



INDUSTRIA E MOBILITÀ

Auto elettrica, l'Europa tira il freno Stime al ribasso

Alberto Annicchiarico — a pag. 7

Alberto Annicchiarico

Nel 2024 il mercato globale dell'auto dovrebbe recuperare i volumi pre-Covid (+3% e 89 milioni di veicoli attesi) soprattutto grazie alla Cina, primo mercato per volumi (26 milioni di veicoli nel 2023, +6% rispetto al 2022) e primo esportatore al mondo. Intanto, però, l'auto elettrica in Europa schiaccia il pedale del freno. La crescita della quota di mercato si è appiattita nei principali mercati del Vecchio continente. È quanto emerge dall'aggiornamento infra-annuale del Global Automotive Outlook di AlixPartners, che conferma come la domanda aumenti con tassi inferiori alle attese.

Una percentuale minima di aumento si registra in Germania, dove si è passati dal 17 al 18% tra il 2022 e l'anno scorso. La frenata è evidente anche nel Regno Unito (crescita zero tra il 2022 e il 2023), in Francia e persino in Scandinavia (Danimarca, Norvegia, Svezia), dove la crescita in doppia cifra tra il 2020 e il 2022, si è ridimensionata al +4%. In Italia, invece dal 2021 l'incidenza dei veicoli a batteria sulle nuove immatricolazioni è stabile al 4%. Quindi, crescita zero.

La spia rossa è il grado di interesse dei consumatori. AlixPartners ha presentato un sondaggio da cui emerge che la percentuale di clienti orientati all'acquisto di un Bev come prossima auto è in calo ovunque tranne che in Cina (in crescita dal 73% al 97% tra il 2019 e il 2024). Negli Stati Uniti è passata dal 14% al 35% nel 2021 ma poi si

è stabilizzata. In Europa dal 19% al 43%, ma era al 42% già tre anni fa. In Italia è addirittura scesa dal 53% al 48% tra il 2021 e il 2024. In più per i consumatori la scelta tra auto occidentale o cinese si decide su prezzo, performance e stile, fattori in cui le auto del Dragone sono già molto competitive.

«Tutti i grandi costruttori hanno una gamma elettrificata disponibile, ed è previsto che ulteriori 616 miliardi di dollari saranno investiti entro il 2027, ma al contempo l'industria ha assunto un atteggiamento attendista in ragione di una domanda di Bev debole, ancora legata agli incentivi, e una prospettiva incerta sulla effettiva tenuta della regolamentazione che impone lo stop ai motori termici dal 2035» nell'Ue, ha commentato Dario Duse, Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners. Secondo Duse «la sostenibilità ambientale dell'elettrico per i costruttori occidentali oggi non ha ancora un riscontro in termini di domanda e di sostenibilità economica e finanziaria».

Le conseguenze per le case costruttrici sono evidenti: il brand Volkswagen, per esempio, ha limitato la produzione sulla linea ID nel corso del 2023 in alcuni siti produttivi, Tesla ha avuto un netto calo di produzione (8,5%) nel primo trimestre del 2024. Lo stesso vale per Polestar (di proprietà della cinese Geely) che addirittura ipotizza tagli del 15%.

Secondo AlixPartners, l'elettrico, gravato da costi superiori alle pari

Auto elettrica, frena la crescita in Europa: stime riviste al ribasso

AlixPartners. Per il Global Automotive Outlook la tendenza è comune: in Italia dal 2021 l'incidenza dei veicoli Bev è rimasta stabile al 4%

versioni con motore a combustione interna (Ice), continua anche ad avere volumi produttivi per piattaforma e modello di gran lunga inferiori alle pari versioni Ice. Di qui una maggiore difficoltà nella capacità di assorbimento dei costi fissi. Le partnership volte a condividere tecnologie e piattaforme potrebbero rappresentare un punto di svolta, generando sinergie di acquisto nell'ordine dell'8-10% al raddoppio dei volumi, oltre a sinergie multimilionarie sui costi fissi legati a sviluppo del prodotto e assets produttivi. Non a caso tre casi recenti riguardano accordi tra produttori europei e cinesi: Stellantis con Leapmotor, Mercedes-Benz con BYD per il brand premium Denza e Volkswagen con Xpeng.

AlixPartners ha dedicato un focus anche all'Italia, dove la transizione elettrica porrebbe un rischio per i componentisti italiani di 7 miliardi di perdita di valore al 2030 e 40 mila posti di lavoro in potenziale esubero. «Queste perturbazioni - ha detto Fabrizio Mercurio, director Automotive della società di consulenza globale - potrebbero gravare pesantemente sulla filiera in cui già il 30% delle aziende è in una condizione di stress finanziario». Ad una strategia nazionale di sviluppo per indirizzare i fattori di discontinuità del settore e salvaguardare l'occupazione nella fase di transizione, ha lavorato il tavolo coordinato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) con Anfia, AlixPartners, Stellantis, sindacati e Regioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



+7,6%

GM, CORRONO I RISULTATI

Per General Motors fatturato di 43 miliardi di dollari nel primo trimestre (+7,6%) e utile netto di 2,98 miliardi di dollari (+24,4% su base annua)



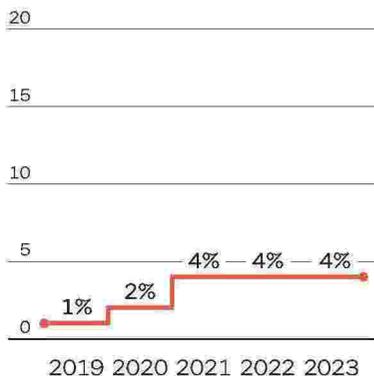
RENAULT, SALGONO I RICAVI

Renault archivia il primo trimestre con fatturato a 11,7 miliardi di euro, in crescita di 5,9% a tassi di cambio costante. Confermata la guidance

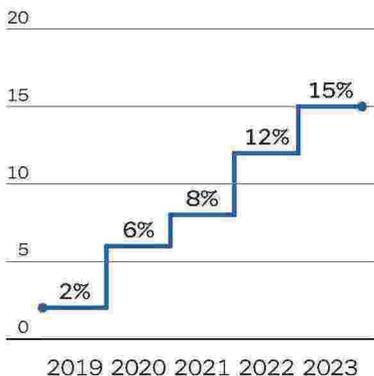
La frenata dell'auto elettrica

Quota di mercato di veicoli BEV

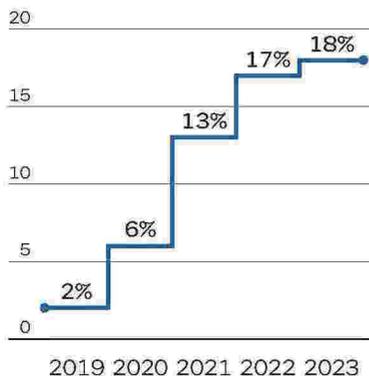
ITALIA



FRANCIA



GERMANIA



Fonte: AlixPartners

LE PROSPETTIVE

Nel futuro più partnership mirate



Per il mercato la scelta fra auto occidentale o cinese è decisa da tre fattori: prezzo, performance e stile

AlixPartners ha sempre sostenuto che alla selezione darwiniana dei prossimi anni i costruttori automobilistici potranno sopravvivere attraverso un processo di consolidamento. Con un'Europa debole su costi e materie prime si rischia di subirlo, questo processo?

«Potrebbero esserci - risponde Dario Duse, Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners - alcuni costruttori "target". Ma dubito, per esempio, che Toyota abbia intenzioni. Quanto ai cinesi hanno da gestire il consolidamento nel loro mercato e sono mediamente più piccoli. Ritengo più probabile e fattibile la partnership mirata, rispetto al full M&A, che è estremamente complesso. Come complesse sono le sinergie utili per un ritorno. È un lavoro lungo, oneroso e non semplice, soprattutto tra player che hanno culture diverse, fusi orari, lingua,



DARIO DUSE

Emea co-leader dell'Automotive & Industrial team e Country Leader Italia di AlixPartners

abitudini, processi diversi». Niente guerre di conquista, quindi? «Ritengo più probabile che si lavori su partecipazioni mirate, come Mercedes con BYD (entro la fine dell'anno potrebbe essere lanciato in jv un veicolo premium con il marchio Denza, brand di BYD, ndr) o Stellantis con Leapmotor, che poi possono o meno dare accesso a tecnologie. I benefici sarebbero sia in Cina che in Europa. E vedo forse ancora di più una logica di condivisione delle piattaforme perché soprattutto per l'elettrico l'architettura del veicolo è più semplice.

—AlAn.

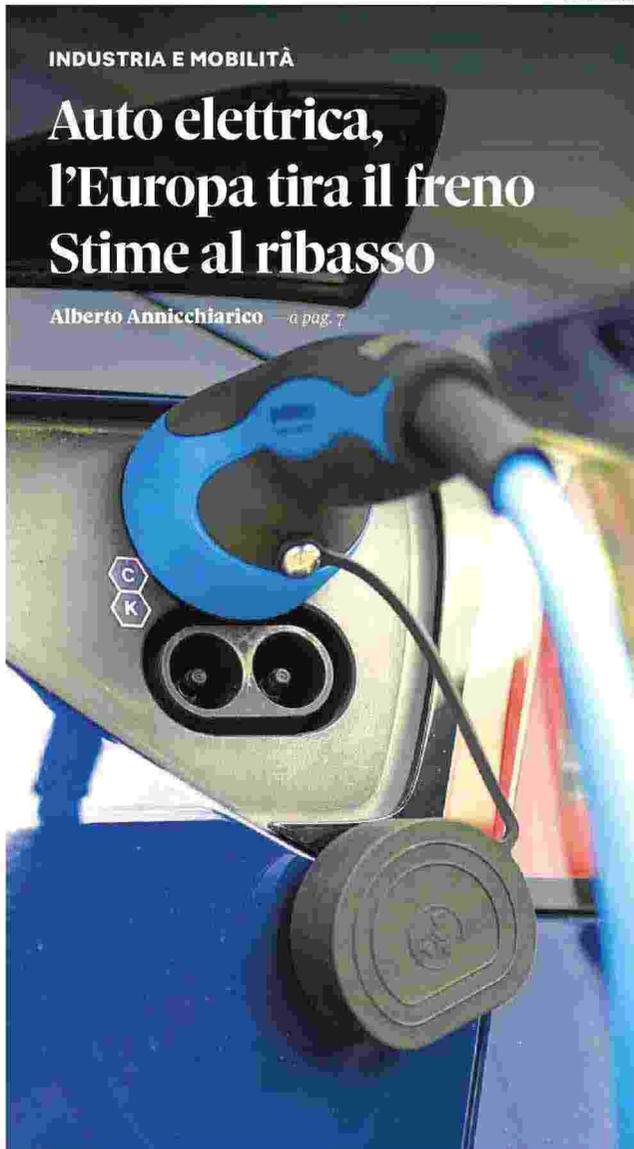
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

086673



GETTY IMAGES



INDUSTRIA E MOBILITÀ

Auto elettrica, l'Europa tira il freno Stime al ribasso

Alberto Annicchiario — a pag. 7

In Italia. Dal 2021 l'incidenza dei veicoli Bev è rimasta stabile al 4 per cento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



086673