

Auto, i produttori europei: agire per difendere l'industria

L'appello . Stellantis e Volkswagen chiedono un piano Ue per contrastare la concorrenza asiatica: «Servono interventi mirati sulla produzione, sul powertrain elettrico e sulle batterie»

Filomena Greco

Una strategia a tutela del Made in Europe, che trasformi le multe in investimenti, e sia capace, attraverso un sistema di bonus, incentivi e «interventi mirati sulla produzione, sul powertrain elettrico e sulle batterie», di rendere competitiva la produzione di autovetture elettriche in Europa. È la richiesta congiunta che i due principali produttori di auto in Europa, Volkswagen e Stellantis, attraverso una lettera aperta dei due amministratori delegati, Oliver Blume e Antonio Filosa, fanno alla Commissione.

Il problema dell'industria dell'auto europea sta nel mercato, almeno quanto i ritardi del mercato sono dovuti alle incertezze dell'industria e della regolamentazione di Bruxelles. Un tremendo gioco di sponda che sta ridimensionando uno dei comparti manifatturieri più strategici, generando una crisi di competitività senza precedenti. Tutto questo senza contare la variabile rappresentata dalla concorrenza delle case produttrici cinesi che, come un quarto di secolo fa hanno fatto le case giapponesi e coreane, si stanno ritagliando uno spazio crescente sul mercato europeo. La rivoluzione iniziata con il Green Deal europeo si sta rivelando una sorta di “campagna di Russia” per l'industria automotive del Vecchio Continente, che ha prodotto nel 2025 (stime dell'Anfia, l'associazione delle imprese della filiera auto) 3,5 milioni e mezzo di autovetture in meno rispetto al 2019 e sconta un gap del 16% sui volumi immatricolati mentre il livello di penetrazione delle vetture full electric ha raggiunto il 19,5% del mercato, quattro punti in più del 2024 - 29,1% se nel computo entrano anche i modelli plug-in -, con Uk, Germania e Francia in linea con la media e Spagna, ma ancor di più Italia, sotto la soglia.

L'Acea, la sigla che riunisce le case europee, scatta una impietosa fotografia del settore al primo semestre del 2025, da cui emerge come la produzione globale di auto cresca del 3,5%, con l'Asia che

domina con il 60% della produzione totale, mentre l'Europa si ferma al 15,9%, con volumi in calo del 2,6% contro una produzione cinese cresciuta del 12,3%. La guerra dei prezzi tra le case cinesi incide sui margini e porterà, a detta dei principali osservatori del settore, ad una riduzione dei player in campo, ad oggi sostenuti da supporto politico e vantaggi derivanti dalle esportazioni. Ma l'Europa ha altri problemi, le case produttrici sono «ostacolate da obiettivi più severi di CO2, alti costi energetici e dazi» scrive Acea. E con i car maker soffrono anche i componentisti. L'ultima rilevazione fatta da Clepa parla di oltre 100mila tagli annunciati di addetti tra 2024 e 2025, al ritmo di 142 al giorno. Un fenomeno, dice Clepa, «che mette in evidenza la continua pressione sui fornitori mentre affrontano una domanda debole e pressioni sui costi. L'industria europea dei fornitori automobilistici affronta una ristrutturazione radicale e il supporto politico deve ancora raggiungere la portata di questa sfida».

Questo è il punto centrale della questione: a fronte di una transizione ambiziosa, l'Europa non ha messo in campo strumenti trasversali adeguati a sostenere la domanda, da un lato, e ad accompagnare l'offerta, cioè la riconversione delle competenze industriali di case produttrici e fornitori. La Commissione ha avviato una fase di revisione del Regolamento sulla decarbonizzazione che viaggia su due binari: da un lato la revisione degli obiettivi di taglio delle emissioni di CO2 al 2035 dal 100 al 90%, considerata dagli operatori inadeguata a risolvere i problemi e garantire la neutralità tecnologica. Dall'altro, l'introduzione di una quota di Local content sulle vetture Made in Europe per garantire la filiera della componentistica, proposta a cui la Commissione sta lavorando e che vede dubbiose le case produttrici. A complicare la faccenda c'è il nodo dei veicoli commerciali, componente essenziale tanto dell'Automotive Made in Europe quanto del mercato, orfana di un percorso di decarbonizzazione “su misura”.

L'Europa è l'unica area a non aver recuperato i volumi di immatricolazioni del 2019, l'anno che ha preceduto la crisi del Covid. Il 2025 si è comunque chiuso con un recupero delle immatricolazioni nell'area Ue più Efta e Uk del 2,4%, a quota 13,3 milioni, con un gap del 16% rispetto ai livelli pre-Covid. Italia e Francia hanno chiuso l'anno in negativo - del 2,1% e del 5% -, con il gap più ampio rispetto al 2019, insieme alla Germania. Tra i gruppi europei, è stata Stellantis a soffrire di più, con il 3,9% di

calo rispetto al 2024 ma in fase di recupero nel secondo semestre grazie ai nuovi lanci commerciali che stanno contribuendo a recuperare quote di mercato, dopo la crisi iniziata più di un anno e mezzo fa e le dimissioni di Carlos Tavares. Le case cinesi si attestano su un market share del 6% capitanate da Saic Motors, con il brand MG, e Byd.

© RIPRODUZIONE RISERVATA