

IL 2025 DELL'AUTOMOTIVE: SPADA DI DAMOCLE MULTE, "NUOVA POLITICA, COMPROMESSO IBRIDO PLUG-IN"

2 Gennaio 2025



L'AQUILA - Il 2025 per l'industria europea dell'auto si apre all'insegna dei timori, dopo un 2024 che non si può certo definire brillante in cui molti costruttori hanno annunciato chiusure di stabilimenti e tagli della forza-lavoro. Il problema centrale è quello delle multe salate che sarà costretto a pagare all'Europa chi sforerà il nuovo limite previsto da Bruxelles sulle emissioni medie di CO2 delle auto.

Secondo le cifre indicate nei mesi scorsi dall'Acea, presieduta da Luca De Meo, l'impatto sull'intera industria dell'auto potrebbe arrivare fino a 16 miliardi di euro e potrebbe costringere le aziende a tagliare la produzione, con pesanti conseguenze per l'occupazione per un settore che dà lavoro a oltre 13 milioni di persone, il 10,3% del totale della manifattura.

Solo in Abruzzo la filiera dell'automotive occupa circa 23.000 addetti, di questi 20.000 solo nella provincia di Chieti. Il fatturato che produce rappresenta oltre il 13% di PIL e Stellantis è l'azienda che ne traina la gran parte. Lo stabilimento di Atesa con 4mila dipendenti diretti e oltre 15 mila dell'indotto, è una realtà importantissima.

I costruttori europei - sui quali incombe anche la concorrenza cinese, nonostante l'introduzione dei dazi - hanno comunque confermato l'obiettivo di neutralità climatica dell'Ue entro il 2050 e il passaggio alla mobilità a zero emissioni.

A gennaio inizierà il dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica dell'Unione europea, che coinvolgerà aziende, fornitori, sindacati, associazioni imprenditoriali ed esponenti della filiera: l'obiettivo è definire "una serie di raccomandazioni per costruire una strategia che risollevi le sorti dell'industria automobilistica europea".

Molti Paesi tra cui l'Italia chiedono la revisione della legislazione sul CO2 prevista per il 2026.

"Il 2024 - spiega all'Ansa Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor - dovrebbe chiudersi per il mercato europeo in linea con l'anno precedente, quindi senza crescita, ma con un calo stimabile intorno al 18% rispetto al 2019. La

situazione dell'Italia è analoga, il 2 gennaio ci saranno i dati sulle immatricolazioni per l'intero 2024, che dovrebbe chiudere intorno a 1.566.000, sui livelli del 2023. Le cause dell'andamento del mercato europeo sono tante, sono legate soprattutto alla transizione energetica e all'aumento dei prezzi delle automobili. Le case sono state costrette a produrre auto elettriche che il mercato non richiede e non si vendono neanche con la spinta degli incentivi. Per questo hanno dovuto fare forti sconti in particolare in Spagna e nel Regno Unito".

Che 2025 sarà? "Dipende dalla sensibilità dell'Unione Europea e dalla volontà di rivedere la politica per la transizione energetica: si può diluire su uno spazio di tempo maggiore, richiedere obiettivi meno sfidanti, si può prevedere la neutralità tecnologica che vuol dire aprire ai motori tradizionali alimentati con biocarburanti o con carburanti sintetici".

La strada da seguire, secondo Quagliano, potrebbe essere "quella delle ibride, su cui insiste l'industria tedesca che pensa a promuovere le ibride in particolare plug-in, ricaricabili con la spina, che consumano meno. Potrebbe essere un onorevole compromesso: l'Unione Europa non perderebbe la faccia come ha già fatto con le conseguenze disastrose della politica fino a qui attuata. Una soluzione che molti costruttori come Stellantis stanno proponendo: se arrivassero anche incentivi a livello europeo per l'ibrido plug-in sarebbe un'ottima cosa".