

Opinioni & commenti

SEGUE DALLA PRIMA

TRANSIZIONE ECOLOGICA: L'ITALIA NON È PRONTA LE GRANDI DIFFICOLTÀ DEL SETTORE AUTOMOTIVE

di Aldo Tagliaferro

Martedì prossimo si apriranno i termini per richiedere l'ecobonus destinato all'acquisto di veicoli non inquinanti (630 milioni in tutto, inclusi motocicli e commerciali) ma in assenza di una politica di ampio respiro il rischio è di rivedere il film andato in onda nel 2022, quando 270 milioni di incentivi (per buona parte destinato proprio alle auto elettriche) non sono stati utilizzati perché infrastrutture scarse, costi astronomici, tempi di consegna lunghi e incertezza economica sono un cocktail letale. In Francia Emmanuel Macron ha delineato un piano al 2030 che destina 4 miliardi a viabilità e trasporti e 6 miliardi alla innovazione elettronica e ai semiconduttori con il sogno di rendere il Paese autonomo nel settore delle batterie. Anche al netto della grandeur di prassi, è un punto di partenza. In Italia invece nella manovra appena provata non è previsto nulla di nuovo per l'automotive. Ma se è vero che siamo il brutto anatroccolo fra i cinque big europei dell'auto in termini di volumi (gli altri sono Germania, Francia, Regno Unito e Spagna) buttando un occhio oltre frontiera viene da domandarsi se l'erba del vicino sia - letteralmente in questo caso - più verde. Sia in Paesi di specchiata virtù come la Germania sia in quelli fortemente propensi all'elettrico, come il Regno Unito. Prendiamo i tedeschi, che vantano un'industria automobilistica tra le più forti al mondo, vitale per l'economia dei Länder: dopo aver clamorosamente mancato il target di un milione di auto a emissioni



Nella manovra finanziaria appena approvata non è previsto nulla di nuovo

zero nel 2020 promesso dalla cancelliera Angela Merkel un decennio fa, oggi il Paese si sta rendendo conto che anche gli obiettivi al 2030 (15 milioni di veicoli a batteria) non saranno mai raggiunti. Il centro Automotive Research di Duisburg, citato da Politico, ne prevede realisticamente poco meno della metà perché la riduzione degli incentivi e i colli di bottiglia nella filiera produttiva si sommano a tutte le incertezze comuni, dal caro energia al continuo lievitare dei prezzi delle batterie. Il risultato è che oggi, a fronte di circa 50 milioni di veicoli circolanti sulle strade tedesche, meno di

850mila sono completamente elettrici. Però il governo di Berlino ha recentemente confermato i target: la fiducia, almeno quella, non fa difetto...

Passiamo la Manica, usciamo addirittura dai confini dell'Unione: in Gran Bretagna nel 2022 sono state realizzate 8.700 colonnine di ricarica pubbliche, una crescita del 30% che porta il totale a 37mila. Bene, si dirà. Fino a un certo punto perché le criticità sono almeno due: la prima è che il tasso di crescita delle nuove infrastrutture è inferiore a quello della vendita di veicoli elettrici (+38%) e la seconda è che non basta piazzare colonnine ma vanno realizzate dove più ce n'è bisogno e al momento la pianificazione fa acqua. Senza contare che le colonnine davvero veloci (le "rapid" da 25 kWh e le "ultra rapid" da 100 kWh) sono ancora residuali. Comunque anche in questo caso per centrare i numeri previsti al 2030 servirebbe una crescita di almeno il 30% ogni anno, un target decisamente impegnativo. Londra tra l'altro comincia a dare segni di nervosismo di fronte ai sussidi americani a favore dei produttori di auto elettriche. Il timore - condiviso anche dalla Commissione europea - è che il piano Biden possa nuocere a molte economie per l'impatto negativo sulle catene di approvvigionamento mondiale delle batterie e su quello delle fonti di energia rinnovabili.

Ma nemmeno di là dall'Atlantico le prospettive sembrano esaltanti: solo un anno fa le proiezioni del mercato elettrico al 2030 erano al 62%, oggi sono crollate al 40% mentre il 66% dei manager statunitensi (sondaggio Kpmg) è estremamente preoccupato per le forniture di materie prime e componenti, dai semiconduttori al litio. In Cina invece - lo avrete capito - si fregano le mani...

Gli altri giornali

la Repubblica

Il presidenzialismo e le riforme che servono davvero

Carlo Galli scrive di riforme istituzionali, dopo il rilancio del presidenzialismo da parte di Giorgia Meloni. «Ma quello che è l'interesse della destra è anche l'interesse dell'Italia? E proprio il presidenzialismo deve esserne il veicolo? In verità, se si pensa che sia necessario dare veste formale allo spostamento del potere già in atto, sembra più opportuna una riforma che rafforzi il ruolo del presidente del Consiglio, trasformandolo in una sorta di cancelliere, sovraordinato rispetto ai ministri e stabilizzato dalla sfiducia costruttiva. Una riforma che manterrebbe intatto il prezioso ruolo neutro del capo dello Stato e che, pur mettendo in evidenza un soggetto chiaramente titolare del potere, non toglierebbe al Parlamento quella centralità e quella incidenza che è la condizione perché si possa sperare nella rinascita e nella responsabilizzazione dei partiti».

CORRIERE DELLA SERA

Adesso Giorgia Meloni deve dimostrare di essere una leader forte

Ernesto Galli della Loggia scrive del governo Meloni e delle sfide che lo attendono. «Oggi l'Italia aspetta incuriosita, in complesso con simpatia, di vedere all'opera Giorgia Meloni una volta che il suo governo si è gettato alle spalle queste prime settimane occupate dalla finanziaria: un episodio alquanto goffo e pasticciato sul quale però la gente sembra ormai benevolmente disposta a sorvolare, a credere che più che dell'annuncio del futuro si sia trattato dell'epilogo necessario di un passato da archiviare. Che però le cose stiano realmente così adesso sta al presidente del Consiglio dimostrarlo - sottolinea Galli della Loggia - Innanzi tutto avendo il coraggio di cambiare. Gli Italiani hanno un grande desiderio di una leadership forte e determinata, e anche per questo hanno votato Giorgia Meloni».

LA STAMPA

I pesanti effetti della «pandemia economica»

La situazione economica e le previsioni per i prossimi mesi sono il tema dell'articolo di Mario Deaglio. «Il mondo intero è affetto da una sorta di "pandemia economica" provocata da un virus che conosciamo poco e che attacca contemporaneamente l'economia, la società e il quadro politico internazionale. Contro di esso non abbiamo alcun vaccino e continuiamo a usare rimedi tradizionali, al cominciare dal rialzo del costo del denaro, efficaci contro i sintomi ma assai poco contro le cause e forse socialmente insopportabili. Il nuovo tipo di inflazione che può colpirci tutti in maniera grave, deriva dai guasti alle "catene mondiali del valore" ossia da quell'insieme di flussi commerciali di prodotti finiti, semilavorati e fonti energetiche che hanno garantito la crescita dell'economia globale negli ultimi 20-30 anni».

L'ANALISI

BENZINA E PESO DELLE ACCISE

di Nino Sunseri

L'anno comincia con una cattiva notizia per gli automobilisti. Gli effetti del doppio aumento a cavallo di Capodanno si riversano sul prezzo del carburante alla pompa, che per il servizio si aggira attorno ai 2 euro al litro. Il gasolio vola verso 1,87 euro al self service e supera i 2 euro al servizio.

I rincari del diesel hanno avuto un immediato impatto anche sui prezzi dei trasporti, che si rifletteranno sull'inflazione. L'aumento nasce dal fatto che la Finanziaria 2023 ha ridotto il taglio alle accise sui carburanti che per qualche mese aveva calmierato i prezzi: a novembre lo sconto era già stato ridotto da 30,5 cent a 18,3 cent (dal primo dicembre). Poi è stato del tutto abolito a partire dal primo gennaio.

Così tra il 31 dicembre e il 1 gennaio il prezzo della benzina si è impennato, con una corsa che in realtà non si è più fermata. Non mancano le punte estreme, frutto probabilmente di qualche eccesso, come a Napoli dove un litro di verde, nei distributori del centro città, sfiora 2,2 euro.

Ci sono anche le difficoltà e i costi della logistica. Così alle Eolie la benzina è arrivata a 2,17 euro al litro e il gasolio 2,21 euro. I prezzi alla pompa riflettono l'andamento delle quotazioni internazionali, condizionate dalle decisioni dell'Opec. Il meccanismo di trasmissione, però, è tutt'altro che lineare nel senso che gli aumenti vengono trasmessi subito mentre i cali arrivano molto più lentamente e, talvolta non arrivano. Stavolta trattandosi di aumenti il trasferimento è stato immediato. Il pieno di benzina, rispetto a dicembre costa, mediamente, 166 euro in più su anno per un'auto di media

cilindrata (6,9 euro per ogni rifornimento). Il diesel pieno costa 7,15 euro in più.

Ossia +172 euro annui. Considerando lo stop complessivo al taglio delle accise da 30,5 centesimi, la maggiore spesa annua, indipendente dall'andamento dei listini dei carburanti, raggiunge +366 euro annui. È bene sapere però che per ogni litro di carburante che si acquista, si paga solo una minima parte collegata al costo industriale, il resto è legato alle varie tasse che gravano sui combustibili.

Le accise pesano per più di un terzo e sono composte in buona parte da imposte di scopo, introdotte dai vari governi per finanziare le emergenze più disparate.

Ogni volta che acquistiamo un litro di benzina, paghiamo ben 17 accise, a cui va aggiunta l'Iva al 22%. Tra queste, la più "antica" è quella di 0,000981 euro riferita alla guerra d'Etiopia (1935-1936).

Poi si aggiungono: 0,00723 euro: Crisi di Suez (1956); 0,00516 euro: Vajont (1963); 0,00516 euro: Alluvione di Firenze (1966); 0,00516 euro: Terremoto del Belice (1968); 0,0511 euro: Terremoto del Friuli (1976); 0,0387 euro: Terremoto dell'Irpinia (1980); 0,106 euro: Missione in Libano (1983); 0,0114 euro: Missione in Bosnia (1996); 0,02 euro: Contratto degli autoferrottranvieri (2004); 0,005 euro: Acquisto di autobus ecologici (2005); 0,0051 euro: Terremoto dell'Aquila (2009); da 0,0071 a 0,0055 euro: Finanziamento alla cultura (2011); 0,04 euro: Emergenza immigrati dopo la crisi libica (2011); 0,0089 euro: Alluvione in Liguria e Toscana (2011); 0,082 euro (0,113 sul diesel); Decreto "Salva Italia" (2011); 0,02 euro: Terremoto in Emilia (2012).