

28 marzo 2024 10:05

 U.E.: Auto elettriche. Nel 2024 1 su 4 sarà cinese

Secondo una nuova analisi di Transport & Environment (T&E), quasi un quinto (19,5%) dei veicoli elettrici venduti in Europa l'anno scorso è stato prodotto in Cina (in Italia il 23%); la quota è destinata a raggiungere un quarto (25%) nel 2024. La previsione giunge mentre l'Ue sta valutando l'opportunità di imporre una maggiorazione sulle tariffe per l'import di auto made in China, col fine di bilanciare i sussidi che l'industria cinese già riceve da Pechino. Secondo T&E, l'aumento della produzione di auto elettriche di massa e maggiori investimenti per creare una supply chain di batterie in Europa sono l'unico modo, per le case automobilistiche dell'Ue, di competere con i marchi cinesi. Ma un aumento delle tariffe avrebbe come ulteriore effetto quello di stimolare i competitor internazionali a localizzare in Europa la loro produzione.

Mentre le importazioni in Europa dalla Cina sono state in gran parte costituite da auto Tesla, Dacia e BMW, T&E prevede che i marchi cinesi potrebbero raggiungere l'11% del mercato europeo dei veicoli elettrici nel 2024 e il 20% nel 2027. Questa proiezione conservativa presuppone una crescita lineare della quota di mercato degli OEM cinesi sulla base delle vendite degli ultimi due anni, anche se BYD da sola punta al 5% del mercato europeo delle auto elettriche entro il 2025.

Andrea Boraschi, direttore di T&E Italia, ha dichiarato: "I dazi spingeranno le case automobilistiche a localizzare la produzione di veicoli elettrici in Europa, e questo è potenzialmente un bene per l'occupazione e le competenze che vogliamo far crescere tra i lavoratori. Ma non proteggeranno a lungo l'industria dell'automotive europea. Le aziende cinesi costruiranno fabbriche nel vecchio continente e quando ciò accadrà la nostra industria dovrà essere pronta a raccogliere la sfida".

L'aumento al 25% delle tariffe Ue su tutte le importazioni di veicoli dalla Cina, secondo l'analisi di T&E, renderebbe le berline e i SUV di medie dimensioni di Pechino più costosi dei loro equivalenti europei, favorendo la produzione locale. I SUV compatti e le auto più grandi importate dalla Cina, con tale tariffa, dovrebbero rimanere leggermente più economici. Tuttavia, secondo T&E, l'Ue in prospettiva non dovrebbe puntare a proteggere le proprie case automobilistiche da una concorrenza significativa, limitando così l'offerta di auto elettriche a prezzi accessibili per gli europei. È fondamentale che una tariffa più elevata sia accompagnata da una spinta normativa per aumentare la produzione di veicoli elettrici in Europa; e di questa spinta dovrebbero essere parte gli obiettivi di elettrificazione delle flotte di auto aziendali entro il 2030, oltre all'obiettivo concordato del 100% di auto zero emissioni nel 2035.

Ma anche gli investimenti nelle batterie agli ioni di litio sono a rischio, poiché le celle prodotte in Cina costano almeno il 20% in meno rispetto all'Europa e i produttori di batterie cinesi sono in vantaggio sia in termini di tecnologia che di catene di fornitura. Anche gli Stati Uniti stanno attirando gli investimenti nella produzione di batterie grazie a generosi sussidi. T&E ritiene che siano necessarie misure industriali – come sussidi per la produzione pulita e circolare e obiettivi 'Made in EU' – per stimolare la produzione locale di celle. Poiché nessuna di queste misure è attualmente in vigore, si dovrebbe prendere in considerazione un aumento anche per le tariffe relative all'import di celle delle batterie. Rispetto agli Stati Uniti e alla Cina, l'UE ha attualmente le tariffe più basse.

Andrea Boraschi ha dichiarato: "Le batterie sono i nuovi pannelli solari. La Cina è in vantaggio e le sue aziende statali hanno un'enorme sovraccapacità produttiva. Se vogliamo davvero avere una catena di fornitura di batterie diversificata e resiliente in Europa, dobbiamo svilupparla ora o potremmo non avere una seconda possibilità".

(Gea, Green Economy Agency del 27/03/2024) **CHI PAGA ADUC**

l'associazione non **percepisce ed è contraria ai finanziamenti pubblici** (anche il 5 per mille)

La sua forza economica sono iscrizioni e contributi donati da chi la ritiene utile

DONA ORA (<http://www.aduc.it/info/sostienici.php>)