



Automotive, studio AlixPartners: arretra mercato europeo, nel 2030 costruttori cinesi a quota 13%

Descrizione

(Adnkronos) Arretra il mercato europeo, avanzano i costruttori cinesi e nel 2030 raggiungeranno quota 13%. È andato in scena a Milano l'evento dal titolo Automotive, quale futuro? Reagire con decisione: basta parole!, promosso da #ForumAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora, in occasione del decennale delle attività. Al centro dell'evento il Green deal e l'opportunità, ormai condivisa da settori crescenti della politica e del mondo automotive, di affrontare con grande pragmatismo le sfide inserite nel piano europeo, prevedendo diverse modalità e tempistiche, come anche recentemente ribadito anche dall'ex premier italiano Mario Draghi. Il promotore di #ForumAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori: Abbiamo raccolto la richiesta delle associazioni automotive di poter esporre direttamente istanze e richieste ai parlamentari che ci rappresentano anche all'Europarlamento. Ne è scaturito un dibattito vivace e costruttivo con una serie di proposte per far in modo che a Bruxelles dalle parole si passi rapidamente ai fatti. Pena il game over del sistema automotive europeo. Con irrimediabili danni all'occupazione e la conseguenza di finire una volta per tutte nelle mani degli abili europei del settore.

Emanuele Cordone, Director della Practice Automotive di AlixPartners, ha presentato un aggiornamento dell'AlixPartners Global Automotive Outlook. Secondo lo studio, il mercato europeo dell'auto nel 2025 è previsto in rallentamento (-2%), con crescita modesta attesa negli anni successivi. Intanto, i costruttori cinesi continuano a guadagnare terreno nel vecchio Continente, con una quota in aumento dall'8% del 2024 al 13% del 2030 (+0,8 milioni di veicoli fino al 2030, pari alla quasi totalità della crescita del mercato), a spese dei costruttori europei che vedono la loro quota ridursi dal 62% al 58%. Cordone ha evidenziato come si stia assistendo a un calo della profittabilità per gli Oem europei e americani, mentre i player cinesi migliorano i propri margini.

In Italia, il mercato resta debole rispetto al pre-Covid, frenato da prezzi in aumento e minore accessibilità. Crescono invece i brand cinesi con un prodotto competitivo e tecnologicamente avanzato. Sul fronte produttivo, per raggiungere l'obiettivo di un milione di unità servirebbero oggi più di due anni. Rispetto alla diffusione dell'elettrico, la crescita dei veicoli è modesta e ancora lontana dagli obiettivi del Green Deal. L'offerta dei veicoli BEV è prevista in aumento con lancio di

nuovi modelli nel 2025-2027, ma la differenza di prezzo resta significativa in particolare sui segmenti A e B, mentre i veicoli con range extender (Reev) potrebbero aiutare a superare la "range anxiety" e favorire la diffusione dell'elettrico.

In Italia, ha concluso Cordone, le emissioni delle nuove auto vendute restano stabili dal 2017, ma il parco circolante continua a invecchiare, e la quota di Bev e Phev rimane contenuta (circa 10% nella prima metà del 2025), con l'Italia che resta fanalino di coda nella crescita dell'elettrico rispetto ai principali paesi europei. In Italia, la quota di Bev e Phev è per² più alta nelle flotte aziendali rispetto al mercato generale, con ulteriore spinta potenziale per il nuovo schema di incentivo fiscale previsto per il 2025. Il valore residuo dei Bev rimane per² basso, soprattutto in Italia, ma questo potrebbe aprire nuove opportunità nel mercato dell'usato. Poi, spazio alla nuova Automotive Eurotribuna Politica dal titolo "Automotive al bivio. Il sistema europeo a fine corsa", e al confronto con i rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, moderati da Pierluigi Bonora, con interventi dei giornalisti David Giudici, Direttore de "L'Automobile", e Umberto Zapelloni, responsabile delle pagine Mobilità de "Il Foglio".

Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto evidenziare le principali criticità che frenano lo sviluppo del settore. Il mondo della componentistica è in apnea. Oggi la diagnosi è chiara, ma non si applica la cura. Siamo stanchi delle sole parole. Lo scorso anno abbiamo perso 100mila posti di lavoro. Decidiamo oggi la possibilità di rinviare di 5 anni la scadenza del 2035 di e di prevedere una quota di veicoli non Bev anche dopo il 2035. Il mercato è stato totalmente dimenticato dai regolamenti europei, ha denunciato Roberto Vavassori, Presidente Anfia. Andrea Cardinali, Direttore Generale di Unrae: In Italia abbiamo un problema evidente di fisco sull'auto aziendale che ci trasciniamo da anni, ulteriormente appesantito da una recente norma sul fringe benefit che ha peggiorato la situazione. Occorre intervenire. Le Case automobilistiche chiedono chiarezza in una direzione o nell'altra per poter continuare a pianificare investimenti di milioni di euro.

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: Abbiamo perso di vista l'obiettivo. Il problema oggi non è elettrico, ma che i produttori cinesi risultano più competitivi. Cerchiamo di capire come essere competitivi sulle batterie e sul loro riciclo, siamo già in ritardo.

Gianni Murano, Presidente di Unem: L'attuale normativa europea per la decarbonizzazione dei trasporti stradale non solo non sta generando l'atteso cambiamento del parco veicolare ma ha generato una sensibile riduzione delle vendite auto con pesanti ripercussioni sull'industria automotive e sull'occupazione. Abbiamo più volte richiamato l'attenzione sulla necessità di correttivi che legittimino realmente la libertà tecnologica liberando investimenti in nuovi carburanti rinnovabili e low carbon. Nonostante le tante parole spese sulla neutralità tecnologica, ad oggi si è ancora fermi all'enunciazione senza che si vedano atti concreti. Il settore richiama ancora quel senso di urgenza per intervenire sugli attuali regolamenti europei che consentano realmente di conteggiare le emissioni di CO2 sull'intero ciclo di vita e liberi le potenzialità di sviluppo dei low carbon fuels. Maria Rosa Baroni, Presidente di Ngv: Se non verranno prese adeguate decisioni per accogliere anche il biometano tra le motorizzazioni a zero emissioni, siamo pronti a manifestare con camion e vetture davanti al Parlamento europeo. Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica si è rivolto ai politici dando loro piena disponibilità a supportare le scelte politiche di contrasto al diktat europeo al tutto elettrico, aggiungendo: Le posizioni delle associazioni sono oggi

allineate: se le auto non si comprano, protestare a Bruxelles diventa una risposta concreta?•.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità - Federmotorizzazione ha poi evidenziato: «Oggi c'è una larga maggioranza che ritiene che vadano cambiate le regole affidandosi alla neutralità tecnologica, ma esclusivamente per ragioni politiche e di poltrone non si possono mettere in discussione le decisioni assunte con il Green Deal». In risposta alle istanze espresse dal settore, Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione Itre, ha precisato: «Prendo atto che oggi molti di quelli che hanno avallato determinate decisioni sul green deal stanno cambiando idea. Oggi non c'è più tempo, i limiti previsti per la transizione al 2025 al full electric sono ormai evidenti a tutti. Resta inesausta la domanda: come genereremo l'elettricità necessaria alla transizione del nostro parco circolante? Ci auguriamo di fare presto passi in avanti a livello europeo in direzione della revisione dei regolamenti».

Guido Guidesi, Presidente dell'Alleanza tra le 40 Regioni Europee Automotive e Assessore alla Sviluppo economico della Regione Lombardia: «Il prossimo dialogo strategico rischia di essere tardivo per il mercato automotive. Le scelte prese a livello europeo stanno provocando evidenti danni sul piano sociale e industriale. È stato un errore clamoroso limitare il futuro della mobilità al solo elettrico. Non si è data opportunità alla ricerca e all'innovazione tecnologica di poter operare liberamente». Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria U, ha evidenziato: «La lettera di due ministri italo-tedeschi sulla possibilità di un cambio di passo sulla strategia del green deal sull'auto è un buon segnale, ma resta molto da fare. Non esistono le condizioni abilitanti per attivare una transizione elettrica nei modi e nei tempi individuati e questo sarà recepito nella proposta di revisione che vedrà la luce tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026. La convivenza tra le diverse tecnologie è la vera essenza della neutralità tecnologica. Dobbiamo sostenere ricerca e innovazione, liberandola dai dogmi del tutto elettrico».

Gli ha fatto eco Fabio Raimondo, Capogruppo Fratelli d'Italia Commissione Trasporti Camera dei Deputati: «Le navi cinesi che trasportano oltre 9mila veicoli nei porti italiani sono la chiara testimonianza della distruzione di diverse decine di migliaia di posti lavoro della componentistica e dell'indotto automotive. Per camion, veicoli commerciali e bus bisogna investire su carburanti strategici (biofuel su tutti), alternativi all'elettrico. È necessario ripristinare il principio della neutralità tecnologica».

Tra gli interventi di interesse anche quello di Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive e Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino, e Alessandro Mortali, Senior Advisor. Taschini ha indicato come: «Chi pensa di battere i concorrenti cinesi sulle auto è destinato a essere sconfitto. Ecco perché bisognerebbe sottoporle a dazio o addirittura contingentarle». Verna si è chiesto e ha domandato ai rappresentanti politici se l'automotive resti ancora un settore strategico per l'Europa. Mortali ha infine posto l'accento sulla componentistica e su come molte industrie in Italia stiano sparendo.

»

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Ottobre 14, 2025

Autore

redazione

default watermark