

# ELEZIONI EUROPEE E FUTURO DELL'AUTOMOTIVE

di Gianni Murano, *Presidente Unem*

**L**e prossime elezioni europee di giugno ci diranno chi guiderà l'Europa fino alla vigilia del fatidico 2030. Il nuovo esecutivo dovrà fare i conti con un dilemma di non facile soluzione: proseguire senza tentennamenti sulla strada già tracciata del "Green Deal" oppure provare a rivederne alcuni aspetti legati soprattutto alla competitività e vocazione industriale dell'Europa. In questo ambito l'automotive rientra tra i settori più coinvolti nel nostro Continente, che sicuramente riguarda ancora di più il nostro Paese. Qualche segnale di "ripensamento" appare all'orizzonte visto che la maggior parte dei costruttori ha rallentato la produzione di auto elettriche. La domanda, infatti, stenta a decollare nonostante i generosi incentivi previsti in praticamente tutti i paesi. Volkswagen, secondo produttore al mondo dopo la giapponese Toyota, ad esempio, ha recentemente deciso di fermare la produzione della ID.3 nello storico impianto dei Wolfsburg che invece continuerà a produrre modelli tradizionali di punta come la Golf e la Tiguan. Renault, ha rinunciato a quotare in Borsa la società Ampere, creata proprio per lo sviluppo dell'auto elettrica, mentre Stellantis si è già detta pronta a modificare la sua strategia sui veicoli a batteria. Sulla stessa linea anche Mercedes, GM e Ford. Anche quanto sta accadendo in Germania, che con i suoi oltre 100 modelli di auto elettriche è il secondo produttore dopo la Cina, è indicativo. La domanda a dicembre



**QUALCHE SEGNALE DI  
"RIPENSAMENTO"  
APPARE  
ALL'ORIZZONTE  
VISTO CHE LA  
MAGGIOR PARTE  
DEI COSTRUTTORI HA  
RALLENTATO  
LA PRODUZIONE DI  
AUTO ELETTRICHE.  
LA DOMANDA,  
INFATTI, STENTA  
A DECOLLARE  
NONOSTANTE  
I GENEROSI  
INCENTIVI PREVISTI  
IN PRATICAMENTE  
TUTTI I PAESI**



**IL MANIFESTO  
ELETTORALE  
DELLA CDU TEDESCA,  
CHE SOSTIENE  
VON DER LEYEN  
NELLA CORSA  
ALLA RIELEZIONE  
PER LA GUIDA  
DELLA COMMISSIONE,  
PREVEDE,  
AD ESEMPIO,  
LA CANCELLAZIONE  
DEL PHASE-OUT  
DELLA AUTO  
ENDOTERMICHE  
AL 2035, MISURA  
FORTEMENTE  
AVVERSATA DA QUEI  
PARTITI CHE,  
AL MOMENTO,  
I SONDAGGI DANNO  
IN TESTA**

si è ridotta di circa il 30% per la fine improvvisa degli incentivi pubblici e per il 2024 Deutsche Bank prevede una stagnazione. Del resto, anche sul fronte politico qualcosa si muove. Il manifesto elettorale della CDU tedesca, che sostiene Ursula von der Leyen nella corsa alla rielezione per la guida della Commissione europea anche per il prossimo quinquennio, prevede, ad esempio, la cancellazione del *phase-out* delle auto endotermiche al 2035, misura fortemente avversata da quei partiti che, al momento, tutti i sondaggi danno in testa. E sembrano sempre meno quelli disposti a sacrificarsi sull'altare del *full electric* a tutti i costi. Ciò non vuol dire che il ripensamento sull'auto elettrica sia totale, anzi. Solo più ragionato e, soprattutto, più attento alle condizioni del mercato e alle scelte dei consumatori. Lo scorso anno in Europa sono state immatricolate oltre 10,5 milioni di auto, di cui poco più del 14% elettriche, con il grosso concentrato in soli tre paesi: nell'ordine Germania, Francia e Norvegia. Oltre la metà sono state ancora

a benzina e gasolio. Sulle strade europee nel 2023 circolavano quasi 300 milioni di veicoli a quattro ruote e la quasi totalità, l'87%, dotata di un motore endotermico. La maggior parte sono auto passeggeri alimentate per il 95% da un prodotto di origine fossile (benzina, gasolio, gpl e metano) e solo il 2,2% elettriche (BEV e Plug-in). Il restante 13% sono veicoli per il trasporto commerciale leggero, pesante e pubblico che si affidano quasi esclusivamente al prodotto fossile. Se l'obiettivo è quello della decarbonizzazione e non dell'elettrificazione, come è parso sinora, allora bisognerebbe dare più ascolto alle parole di Akio Toyoda, Presidente della Toyota, la prima casa automobilistica a puntare sull'elettrico in tempi non sospetti, secondo il quale i veicoli a batteria "raggiungeranno, al massimo, il 30% della quota di mercato, mentre il resto sarà occupato da ibridi, fuel cell a idrogeno e auto a combustione" e che dovranno essere "i clienti e non le normative o la politica a dover decidere il tipo di autovettura da scegliere".