



Automotive, I^lander automobilistici a von der Leyen: \rightarrow Settore in crisi, fondamentale venire inclusi in decisioni \bullet

Descrizione

(Adnkronos) \rightarrow Dopo l \rightarrow appello del settore automotive lanciato dall \rightarrow assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia, Guido Guidesi, alla Commissione Europea dalla cornice del vertice Ara (Automotive Region Alliance), fanno eco le parole di tre rappresentanti dei lander tedeschi: Markus S \ddot{A} l \ddot{d} er, Ministro Presidente della Baviera; Winfried Kretschmann, Ministro Presidente del Baden-W \ddot{A} rttemberg e Olaf Lies, Ministro Presidente della Bassa Sassonia. Guidesi aveva ribadito come l \rightarrow Ara fosse riuscita a \rightarrow a proporre alla Commissione europea documenti con idee e suggerimenti per raggiungere l \rightarrow obiettivo di una mobilit \ddot{A} sostenibile senza distruggere la competitivit \ddot{A} \rightarrow senza per \ddot{A} che la Commissione avesse concretizzato le richieste. \rightarrow Per ora quasi nulla delle nostre proposte \ddot{A} stata messa in campo \bullet aveva detto l \rightarrow assessore.

I tre rappresentanti tedeschi, in una lettera indirizzata alla presidente Ursula von der Leyen, sottolineano come \rightarrow il nostro settore leader sta soffrendo una crescente pressione competitiva da parte di Cina e Stati Uniti, dovuta a incertezze, sovracapacit \ddot{A} sovvenzionata dallo Stato, tariffe ingiustificate e vendite deboli. Inoltre, l \rightarrow accelerazione della mobilit \ddot{A} elettrica in Europa non sta procedendo come previsto, anche a causa della mancanza di condizioni quadro adeguate, che porta a una certa riluttanza all \rightarrow acquisto \bullet . Per questo motivo \rightarrow fondamentale che la Commissione Europea coinvolga anche gli Stati produttori di automobili, che sono massicciamente colpiti dalla trasformazione in atto, nel processo delle prossime decisioni \bullet .

L \rightarrow incremento della mobilit \ddot{A} elettrica \rightarrow rischia di fallire a causa della mancanza di infrastrutture di ricarica \rightarrow secondo i tre ministri -. La costruzione di nuovi collegamenti a media o alta tensione, necessari per l \rightarrow elevata potenza di ricarica, richieder \ddot{A} fino a 10 anni per essere pianificata e realizzata. Anche se tutti gli Stati membri iniziassero subito, l \rightarrow obiettivo del 2030 sarebbe irraggiungibile. I produttori del Baden-W \ddot{A} rttemberg, della Baviera e della Bassa Sassonia hanno gi \ddot{A} fatto grandi investimenti e sono pronti alla produzione in serie di camion e autobus elettrici a batteria. Tuttavia, spedizionieri e altri clienti sono riluttanti ad acquistare questi veicoli, soprattutto per i lunghi tragitti, perch \ddot{A} non possono essere ricaricati facilmente e non sono ancora convenienti rispetto ai veicoli diesel, considerando il costo totale di propriet \ddot{A} \rightarrow .

Inoltre, la tassa per il mancato raggiungimento degli obiettivi di flotta fissati dal regolamento (UE) 2019/1242, attualmente pari a 4.250 € o 6.800 € per gCO₂/tkm dal 2030 è sproporzionata rispetto a un prezzo adeguato della CO₂ e potrebbe avere un impatto esistenziale sui produttori. Si rischia la perdita di posti di lavoro in Germania e in Europa, mentre i concorrenti cinesi cercano di conquistare il mercato europeo.

Schäfer, Kretschmann e Lies sono fermi sulle loro posizioni: «Non dobbiamo permettere che la nostra industria automobilistica paghi sanzioni per qualcosa di cui non è responsabile, portando a un indebolimento della base industriale europea». Cinque le richieste avanzate dai rappresentanti: maggiore concentrazione anche sui veicoli commerciali pesanti perché il trasporto merci su strada rappresenta il 78% del totale in Europa e garantisce l'approvvigionamento di beni alimentari e industriali; espansione dell'infrastruttura di ricarica in tutta Europa, non solo sulle autostrade ma anche nelle località turistiche; richiesta di anticipare la revisione del regolamento per stabilire standard sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti (previsto per il 2027) e di esaminare dove sia necessaria maggiore flessibilità per garantire il raggiungimento degli obiettivi; trasformazione degli annunci del piano d'azione in misure concrete, come la creazione di una produzione europea di batterie e lo sviluppo di tecnologie chiave (batterie, celle a idrogeno/combustibile, guida autonoma, chip); maggiori investimenti per resistere alla concorrenza internazionale e mantenere il futuro tecnologico in Europa.

Come Länder con una forte industria automobilistica, siamo pronti a collaborare con l'Unione Europea, la Commissione e altri partner, e chiediamo di essere inclusi nel programma della Commissione europea per il dialogo strategico si chiude la lettera alla presidente della Commissione.

â??

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Settembre 24, 2025

Autore

andreaperocchi_pdnrf3x8