

AUTUNNO BOLLENTE

di Pietro Teofilatto

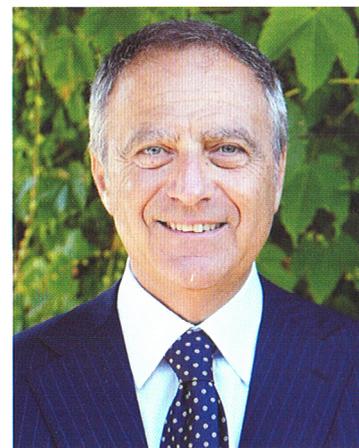
Si preannuncia un autunno bollente per l'auto ed il suo futuro in Europa, tra vendite in calo dei veicoli elettrici (ma anche endotermici), richieste a Bruxelles di posticipare gli obiettivi per ridurre le emissioni e incertezza sul mercato, accentuata dalla concorrenza cinese e dalla proposta Ue di varare i dazi. L'industria automobilistica europea è a un crocevia: accelerare la transizione ambientale puntando sempre più e solo sull'elettrico? Ovvero tornare sulle eccellenze storiche, portando a zero i livelli di emissioni dell'endotermico? Investire sul rinnovato successo delle ibride? Appare evidente la necessità di una politica industriale, e anche fiscale, comune, che superi incertezze, sperequazioni, ritardi che possano compromettere la vitalità di un comparto, che contribuisce per il 7% alla generazione del PIL comunitario e che (sempre secondo i dati della Commissione Europea)

Appare ormai evidente la necessità di una vera politica industriale e fiscale europea comune per il settore auto. Il grido di allarme di Acea e di Draghi

dà lavoro complessivamente a 13,8 milioni di persone, di cui 3,5 nel manufacturing diretto e indiretto.

SCENDE IN CAMPO L'ACEA

Ad agosto scorso le immatricolazioni di nuove autovetture nell'Unione hanno registrato un forte calo (-18,3%), con risultati negativi nei principali mercati, una riduzione ancora più preoccupante se rapportata all'agosto del 2019 (-32,2%). Ma l'aspetto di maggiore apprensione è il fatto che le vetture elettriche sono in caduta libera con cali del 68,8% in Germania, del 40,9% in Italia, del 33,1% in Francia e del 24,8% in Spagna, con un mercato complessivo sceso del 44% e una quota di mercato ridotta dal 21% al 14,4%.



Pietro Teofilatto, Aniasa

Quasi in contemporanea con la nomina della nuova Commissione EU, l'Associazione dei costruttori europei (Acea) ha sollecitato un immediato riesame della regolamentazione comunitarie in materia di Co2, prima che entrino in vigore nel 2025 i nuovi obiettivi di emissioni per auto e furgoni. Per l'Acea la contrazione del mercato delle elettriche è un segnale assai inquietante per l'industria e gli stessi consumatori. E' da ricordare che gli investimenti sull'elettrico in EU previsti nei bilanci delle principali case auto fino al 2030 ammontano a circa 450 miliardi. Ma, secondo stime non ufficiali, le minori vendite di auto elettriche - quelle che consentireb-

Le elettriche in Europa nei primi 8 mesi 2024

	Modelli	Unità	Var.% su 8/2023
1	Tesla Model Y	13.410	-38%
2	Volvo EX 30	6.698	new
3	Tesla Model 3	5.557	-53%
4	Skoda Enyaq	5445	-18%
5	Volkswagen ID.3	4075	-55%
6	BMW iX1	3697	-21%
7	BMW i4	3487	-8%
8	Volkswagen ID.3	3441	-50%
9	Audi Q4	3244	-12%
10	MercedesEQA	3212	-13%

Fonte: Jato Dynamics

bero di ridurre le emissioni medie del venduto - comporterebbero multe fino a 16 miliardi di euro/anno.

L'Acea evidenzia quindi che, nonostante il forte impegno dell'industria automotive negli obiettivi di transizione e di decarbonizzazione dei trasporti per il 2050, sussistono "colli di bottiglia" da risolvere in tempi brevi. Il riferimento è alle infrastrutture di ricarica, ai costi di produzione, all'energia verde a prezzi accessibili, alla sicurezza nella fornitura di materie prime e batterie, agli incentivi fiscali e alla minor propensione del mercato all'acquisto di auto elettriche. Per i costruttori diventa peraltro prioritario un nuovo slancio dell'EU, per contrastare la perdita di competitività dell'intera Europa, troppo lenta nell'adeguamento ai cambiamenti del mondo reale, specialmente nei confronti della produzione cinese.

IL PIANO DRAGHI

La posizione assunta da Acea di rivedere subito i target 2025 è in linea con le analisi sul tema contenute nel rapporto curato da Mario Draghi e presentato alla Commissione a metà settembre. Nel suo piano per l'Europa, Draghi sottolinea l'importanza economica dell'industria automobilistica EU, ma anche la progressiva perdita di leadership a livello globale. Il documento richiama i numerosi allarmi lanciati dal settore, specialmente riguardo l'approccio alla decarbonizzazione e all'incoerenza tra le iniziative legislative e gli obiettivi imposti alla filiera. Per Draghi il principio di neutralità tecnologica non è sempre stato applicato coerentemente e gli ambiziosi obiettivi ambientali da raggiungere entro il 2035 non sono stati supportati da una spinta sincronizzata per convertire la catena di fornitura.

Occorre pertanto rilanciare il comparto auto e, a tal proposito, c'è l'urgenza di sviluppare un piano di azione industriale specifico.

Nel breve termine diventa cruciale evitare sia una radicale delocalizzazione della produzione, sia la rapida acquisizione di stabilimenti e aziende da parte di produttori esteri sovvenzionati dai loro Stati. In questa fase la politica dei dazi potrebbe contribuire a livellare il campo di gioco. Nel lungo termine è invece necessario definire una "tabella di marcia industriale", che consideri la convergenza orizzontale, vale a dire elettrificazione, digitalizzazione e circolarità, e la convergenza verticale, ovvero materie prime critiche, batterie, infrastrutture di trasporto e ricarica nelle catene del valore dell'ecosistema automobilistico.

L'ITALIA CHIEDE UN RINVIO DELLO STOP DEL 2035

Il governo italiano è dal 2022 in prima linea nel proporre a Bruxelles di rinviare lo stop alla vendita di nuove auto con motori a combustione interna, fissato al 2035. Al momento di andare in stampa non si era tenuta ancora la Conferenza sull'automotive di Bruxelles e la riunione del Consiglio Competitività. In queste sedi, il ministro Urso ha presentato le linee di indirizzo che il Governo italiano ritiene fondamentali per consentire all'Unione di coniugare gli obiettivi della transizione ecologica con quelli industriali, economici e sociali, sostenendo la necessità di trovare nuove strade di alimentazione sostenibile, definendo al contempo un piano organico per l'automotive con risorse pubbliche europee.

IL NOLEGGIO, L'ELETTRICO E LA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

Il noleggio, vocato alla piena neutralità tecnologica, è il canale

Investimenti OEM in elettrificazione

Audi	18 mld €
Bmw	35 mld €
Ford	50 mld €
Honda	58 mld €
Hyundai	76 mld €
Mercedes-Benz	47 mld €
GM	38 mld €
Stellantis	49 mld €
Toyota	70 mld €
Volkswagen	118 mld €

Fonte: Reuters

Le auto più vendute in EU - Agosto 2024

Dacia Sandero	15.653 (+9%)
Tesla Model Y	13.410 (-38%)
Toyota Yaris Cross	13.210 (+24%)
Volkswagen T-Roc	12.853 (-15%)
Renault Clio	12.180 (-5%)
Dacia Duster	11.655 (+10%)
Peugeot 208	10.778 (-32%)
Volkswagen Polo	10.508 (+26%)
Toyota Yaris	10.294 (-7%)
Kia Sportage	10.153 (+11%)

Fonte: Jato Dynamics

più importante ed incisivo nella transizione in atto, per i volumi, la rapidità della messa su strada, il livello di emissioni, l'assistenza sui veicoli più ecocompatibili. Ma per continuare ad essere in prima linea chiede a gran voce politiche mirate per le flotte aziendali e che il Governo definisca quanto prima una strategia pluriennale per sostenere la transizione energetica. Anche rivedendo stanziamenti e obiettivi del Fondo Automotive 2022-2030. Tra le priorità serve uno schema incentivi adeguato e una revisione della fiscalità sull'auto aziendale, rivedendo la detraibilità dell'Iva e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO2. Il rapido esaurirsi a giugno scorso dell'ecobonus per le elettriche è indicativo di una crescente domanda, ma occorre stabilizzare gli incentivi per sostenere il mercato su un periodo più lungo.