) perché questa potrebbe essere la più logica e attesa contromossa cinese, che dell'export delle terre rare ha un quasi monopolio, e di cui si dovrebbero vedere i risultati entro il 2026.

A questo punto si innescherebbe una reazione a catena tutt'altro che virtuosa. I prezzi non scendono, il mercato non decolla nei tempi previsti dagli analisti finanziari e l'afflusso di liquidità finanziaria verso l'automotive elettrico rallenta. Al tempo stesso, notano gli analisti di Bcg, il ridotto scenario competitivo negli Stati Uniti rallenterebbe anche la naturale evoluzione del settore automotive verso soluzioni di maggiore efficienza e si rallenterebbe lo stesso comparto di ricerca e sviluppo.

Tirando le somme di tutto questo, il sessanta per cento di auto elettriche a batterie al 2032 negli Usa si allontana e gli analisti di Bcg vedono più plausibile un obiettivo del quaranta per cento. Ma non giudicano nemmeno impossibile che il risultato possa alla fine arrivare appena al venti per cento.

E l'Europa? Al momento l'Unione ha in fase istruttoria un'indagine per appurare l'entità e il perimetro operativo degli aiuti di Stato cinesi all'automotive di Pechino. Qui è solo una questione di tempo: bisogna attendere la nuova Commissione Ue uscita dal voto. Ma il risultato dell'istruttoria è nella sostanza scontato e si tratta solo di stabilire modalità ed entità degli interventi.

Come se ne esce? Rinunciare ai dazi non sembra una via percorribile perché sancirebbe nei fatti il vantaggio cinese nel settore e avvierebbe l'automotive americano ed europeo verso un declino scontato. L'unica vera possibilità è di correggere le strategie di decarbonizzazione dell'automotive, oggi troppo sbilanciate verso le auto a batteria.

D'altra parte anche il sondaggio di Bcg negli Stati Uniti non ha nascosto che quel settanta per cento di consumatori pronti a passare ad un'auto a batteria non è poi così compatto: solo il trentotto per cento ha risposto che ritiene che la sua prossima auto sarà un'elettrica a batteria. Il ventisette per cento ha risposto che lo ritiene probabile. Ma entrambi i gruppi di risposte si stavano comunque riferendo ad auto della prossima generazione, ossia modelli che verranno immessi sul mercato tra uno o due anni. E infatti sia nello scenario più realistico, quello di auto a batteria al quaranta per cento nel 2032, che in quello più pessimistico, con la quota di mercato che si dimezza al venti per cento, le intenzioni di acquisto dei consumatori Usa prevedono una quota di mercato attorno al venti per cento di auto ibride; elettriche sì, ma affiancate da un motore termico (e che usano quindi meno batterie).

Quello che emerge infine, dall'analisi di Bcg è che negli Stati Uniti l'auto elettrica a batteria è tuttora un bene che ha conquistato un particolare tipo di consumatori: millennial con cultura di livello minimo college, tecno-entusiasti e alto-spendenti. Insomma, un po' il corrispettivo del partito della Ztl in Italia. Tutti consumatori che hanno come requisito minimo la possibilità di avere un sistema di ricarica privato, ossia un box dove parcheggiare l'auto di notte. Per arrivare a conquistare il mass market la strada sembra ancora molto lunga. Più lunga di quanto i tempi della decarbonizzazione possano aspettare.