



Le «green car» corrono, ma non basta Serve un piano Ue per le piccole

Su le vendite del 70% ma in Italia la quota di mercato è solo al 5%.

Poche le colonnine. Il quadro normativo in evoluzione blocca le scelte

di PAOLO LORENZI

Le auto elettriche sono cresciute del 70% nei primi cinque mesi dell'anno, ma il mercato nel suo complesso langue. È una contraddizione apparente, perché in termini numerici l'aumento delle vetture a batterie incide ancora poco, parliamo di 36.891 immatricolazioni, a fronte di 727.429 unità vendute da gennaio a maggio (fonte Unrae): rappresentano il 5,1% di quota mercato, non abbastanza nell'ottica di una crescita che dovrebbe portarci a dimezzare le emissioni inquinanti degli autoveicoli entro il 2030.

Si vendono meglio le ibride, che costituiscono il 44,7% del mercato, mentre il modello alla spina più venduto a maggio, la Tesla Model Y, non figura nemmeno nella classifica delle 50 auto più acquistate.

Fase difficile

Il settore sta affrontando una fase di sostanziale stagnazione, le immatricolazioni marcano sui ritmi di un anno fa, ben al di sotto delle percentuali pre pandemia. Senza incentivi manca la scossa, il governo italiano li aveva sospesi, salvo ripristinarli adesso (questa è l'idea) stornando i milioni di euro del Pnrr inizialmente destinati alla realizzazione di punti di ricarica per le auto elettriche. L'80% di quei fondi è rimasto inutilizzato.

Un dato emblematico delle incertezze e dei dubbi che ancora frenano la transizione nel nostro Paese. I problemi sono ben noti (l'inconsistenza della rete di ricarica, in molti parti d'Italia quasi inesistente, è uno di questi), l'economia tutt'altro che florida frena le spese, ma anche certi

tentennamenti da parte della politica di casa nostra, nei confronti delle scadenze imposte dall'Unione europea, disorientano i consumatori. I costruttori chiedono da tempo, inascoltati, una revisione della fiscalità delle auto aziendali, per spingere sui modelli meno inquinanti.

«È quanto mai urgente l'introduzione di un sistema premiale legato alle emissioni, intervenendo su detraibilità Iva, deducibilità dei costi e periodo di ammortamento, considerata la scadenza della delega fiscale fra meno di tre mesi», ha dichiarato ai primi di giugno Michele Crisci, presidente di Unrae. Il confronto con il resto dell'Europa è la fotografia di queste difficoltà.

Non che oltre confine stappino bottiglie di champagne, guardando i dati di vendita (la media delle immatricolazioni resta in negativo, -1,1%, fonte Acea, nel primo quadrimestre), ma l'elettrico viaggia da almeno tre anni sopra il 10% e di recente si è attestato al 15,3% di *market share*. Una differenza netta con l'Italia, fanalino di coda dei cinque mercati principali, anche se il trend generale resta distante dagli obiettivi di transizione imposti dalla Ue, con il Fit-for-55, il pacchetto di leggi che deve accompagnarci alla neutralità climatica nel 2050. C'è una grossa disomogeneità nel quadro d'insieme: tre dei principali mercati green (Germania, Belgio e Olanda) vendono il 63% di tutte le auto elettriche.

La Francia è addirittura arretrata (-4,4% ad aprile), ma resta davanti a noi come incidenza (18,4% di quota occupato dalle elettriche). La situa-

zione è per così dire fluida, con la politica dei dazi varata dagli Usa che rischia di ripercuotersi negativamente sull'industria di settore e di conseguenza sugli scenari commerciali. Manca una visione globale capace di coniugare le istanze politiche e industriali, questo è il dato che rimarcano gli osservatori e i protagonisti del settore. Luca De Meo, amministratore delegato del gruppo Renault (prossimo a trasferirsi al vertice del gruppo Kering) ha spesso imputato all'alto costo delle auto elettriche il principale freno alla loro diffusione. Di recente ha spinto per la collaborazione tra i produttori, per la creazione di una sorta di consorzio come fu fatto con Airbus in campo aeronautico.

La proposta

Intervenendo in un'audizione alla Camera dei deputati ha dichiarato: «Siamo ancora aperti alla possibilità di fornire la nostra tecnologia ad altri costruttori europei». Una spinta alla collaborazione per fronteggiare la concorrenza cinese. «Dobbiamo fornire un quadro favorevole all'acquisto di auto piccole ed elettriche, come è stato fatto in Giappone — ha aggiunto De Meo — creando un'alleanza delle piccole auto elettriche. Sarebbe l'occasione perfetta per l'Europa per tornare all'attacco». L'approvvigionamento di batterie è l'altro aspetto spinoso; le materie prime scarseggiano in Europa (al contrario della Cina, il principale fornitore) e di fatto la Ue rappresenta solo il 7% della produzione mondiale (fonte Acea); l'87% è infatti realizzato da Cina e Stati Uniti. Unire le forze, per superare l'impasse, è l'auspicio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il tramonto del diesel

Le immatricolazioni di auto per tipo di alimentazione nei primi 5 mesi del 2025

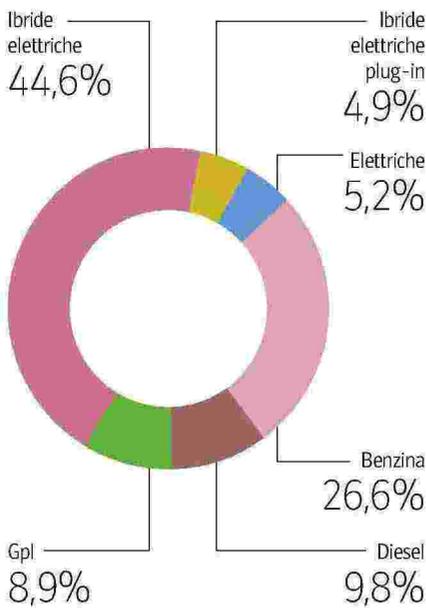
Per alimentazione	Gennaio/maggio		Variaz. gen./mag. '25 su '24
	2025	2024	
Benzina	193.140	228.090	-15,3%
Diesel	71.650	109.806	-34,7%
Gpl	65.029	65.141	-0,2%
Metano	1	1.136	-99,9%
Ibride elettriche	324.807	286.032	+13,6%
Ibride elettriche plug-in	35.910	23.683	+51,6%
Elettriche	36.892	21.666	+70,3%
TOTALE MERCATO	727.429	735.554	-1,1%



Analisi
Michele Crisci, presidente di Unrae. Servirebbe un sistema premiale per le emissioni

La mappa

Le quote di mercato per tipo di alimentazione



Fonte: Unrae

18,4%

La quota di auto elettriche in Francia

65.982

I punti di ricarica per le auto elettriche in Italia

319 mila

Le auto a batteria circolanti in Italia

