



Elettromobilità



Care lettrici, cari lettori!

Il motore a combustione convenzionale per automobili è sotto pressione non per ultimo in seguito all'Accordo di Parigi sul clima. Tra le tecnologie alternative "pulite" attualmente disponibili è in testa la trazione elettrica. L'impatto ambientale di una macchina elettrica, in ultima analisi, dipende ovviamente molto dalla fonte di alimentazione. Oltre alle società specializzate, quali Tesla o BYD (Build Your Dreams, Cina), investono sempre più nel segmento dell'elettromobilità anche i produttori di auto "tradizionali".

Al momento, la diffusione della mobilità elettrica varia ancora molto a seconda del paese. I presupposti essenziali per un successo commerciale sono un'infrastruttura adeguata e sistemi di incentivi che, oltre ai vantaggi finanziari, come gli sgravi fiscali, comprendono anche l'uso delle corsie preferenziali degli autobus, i parcheggi gratuiti o l'utilizzo di stazioni pubbliche di ricarica. La Norvegia è tra i pionieri della nuova tecnologia in Europa, avendo già venduto oltre 100.000 autovetture elettriche. Negli USA, lo Stato della California si è impegnato molto presto su questa tematica.

Le strategie del settore automobilistico relative alla mobilità elettrica sono diverse. Il team della sostenibilità di Raiffeisen Capital Management ha analizzato i grandi player a livello mondiale e ha posto delle domande sul tema delle auto elettriche e le strategie del futuro ad esse legate.

Il vostro Wolfgang Pinner

Mag. Wolfgang Pinner è a capo del dipartimento SRI (Sustainable and Responsible Investment) di Raiffeisen Capital Management da novembre 2013.

* Per Raiffeisen Capital Management si intende Raiffeisen Kapitalanlage GmbH.

Contenuto

Pagina 2:
Elettromobilità

Pagina 5:
Valutazione della sostenibilità



Elettromobilità



I veicoli a trazione elettrica non sono un fenomeno completamente nuovo. Già oltre cento anni fa si utilizzavano mezzi di trasporto pubblico sulla base di un'infrastruttura di rotaie elettrificate o linee aeree elettriche. In principio, le auto elettriche si caratterizzano per il fatto che portano con sé un serbatoio energetico, cioè la batteria, nonché per l'utilizzo della trazione elettrica. Il livello di elettrificazione può variare; esistono veicoli elettrici puri e soluzioni ibride.

Nel 2016 il mercato delle auto elettriche è cresciuto del 60% circa a quasi 500.000 unità. Sul mercato europeo sono state vendute 102.000 macchine elettriche, negli USA circa 80.000, in Cina oltre 250.000.

Nel confronto tra veicoli a benzina, diesel ed elettrici, i veicoli elettrici a batteria ottengono i risultati migliori per quanto riguarda tutti i parametri ambientali, anche rispetto alle soluzioni ibride. Il loro vantaggio più grande è senza dubbio l'eliminazione delle emissioni di gas di scarico su base locale.

Tuttavia, per una valutazione ambientale più ampia bisogna innanzitutto tener conto delle emissioni dovute alla produzione di energia. L'origine dell'energia elettrica, con la quale vengono ricaricate le batterie, è un fattore decisivo per l'eco-bilancio. Dato che anche durante la produzione delle auto elettriche si produce CO₂, per un effettivo risparmio di CO₂ dovuto alla mobilità elettrica è necessaria un'intensità di utilizzo sufficiente che a seconda del mix energetico inizia a 30.000 chilometri percorsi e in media è di 100.000 chilometri. In base a un'analisi completa del ciclo di vita del prodotto e utilizzando il mix energetico europeo medio, il risparmio di CO₂ dovuto all'elettromobilità è di quasi il 40% secondo il "International Journal of Life Cycle Assessment".

L'Agenzia Federale per l'Ambiente austriaca calcola un risparmio pari a un fattore tra 4 e 10 per le emissioni di gas serra, a seconda della produzione di elettricità su cui si basano.

Investire Sostenibile

Comunicazione di Marketing di Raiffeisen Capital Management*



www.rcm.at | www.rcm-international.com



Rispetto ai veicoli a combustione tradizionale le auto elettriche hanno altri vantaggi, per esempio, una coppia più alta da fermo, meno rumore e vibrazioni, la possibilità di recupero dell'energia durante la frenata e una vita più lunga. Inoltre, i loro costi di manutenzione sono più bassi, perché la loro trazione tende a usurarsi di meno rispetto alle tecnologie tradizionali. In linea con un uso intelligente dell'energia a livello delle singole famiglie, le auto elettriche possono essere integrate nell'infrastruttura energetica.

Tra le sfide della mobilità elettrica troviamo lo sviluppo di accumulatori efficienti e potenti. Quando si parla di costi di manutenzione più bassi delle macchine elettriche non bisogna dimenticare che in base alle tecnologie attuali è necessario sostituire la batteria dopo circa 8000 cicli di ricarica.

Tuttavia, lo smaltimento dei veicoli fuori uso comprese le batterie è irrilevante almeno per quanto riguarda le emissioni di gas serra. Un'altra sfida è il fatto che i sistemi di batterie attualmente disponibili hanno ancora un elevato peso proprio, capacità di stoccaggio limitate e problemi di prestazione quando le temperature sono basse.

L'infrastruttura per la ricarica degli accumulatori è soltanto in fase di sviluppo, la velocità di ricarica va dai pochi minuti dei "supercharger" alle diverse ore per l'impianto elettrico di casa tradizionale. Sulla base dei prezzi correnti - secondo i calcoli di uno studio effettuato presso il FH Technikum di Vienna - il periodo di ammortamento senza sovvenzioni di una e-Golf rispetto alla Golf 7 sarebbe di 15 anni.

I veicoli ibridi plug-in come "soluzione tutto incluso" dispongono oltre al motore a benzina o diesel normale anche di un motore elettrico con batteria. Sulle brevi distanze, come per esempio nel traffico urbano, è possibile guidare in modalità esclusivamente elettrica. A causa della compresenza di due tecnologie, i veicoli elettrici ibridi plug-in sono relativamente cari e abbastanza pesanti in termini di peso. Il rimanente bagagliaio è limitato.

Investire Sostenibile



Comunicazione di Marketing di Raiffeisen Capital Management*

www.rcm.at | www.rcm-international.com

La valutazione della mobilità elettrica relativa alle singole dimensioni della sostenibilità è la seguente:



E (Ambiente): Nell'analisi della sensibilità relativa all'ecobilancio tra auto a benzina, diesel ed elettriche i risultati sono fortemente influenzati da tre fattori. Questi sono (secondo uno studio dell'Agenzia Federale per l'Ambiente austriaca): il contesto di guida, la vita della batteria e la produzione del veicolo. Per il contesto di guida l'utilizzo delle macchine elettriche nei centri urbani è ottimale da un punto di vista ambientale. Ci sono inoltre vantaggi ambientali che derivano dall'uso di materie secondarie nel processo di produzione. I veicoli convenzionali sono ottimizzati per l'utilizzo extra-urbano. Le auto elettriche ottengono risultati nettamente migliori rispetto ai veicoli a benzina e diesel anche per quanto riguarda l'ossido di azoto (NOx) e le emissioni di particolato.

S (Sociale): L'elettromobilità attualmente è ancora cara e, di conseguenza, non tutti i proprietari di auto possono permettersela senza massicce sovvenzioni. La netta riduzione prevista nelle strutture dei prezzi dovrebbe attenuare questo problema sociale e contribuire alla sua futura eliminazione.

G (Governance): Lo Stato può sensibilmente aumentare la quota della mobilità elettrica tramite leggi e disposizioni. Gli impegni dei singoli paesi in relazione all'Accordo sul clima di Parigi rendono una simile politica priva di alternative sulla base delle tecnologie attualmente disponibili per i sistemi di propulsione.

Tra le tecnologie d'avanguardia, l'alternativa alle auto elettriche è rappresentata dai veicoli a pile a combustibile. Queste hanno bisogno di un serbatoio di idrogeno e una batteria tampone. La produzione di idrogeno e lo stoccaggio richiedono un impiego molto intensivo di energia. L'idrogeno compresso ha, però, un peso molto inferiore rispetto a un accumulatore per un motore elettrico. In un contesto più ampio potrebbe fare senso usare un approccio „power to gas“. In questo caso, per esempio, le centrali eoliche che producono energia in eccesso non vengono semplicemente spente, ma utilizzate per la produzione di idrogeno.

L'efficienza globale delle automobili descrive l'efficienza delle conversioni energetiche nel veicolo. L'efficienza dei motori elettrici è di norma superiore al 90%. In confronto a ciò, i motori a benzina registrano un 35% e i motori a diesel un 45%.



Valutazione della sostenibilità



Al più tardi negli ultimi anni, la maggior parte dei grandi gruppi automobilistici ha affrontato intensamente il tema della mobilità elettrica. Toyota è stata all'avanguardia con la "Toyota Prius". Tuttavia, questo modello è un veicolo ibrido che funziona sia in modo tradizionale che con l'energia elettrica. Pertanto, nel veicolo devono essere presenti entrambi le tecnologie. E questo pone elevate esigenze in termini di spazio e peso. In generale, per i prossimi anni si prevede una compresenza delle singole tecnologie, con una forte crescita della mobilità elettrica. Il grande punto interrogativo sarà, quanto lo Stato interverrà sul mercato con sovvenzioni o addirittura con divieti. La Norvegia e l'India hanno annunciato progetti, secondo i quali l'immatricolazione di nuovi veicoli a benzina e diesel sarebbe proibita dal 2030. In relazione al tema dell'elettromobilità, il dialogo con le aziende del team della sostenibilità di Raiffeisen Capital Management

riguarda le venti società più grandi del settore automobilistico quotate in borsa.

- Quale impatto ha il tema della mobilità elettrica sull'attività della vostra azienda e quali sono le vostre azioni in questo campo?
- Secondo voi, la mobilità elettrica è „la“ tecnologia del futuro o credete che a medio e lungo termine si affermeranno altre tecnologie? Quale avrà, secondo voi, il maggiore successo nel lungo periodo?
- Cosa pensate, in una prospettiva a lungo termine, delle tecnologie miste, come per esempio le soluzioni ibride?
- Quali potrebbero essere i motivi per cui l'elettromobilità potrebbe non soddisfare le elevate aspettative in essa riposte? Potrebbero essere responsabili i problemi legati alla tecnologia in generale, alle batterie, all'accettazione da parte dei consumatori o l'infrastruttura?
- Quali sono le vostre aspettative nei confronti dell'andamento dei prezzi dell'elettromobilità? Quando prevedete che ci sarà competitività nei confronti dei veicoli tradizionali senza sovvenzioni?
- Avete già fatto dei calcoli relativi all'impronta ecologica delle soluzioni di elettromobilità nella vostra azienda sulla base della valutazione del ciclo di vita? Li avete confrontati con i risultati dei veicoli tradizionali?

Investire Sostenibile



Comunicazione di Marketing di Raiffeisen Capital Management*

www.rcm.at | www.rcm-international.com

Tra le società contattate durante il processo di engagement hanno fornito un feedback soprattutto i player europei.

Tra i player molto attivi nell'ambito della mobilità elettrica in Europa troviamo i produttori francesi. Per il gruppo PSA, con i marchi Peugeot e Citroën, l'obiettivo strategico più importante nell'ambito della CSR (CSR = Corporate Social Responsibility) è la riduzione delle emissioni di CO₂. Le emissioni medie di CO₂ delle auto vendute da PSA nel 2016 sono state pari a 102,4 g/km; la società ha dunque raggiunto il valore più basso di tutti i produttori europei.

Secondo la società, nell'anno 2020 le auto elettriche e le soluzioni ibride saranno responsabili per il 15% delle vendite di PSA. Renault è stato il partner ufficiale della Conferenza sul clima di Parigi. Nel 2015 sono state vendute oltre 23.000 auto elettriche. La quota di mercato a livello internazionale è stata superiore al 20%, in Francia pari al 60%.

La Renault ZOE è l'auto elettrica più venduta e il Renault Kangoo Z.E. il furgone più venduto in Europa. Con l'attuale sistema di batterie, la ZOE ha un'autonomia teorica di 400 chilometri e un'autonomia reale di 300 chilometri in condizioni di laboratorio. Il cliente noleggia soltanto la batteria del veicolo e può cambiarla, se la capacità di ricarica scende al 75%.

In Giappone, Nissan è uno dei player più importanti nell'ambito dell'elettromobilità grazie alla produzione della Nissan LEAF. Già a marzo 2016 era stata consegnata la Nissan LEAF numero 200.000. Volkswagen sta lavorando intensamente alla sua strategia nel campo dell'elettromobilità; entro il 2025 vuole lanciare sul mercato oltre 30 nuove auto elettriche. Come BMW e PSA, anche VW punta alle piattaforme a matrice modulare per le soluzioni convenzionali ed elettriche.



Investire Sostenibile

Comunicazione di Marketing di Raiffeisen Capital Management*



www.rcm.at | www.rcm-international.com



Rispetto agli altri gruppi automobilistici, per Tata Motors i veicoli elettrici rappresentano un problema sotto il profilo della sostenibilità. Ciò è dovuto al fatto che il mix energetico in India si basa quasi esclusivamente sulle fonti di energia di origine fossile. Di conseguenza, nella sua analisi Tata Motors conclude che l'impronta ecologica è maggiore rispetto ad altre tecnologie.

Rispetto ad altri paesi con una quota di energia termica elevata, questo risultato e questa dichiarazione sono tuttavia sorprendenti a nostro avviso. Tata Motors si concentra su

sistemi di propulsione alternativi quali le celle di combustibile o gas liquido.

Per quanto riguarda lo sviluppo futuro, ci sono ancora molti punti interrogativi per PSA nell'ambito dell'elettromobilità. Tra questi rientrano gli sviluppi tecnologici come quelli della batteria. In questo campo si sta facendo attivamente ricerca in tutto il mondo. Non è, però, ancora chiaro quando verranno commercializzate quali soluzioni e a quali prezzi. Un altro fattore importante sono i sistemi di incentivazione statali, che, per esempio, al momento non esistono affatto sul mercato francese. Nonostante ciò, Renault prevede che già nel 2025 in alcuni segmenti potrebbe essere venduto lo stesso numero di auto elettriche come per i veicoli alimentati in modo convenzionale. Per BMW al momento l'infrastruttura insufficiente delle stazioni di ricarica nonché l'autonomia limitata e il prezzo relativamente alto delle auto elettriche rappresentano ancora un ostacolo per le tecnologie elettriche.

Investire Sostenibile



Comunicazione di Marketing di Raiffeisen Capital Management*

www.rcm.at | www.rcm-international.com



Wolfgang Pinner
Responsabile SRI

La prima ferrovia elettrica

Molti se la ricorderanno ancora: la prima ferrovia elettrica che in passato i ragazzi intorno ai dieci anni trovavano sotto l'albero di Natale. Oggi si pone piuttosto la domanda della "prima macchina elettrica" che uomini e donne che hanno raggiunto l'età per fare la patente di guida devono prima o poi aspettarsi. Non si tratterà tuttavia di un regalo di Natale, ma di un mezzo di trasporto finanziato in parte dallo Stato.

Al giorno d'oggi, la lotta al cambiamento climatico è un tema centrale per tutti i governi, ad eccezione di quello degli Stati Uniti. Per questo lo Stato mette mano al proprio portafoglio e ricorre a trucchetti e ci render più appetibile la mobilità elettrica con agevolazioni fiscali, sovvenzioni e altri vantaggi come la guida sulla corsia preferenziale degli autobus ecc. Cosa assolutamente giustificata di fronte alle differenze tuttora grandi – e qui vorrei esprimere la mia speranza di una netta riduzione dei prezzi delle auto elettriche in futuro - per quanto riguarda i costi d'acquisto per le tecnologie "vecchie" e quelle "nuove".

Nella lotta al costante aumento delle emissioni di CO₂ la mobilità elettrica può essere e sarà un importante alleato. Una valutazione complementare dell'impronta ecologica totale pone, tuttavia, ancora degli interrogativi. Bisogna, però, fissare sempre delle priorità e il nostro clima deteriorato se lo merita certamente.



Klaus Glaser
Senior Portfolio Advisor

Senza rete non si fa sprizzare nessuna scintilla

Secondo il governo federale, l'Austria vuole realizzare un settore dei trasporti con un impatto il più possibile neutrale sul clima. In questo caso, la mobilità elettrica gioca un ruolo centrale, non solo grazie alle basse emissioni di sostanze inquinanti, ma anche grazie al sistema di controllo notevolmente migliore. Parola d'ordine "guida autonoma". Un'importante sfida del presente può essere descritta con "tragedy of the commons" (tragedia dei beni comuni): più si utilizza un bene comune, più sarà scarso. E più è scarso, più grande sarà la concorrenza tra gli utilizzatori per ciò che rimane. Questo porta inevitabilmente al collasso del sistema. Questo ci porta al punto centrale: Il fattore critico non è la capacità di carica degli accumulatori o il prezzo dei veicoli elettrici, questi possono essere regolati dal mercato, ma la produzione di energia elettrica e in particolare le reti delle stazioni di ricarica. Attualmente una vettura elettrica che si sta ricaricando è soltanto un utilizzatore marginale. Persino una capacità di ricarica superiore a 50kW, e questa è la soglia minima per una ricarica veloce, non comporta nessuno stress per il sistema. Immaginiamo, però, che il 20% di tutte le auto viene ricaricato ogni giorno dopo l'uso, cioè di sera, a 50kW. Questo farà sì che le reti locali e nazionali superino di gran lunga la soglia di capacità. Queste strozzature infrastrutturali non possono essere "gestite" dal mercato, qui sono necessarie azioni e strategie pubbliche, statali. Una grande opportunità, ma anche un impegno finanziario! Semplici sovvenzioni per l'acquisto di veicoli elettrici si riveleranno invece inefficaci come gli "incentivi alla rottamazione" di dieci anni fa.

InvestireSostenibile



Comunicazione di Marketing di Raiffeisen Capital Management*

www.rcm.at | www.rcm-international.com

Avvertenze legali

Il presente documento è stato redatto e realizzato da Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H., Vienna, Austria ("Raiffeisen Capital Management" ovvero "Raiffeisen KAG"). Le informazioni in esso riportate, nonostante la cura posta nelle ricerche, sono destinate esclusivamente a scopi di informazione senza alcun impegno. Esse si basano sullo stato della conoscenza delle persone incaricate della stesura al momento della loro elaborazione e possono essere in qualsiasi momento e senza ulteriore preavviso modificate da Raiffeisen KAG. È esclusa qualsiasi responsabilità di RIFA in relazione al presente documento ed alla presentazione verbale basata sullo stesso, in particolar modo per quanto riguarda l'attualità, la veridicità o la completezza delle informazioni messe a disposizione ovvero delle fonti, nonché per quanto riguarda l'avverarsi delle previsioni in esso espresse. Allo stesso modo, eventuali previsioni ovvero simulazioni riportate sulla base di andamenti registrati in passato non costituiscono un indicatore affidabile per gli andamenti futuri.

Il contenuto del presente documento non rappresenta un'offerta, né una proposta di acquisto o di vendita, né un'analisi degli investimenti. In particolare, esso non può sostituire la consulenza di investimento personalizzata né qualsiasi altro tipo di consulenza. Nel caso lei sia interessato ad un prodotto specifico, unitamente al suo consulente, anche noi saremmo lieti di fornirle per questo prodotto, prima di qualsiasi sottoscrizione, il prospetto completo o le informazioni per l'investitore previste in base alla sezione 21 della legge austriaca sui fondi d'investimento (AIFMG). Investimenti concreti non dovrebbero venir effettuati prima di un incontro con il suo consulente e senza una discussione e analisi del prospetto completo o delle informazioni per l'investitore previste in base alla sezione 21 della legge austriaca sui fondi d'investimento (AIFMG).



Si ricorda espressamente che le operazioni di investimento in titoli possono essere accompagnate da rischi elevati e che il loro trattamento fiscale dipende dalla situazione personale dell'investitore, oltre ad essere soggetto a modificazioni future. La riproduzione di informazioni o di dati ed in particolare l'utilizzazione di testi, parti di testi o di immagini contenuti nel presente documento è ammessa soltanto previo consenso di Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H.

Impressum

Redazione: Zentrale Raiffeisen Werbung,
1030 Wien, Am Stadtpark 9
Documento prodotto da Raiffeisen Kapitalanlage
GmbH, Mooslackengasse 12, 1190 Wien
Responsabile del contenuto: Raiffeisen
Kapitalanlage GmbH, Mooslackengasse 12, 1190
Wien

Contenuti: Informazioni su fondi d'investimento,
mercati dei capitali e sull'investimento; per
informazioni supplementari in accordo con la
regolamentazione austriaca sui mezzi
d'informazione consultare l'impressum su
www.rcm.at.

Data di aggiornamento: 27 giugno 2017

Questo è un documento di marketing della
Raiffeisen Kapitalanlage GmbH.

**Raiffeisen Capital Management è il marchio che
rappresenta le seguenti società:**

Raiffeisen Kapitalanlage GmbH
Raiffeisen Immobilien Kapitalanlage GmbH
Raiffeisen Salzburg Invest Kapitalanlage GmbH

Per favore pensa all'ambiente prima di stampare.