



## Cronologia settimanale della mobilità

a pag. 13



Cronologia settimanale della mobilità (24 - 28 febbraio)

### Auto, cosa si sa del Piano UE

In base alle prime indicazioni, il piano d'azione della Commissione europea non conterrà alcuna modifica delle sanzioni previste nel 2025 per le case automobilistiche che non rispetteranno i limiti imposti dall'UE sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. A Bruxelles circolano le prime bozze del documento che verrà presentato il 5 marzo e nessun punto tocca, al momento, il dossier multe.

Acea ha pubblicato le proprie proposte di revisione del sistema di sanzioni, sottolineando le conseguenze di un'eventuale mancata modifica. "Da parte dell'industria automobilistica ci sono grandi aspettative su ciò che la Commissione presenterà. E penso che stiano esaminando seriamente le opzioni che stiamo proponendo per le giuste ragioni", ha dichiarato Sigfried de Vries durante un punto stampa a Bruxelles.

Ad agitare gli ultimi giorni di negoziati c'è anche la presa di posizione del Ppe, lo stesso partito di cui fa parte la presidente von der Leyen, che ha di nuovo messo in discussione il phase out al 2035. "Durante la campagna elettorale, il Ppe ha promesso di affrontare la situazione e Ursula von der Leyen si è impegnata a presentare una revisione della legislazione", ha sottolineato il partito in una nota. "Data la situazione critica del settore automobilistico, la questione non può essere un tabù. Il divieto dei motori a combustione interna, previsto per il 2035, dovrebbe essere revocato per riflettere la neutralità tecnologica, che storicamente è sempre stata un successo per la mobilità europea. Consentire un mix di tecnologie offre la flessibilità necessaria per raggiungere gli obiettivi climatici senza soffocare l'innovazione o danneggiare l'industria".

A proposito di lobby, da segnalare il piccolo "scoop" realizzato da una newsletter dedicata all'auto elettrica nel Regno Unito, che ha scoperto e documentato come la ong ambientalista Transport & Environment stia supportando la possibilità di consentire la vendita dei modelli mild hybrid (quelli che non possono muoversi attingendo energia dalla sola batteria ma che hanno bisogno del costante supporto del motore endotermico) anche dopo lo stop alle motorizzazioni benzina e diesel previsto nel Paese nel 2030.

#### Lunedì 24 febbraio

**Mercato auto, Europa.** A gennaio le immatricolazioni di auto nuove nell'Ue sono diminuite del -2,6%. Calo diffuso nei mercati principali - Francia (-6,2%), Italia (-5,8%), Germania (-2,8%) - dove l'unica eccezione è rappresentata dalla Spagna che ha registrato un aumento delle vendite di auto del 5,3%. Per quel che riguarda il tipo di alimentazione, a gennaio i veicoli 100% elettrici (+37%) hanno rappresentato il 15% del mercato (a gennaio 2024 erano di poco sotto l'11%). I modelli ibridi non ricaricabili sono stati di nuovo quelli preferiti dai consumatori dell'Ue con una quota di mercato che ha sfiorato il 35%. La quota di mercato combinata di auto a benzina e diesel è scesa al 39,4%, in calo rispetto al 48,7% di un anno fa.

**Le proposte di Acea.** Un phase-in del 90% dei limiti per il 2025 e del 95% per il 2026 o un calcolo della compliance media sul quinquennio 2025-29. Sono le soluzioni individuate dall'Associazione europea dei costruttori per superare il sistema delle sanzioni previste per le case automobilistiche che non riusciranno a centrare gli obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub>, fissati dall'Ue per quest'anno. Le multe, secondo Acea, rischiano di minare la competitività dell'industria automobilistica europea. In uno studio l'associazione ha elencato i quattro possibili scenari che si pongono di fronte ai costruttori oggi: pagare le sanzioni - quantificate da Acea in 16 miliardi di euro "che potrebbero essere reinvestiti nella produzione e nella difesa dell'occupazione" -, ridurre la produzione di modelli a combustione che porterebbe "a possibili chiusure di impianti e disoccupazione", ricorrere al

pooling con altre case con il rischio di favorire la concorrenza non europea oppure vendere sotto costo le auto elettriche ma con il rischio di distorcere il mercato dell'usato e indebolire ulteriormente la marginalità delle case, riducendo di conseguenza la capacità dell'industria di finanziare la transizione. "Senza flessibilità, il 2025-26 può diventare un precipizio normativo", ha sottolineato Acea. La direttrice generale dell'associazione, Sigrid de Vries, ha intanto espresso soddisfazione per i colloqui in corso con la Commissione nel quadro del Dialogo strategico sull'automotive. "Il Dialogo dimostra e riconosce quale sia la posta in gioco e l'urgenza, visto che la transizione verso una mobilità decarbonizzata non è sulla buona strada", ha dichiarato durante un punto stampa. "Da parte dell'industria automobilistica ci sono grandi aspettative su ciò che la Commissione presenterà - ha aggiunto -. E penso che stiano esaminando seriamente le opzioni che stiamo proponendo per le giuste ragioni".

**Le mosse delle tedesche.** Mercedes-Benz ha avviato i test su strada del suo primo modello elettrico (la berlina EQs) alimentato da batterie allo stato solido. Intanto, secondo quanto riportato da Bloomberg, il gruppo tedesco sarebbe pronto a tagliare il 15% della forza lavoro in Cina entro il 2027, puntando a ridurre i costi legati alla manodopera del 25%. Bmw ha invece fatto sapere che sono in corso valutazioni riguardo l'avvio della produzione della Mini elettrica nello stabilimento di Oxford, nel Regno Unito. La casa tedesca ha giustificato il possibile ripensamento con le "incertezze che dovrà affrontare l'industria". Nel 2023 Mini aveva annunciato un investimento di 600 milioni di sterline nella fabbrica per avviare la produzione del suo modello ricaricabile nel 2026.







## Cronologia settimanale della mobilità (24 - 28 febbraio)

**Una moto, tre motori.** Yamaha ha annunciato il lancio del nuovo sistema di propulsione ibrido per moto "Sphev", acronimo di "Series-Parallel Hybrid Electric Vehicle", che conta su ben tre motori: uno termico e due elettrici. Il propulsore termico opera in simbiosi con uno dei due motori elettrici per generare energia, mentre l'altro è dedicato alla trazione. I tre propulsori possono essere gestiti in diverse modalità.

**Martedì 25 febbraio**

**Alleanza per le colonnine.** Promuovere iniziative congiunte per favorire la realizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica per le auto elettriche nei distributori di carburante. È quanto prevede il protocollo d'intesa firmato da Motus-E e Unem al ministero delle Imprese e del made in Italy, alla presenza del sottosegretario Massimo Bitonci. L'accordo, si legge in una nota congiunta, prevede la creazione di un tavolo tecnico composto da rappresentanti di Motus-E e Unem, che consentirà alle parti di fornire gli strumenti tecnici di supporto alle aziende associate, ma anche alle istituzioni e agli enti competenti per le iniziative normative, regolamentari e attuative volte a facilitare la dotazione di colonnine di ricarica presso gli impianti carburanti stradali e autostradali.

**Il manifesto dei componentisti.** Clepa, l'Associazione europea della componentistica automotive, ha presentato il Sustainability Manifesto, un documento realizzato con la collaborazione di esperti provenienti dalle associate in tutta Europa per definire la posizione del comparto industriale della componentistica automotive sul tema della sostenibilità. "Si tratta di una roadmap completa su come l'industria e i decisori politici possano insieme realizzare la transizione dell'automotive verso la neutralità climatica, la circolarità, l'approvvigionamento responsabile e resiliente, oltre a garantire una transizione equa per i lavoratori e le comunità".

**Gli affanni europei di Tesla.** Uno studio della società di ricerca Schmidt Automotive ha fatto notare che il calo di vendite di Tesla in Europa - a gennaio il 45% di immatricolazioni in meno rispetto a un anno fa - è iniziato molto prima dell'avvicinamento del ceo Elon Musk a Trump e al partito tedesco di estrema destra AfD. Lo studio ha sottolineato che tale impatto non può essere nemmeno imputabile alle tariffe aggiuntive previste dall'Ue per le importazioni di auto elettriche dalla Cina: alla casa americana è stato richiesto un dazio maggiorato solo del 7,8% e questa misura non può aver avuto alcun impatto sul calo delle vendite europee extra Ue, cioè in Norvegia e Regno Unito. Le ragioni del crollo delle immatricolazioni di Tesla andrebbero quindi ricercate nella maggiore concorrenza e nella gamma poco aggiornata. Intanto, in Germania Tesla acquisirà una parte dell'azienda di ricambi high-tech tedesca Manz, insolvente e in gravi difficoltà finanziarie. La stessa azienda tedesca ha fatto sapere che l'accordo prevede il trasferimento di 300 dei 400 attuali dipendenti in Tesla Automation, controllata della casa americana specia-

lizzata nella costruzione di macchine speciali, che opera in tre impianti tedeschi. A Tesla Automation passerà anche la fabbrica di Manz a Reutlingen.

**Dazi, la risposta giapponese.** I costruttori giapponesi hanno chiesto aiuto al governo per far fronte all'incertezza generata dall'annuncio di dazi da parte di Trump sulle importazioni di auto negli Stati Uniti. Il ministro dell'Economia, Yōji Muto, ha dichiarato che l'esecutivo è pronto a prendere le misure necessarie, considerata l'importanza del comparto per l'intera economia del Paese, e che comunicherà la posizione del Giappone agli Stati Uniti.

**Un nuovo corso per Ktm.** Dopo mesi di incertezze e difficoltà, i creditori hanno accettato il piano di ristrutturazione presentato dal produttore austriaco Ktm: riceveranno una quota del credito del 30% sotto forma di pagamento a tantum. Entro il 23 maggio la società, controllata al 100% da Pierer Mobility AG, dovrà depositare un totale di 548 milioni di euro; successivamente il tribunale confermerà il piano di ristrutturazione, con conclusione del procedimento prevista per i primi di giugno. Per ripartire Ktm riceverà 50 milioni di euro dalla cerchia allargata degli azionisti, in modo da procedere al graduale aumento della produzione già nella seconda metà di marzo.

**Mercoledì 26 febbraio**

**I numeri di Stellantis.** Nel 2024 il gruppo ha registrato un utile netto pari 5,5 miliardi, il 70% in meno di quello dell'anno precedente. L'utile operativo rettificato è di 8,6 miliardi (-64%) mentre il margine operativo lordo è stato del 5,5%. Calò a doppia cifra anche per ricavi (156,9 miliardi, -17%) e consegne (-12%). Particolarmente negativi i risultati di Maserati che nel giro di un anno ha visto più che dimezzati sia i volumi di consegne (11.300 contro le 26.600 del 2023), sia i ricavi (1,04 miliardi rispetto a 2,335 miliardi). Il presidente di Stellantis, John Elkann, a margine della call con gli analisti ha invece fatto sapere che "la selezione del nuovo amministratore delegato è sulla buona strada: abbiamo eccellenti candidati interni ed esterni e stiamo avendo conversazioni incoraggianti che ci porteranno ad avere il miglior ceo possibile".

**Trade automotive, Italia.** Nei primi undici mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+0,3% rispetto ai primi undici mesi del 2023). Il comparto autovetture ha mostrato incrementi nelle importazioni (+0,6%), mentre quello dei veicoli industriali è calato dell'1,7%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi undici mesi del 2023 (-24,2%); il valore dei veicoli industriali è sceso del 14,4% mentre le autovetture esportate sono diminuite del 27,7%. E quanto emerge dal focus di approfondimento pubblicato da Anfia. Il saldo è negativo per circa 18,2 miliardi di euro per le autovetture e positivo di circa 957 milioni per i veicoli industriali.

**Piani europei.** La Commissione europea ha presentato il Clean Industrial Deal, il maxi-piano che punta a stimolare la produzione di tecnologie pulite dentro i confini Ue mobilitando almeno 100 miliardi di euro di investimenti.





## Cronologia settimanale della mobilità (24 - 28 febbraio)

## Giovedì 27 febbraio

**Nuova mobilità.** L'Istituto italiano di tecnologia (Iit) ha siglato una partnership con Elettra Car Sharing e Duferco Mobility che prevede l'introduzione in Iit dei servizi per la mobilità forniti da Elettra Car Sharing con l'ingresso nella flotta aziendale di due auto full-electric di Elettra che saranno a disposizione di tutto il personale dell'Istituto per motivi di servizio. Nel parcheggio Iit è stato invece installato un impianto di ricarica ultra fast di Duferco Mobility, con potenza fino a 100 kW, accessibile a tutta la cittadinanza.

**Colonnine italiane.** Fastned, azienda europea specializzata nella ricarica ultraveloce, ha aperto la sua prima stazione di ricarica per veicoli elettrici in Italia nell'area di sosta Truck Park Brescia Est, lungo la A4 tra Brescia e Padova. Inizialmente saranno disponibili otto punti di ricarica per i conducenti di veicoli elettrici che la rende la più grande stazione di ricarica per auto elettriche attualmente presente sulla rete autostradale A4. La stazione sarà dotata di otto punti di ricarica da 400 kW, "con la possibilità di futuri ampliamenti per aumentare ulteriormente la capacità", ha sottolineato la società.

**Primati.** Il Gruppo LC3 Trasporti, già pioniere nell'adozione di mezzi alimentati a Gnl in Italia, ha portato in Italia il primo camion full electric per il trasporto pesante. La flotta LC3, infatti, si arricchisce con il nuovo Mercedes eActros 600, il primo camion completamente elettrico progettato anche per il lungo raggio, accompagnato da un semirimorchio elettrico Schmitz Cargobull dotato di sistema di recupero dell'energia frenante. Il camion, attualmente in fase di test, è il primo dei trenta eActros 600 in arrivo nel parco mezzi LC3 Trasporti.

**Posizioni sorprendenti.** La newsletter britannica The Fast Charge ha pubblicato alcuni documenti relativi all'attività di lobbying di Transport & Environment nel Regno Unito presso il governo di Londra nei quali la ong ambientalista ha sostenuto la necessità di permettere la vendita di veicoli mild hybrid anche dopo lo stop alle immatricolazioni di auto nuove con motore termico. Le mild hybrid sono auto ibride che non sono in grado di alimentarsi dalla sola batteria per muoversi e per questo hanno bisogno di tenere sempre acceso il motore endotermico. A motivare il sostegno per questo tipo di motorizzazione c'è la preoccupazione di T&E di una mancanza di sufficienti modelli ibridi (ricaricabili e non) ed elettrici tali da convincere i consumatori ad optare per queste soluzioni invece che per i Suv, più impattanti a livello ambientale. Alla base dell'apertura di T&E, secondo quanto documentato dall'autore della newsletter, il giornalista britannico Tom Riley, c'è anche il timore che il l'obbligo Zev (Zero emissions vehicle), cioè lo stop alla vendita di motori endotermici puri, previsto per il 2030 in Gran Bretagna, possa subire importanti modifiche o essere rimandato.

**Alleanza cinese.** Il gigante tech Baidu e il primo produttore di batterie del mondo Catl hanno annunciato che lavoreranno insieme per sviluppare veicoli senza conducente "competitivi" e modelli di business innovativi.

**Tre ruote indiane.** Il produttore indiano Bajaj Auto ha annunciato la nascita di Bajaj Gogo, un nuovo marchio inte-

ramente dedicato ai veicoli elettrici a tre ruote. In particolare, l'azienda ha lanciato tre differenti varianti: P5009, P5012 e P7012, dove "P" sta per passeggeri, le cifre 50 e 70 indicano le dimensioni e le ultime due cifre la capacità della batteria, da 9 o 12 kWh. Per tutti i modelli è prevista anche la versione cargo.

## Venerdì 28 febbraio

**Primi elementi.** Reuters ha riportato che la Commissione europea presenterà agli Stati membri, nel piano di azione per l'automotive, una serie di misure sia per aumentare la domanda di veicoli elettrici in Europa che per inserire requisiti di origine comunitaria dei componenti utilizzati per la produzione di batterie per auto. In base alla bozza visionata dall'agenzia di stampa, la Commissione proporrà azioni per accelerare l'assorbimento di veicoli elettrici nelle flotte di auto aziendali, per incentivare gli acquisti di veicoli elettrici con opzioni di finanziamento ad hoc e l'esenzione dal pagamento delle spese stradali per i veicoli pesanti a emissioni zero. Per quanto riguarda la produzione di batterie, invece, la bozza prevede che ci siano crescenti requisiti di "contenuto europeo" per le celle della batteria e per i componenti dei veicoli elettrici venduti nell'Ue. Inoltre, l'accesso ai finanziamenti Ue per le imprese straniere potrebbe essere vincolato alla collaborazione con un'azienda europea per consentire la condivisione di competenze e tecnologia.

**Auto e antitrust.** La Commissione europea ha aperto una consultazione per valutare una riforma delle norme antitrust applicate agli accordi verticali del settore automobilistico, ovvero quelli stipulati tra imprese operanti a livelli differenti della catena di produzione o di distribuzione. La consultazione rimarrà aperta fino al 23 maggio. "Vogliamo garantire che il nostro quadro normativo tenga conto dei rapidi cambiamenti che interessano il mercato automobilistico, che vanno dalla digitalizzazione ai nuovi modelli di mobilità", ha spiegato la vicepresidente responsabile per la giusta transizione, Teresa Ribera.

**Stretta cinese.** Il ministero dell'Industria di Pechino ha dichiarato che gli aggiornamenti dei software over-the-air (cioè a distanza, tramite una connessione internet) relativi alla guida autonoma dovranno essere approvati dalle autorità cinesi. La misura è contenuta nei nuovi regolamenti volti a impedire alle case automobilistiche di utilizzare tali aggiornamenti per nascondere i difetti dei veicoli o evitare responsabilità.

**Motodays a Roma.** Dal 7 al 9 marzo, Fiera di Roma ospiterà la tredicesima edizione di Motodays, evento fieristico dedicato al mondo delle moto.

## Consigli per la lettura

La guerra dei prezzi dei veicoli elettrici in Cina lascia dietro di sé una scia di auto "zombie" (Bloomberg).

L'Ue ha preso una decisione ibrida sul futuro dell'automotive (Linkiesta).

A Elon Musk interessa ancora vendere auto? (New York Times).

© Riproduzione: Ricerca

