

# Ad agosto brusco calo delle immatricolazioni, crollano le auto elettriche

Filomena Greco Beda Romano

TORINO

BRUXELLES

Le gravi difficoltà del settore automobilistico europeo, evidenziate anche dagli ultimi dati di vendita, stanno provocando tensioni sia tra i Paesi membri che tra le case automobilistiche. Due temi si rivelano particolarmente controversi: la riduzione delle emissioni nocive delle vetture e i gli eventuali dazi da imporre sulle auto elettriche cinesi. Le posizioni sono divergenti, col rischio di indebolire l'Unione europea nel suo confronto con i concorrenti internazionali.

Sul primo fronte ha preso posizione ieri l'ACEA. L'associazione delle case automobilistiche ha chiesto «aiuti urgenti» da parte delle autorità comunitarie per affrontare i nuovi limiti relativi alle emissioni delle auto che entreranno in vigore nel 2025. La regola detta CAFE (dall'inglese Corporate Average Fuel Economy) impone alle flotte una media annua di gas nocivi. Negli anni passati gli obiettivi sono stati raggiunti grazie al miglioramento dei motori termici.

Il recente calo delle vendite di auto elettriche fa temere che nel 2025 l'obiettivo non venga rispettato. Si parla di possibili multe per un totale di 13 miliardi di euro, nel caso i limiti fossero oltrepassati. L'ACEA chiede quindi un sostegno all'Unione europea. Di avviso diverso è Stellantis che nei giorni scorsi ha preso le distanze dall'associazione di categoria: «Tutti conoscono le regole da molto tempo. Tutti hanno avuto modo di prepararsi», ha detto il presidente della società Carlos Tavares.

Il dibattito pubblico mette in luce posizioni diverse. Ci sono coloro che vorrebbero rivedere le regole sulle emissioni nocive, e anche rinviare la messa al bando delle auto con motore termico, attualmente prevista nel 2035; ed altri che guardano agli investimenti effettuati finora, alle tendenze di lungo periodo e che temono di perdere la battaglia tecnologica con gli americani e gli asiatici. Per ora, Bruxelles temporeggia.

Lo stesso confronto per certi versi riguarda i Paesi membri che stanno valutando se e come introdurre dazi sulle auto elettriche cinesi (si veda Il Sole 24 Ore del 5 luglio). Il commissario Valdis Dombrovskis ha incontrato ieri il suo omologo cinese Wang Wentao nel tentativo di trovare un compromesso. «Entrambe le parti hanno ribadito la loro volontà politica di perseguire e intensificare gli sforzi per trovare una soluzione reciprocamente accettabile», ha detto l'ex premier lettone.

La Germania e la Spagna premono per evitare una guerra commerciale e l'adozione di dazi, mentre la Francia, la Polonia e l'Italia appaiono sul fronte opposto. In un voto atteso nelle prossime settimane i Paesi membri dovranno dire la loro. Secondo le regole comunitarie, per bloccare le tariffe decise dalla Commissione europea è necessaria una maggioranza qualificata contraria.

Intanto, proprio ieri gli ultimi dati pubblicati sempre dall'ACEA hanno mostrato una brusca frenata ad agosto del mercato europeo, con vendite in calo del 16,5% annuo. Da inizio anno le immatricolazioni restano positive, ma solo dell'1,7% sul 2023. I modelli elettrici hanno perso il 36% rispetto ad agosto 2023, mentre da gennaio il calo è del 5,5%, con una riduzione della quota di mercato di un punto (14%).

La quasi totalità delle case produttrici registra cali importanti, con Stellantis a -28,7% rispetto allo stesso mese del 2023 e una flessione del 3,3% rispetto al periodo gennaio-agosto dell'anno scorso. Pesa la frenata del mercato più importante, la Germania, che rispetto ad agosto 2023 vede calare le immatricolazioni del 27,8%, seguono la Francia (-24,3%) e la stessa Italia (-13,4%). Più contenute le frenate in Spagna (-6,5%) e nel Regno Unito (-1,3%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA