

09.10. 2025

VW, BMW e Mercedes continuano a perdere terreno

Prima del vertice sull'auto alla Cancelleria federale, il settore lamenta il calo dei mercati. Eppure le vendite di auto stanno crescendo in tutto il mondo, solo i tedeschi non ne traggono vantaggio. Il 100% di mobilità elettrica entro il 2035 non è più realistico.

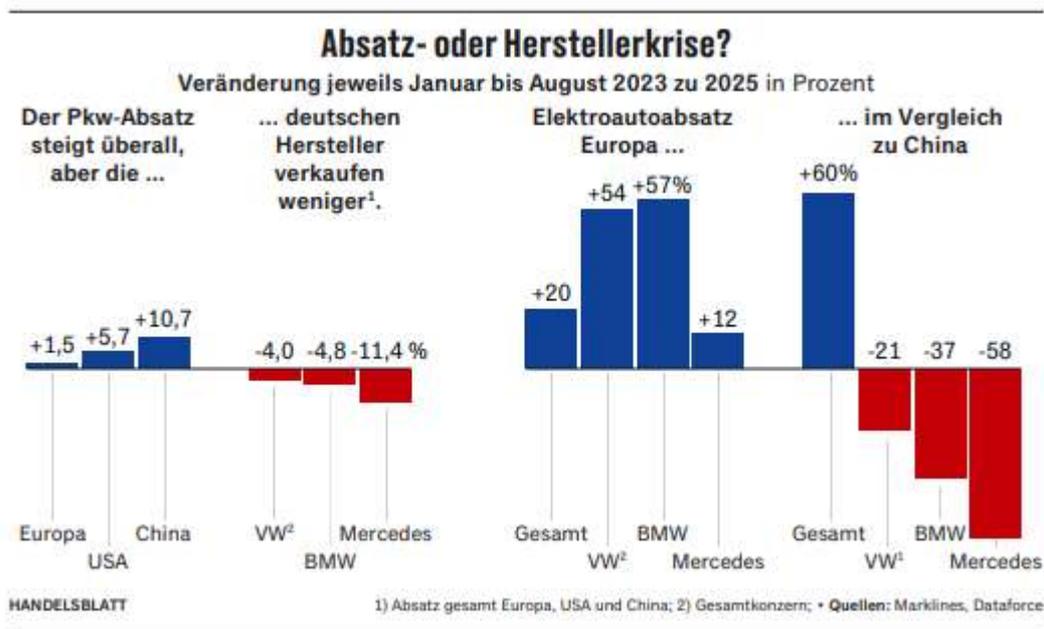


Di L. Backovic, M. Buchenau, M. Scheppe, R. Tyborski

Quando giovedì il cancelliere Friedrich Merz (CDU) e il ministro delle finanze Lars Klingbeil (SPD) riceveranno i capi delle case automobilistiche tedesche per un vertice, la questione centrale sarà se l'uscita dei motori a combustione interna prevista per il 2035 in Europa rimarrà in vigore. Il clima è teso perché l'industria chiave della Germania sta perdendo importanza a livello globale, come dimostra un'analisi esclusiva del quotidiano Handelsblatt basata sui dati dei fornitori Marklines e Dataforce. Secondo tale analisi, tra gennaio e agosto 2025 Volkswagen, BMW e Mercedes hanno venduto circa 6,9 milioni di veicoli in Cina, Stati Uniti ed Europa, il 5% in meno rispetto al 2023. Allo stesso tempo, però, le immatricolazioni in questi paesi sono aumentate complessivamente di oltre il 6%. La quota di mercato dei tedeschi è scesa dal 21,7% al 19,3%. Il motivo principale è la debolezza delle auto elettriche in Cina. Qui le immatricolazioni di veicoli elettrici di VW (del 21%), BMW (del 37%) e Mercedes (del 58%) sono crollate, mentre il mercato cinese complessivo è cresciuto del 60%. In Europa, i produttori hanno registrato una crescita. La coalizione sta ora discutendo un compromesso sull'eliminazione dei motori a combustione interna. "Se ho capito bene il vice cancelliere dell'SPD, anche Klingbeil ha chiarito che può immaginare una maggiore flessibilità per

l'eliminazione dei motori a combustione interna nel 2035", ha affermato il ministro dell'Economia Katherina Reiche (CDU). In un articolo pubblicato sul quotidiano Handelsblatt, i primi ministri della Baviera e della Bassa Sassonia, Markus Söder (CSU) e Olaf Lies (SPD), avvertono: "Il 100% di mobilità elettrica nel 2035 non è più realistico.

Crisi delle vendite o dei produttori?



Le case automobilistiche e i loro fornitori stanno già lottando con le conseguenze del calo delle vendite: Bosch taglierà 22.000 posti di lavoro in Germania, ZF 14.000. BMW ha avvertito di un calo dei profitti quest'anno. Volkswagen ha tagliato i turni negli stabilimenti di Zwickau e Dresda. Motivo: calo della domanda. L'argomento sembra pretestuoso. Secondo l'analisi del quotidiano Handelsblatt, infatti, le vendite di autovetture sono in crescita: tra gennaio e agosto sono stati venduti 35,7 milioni di veicoli, due milioni in più rispetto a due anni fa. In Europa, le immatricolazioni di veicoli elettrici sono aumentate di oltre il 20% nello stesso periodo, raggiungendo 1,6 milioni di autovetture. Tuttavia, alcuni produttori tedeschi non riescono a partecipare a questa crescita.

Perdita massiccia in Cina

Ciò vale soprattutto per Mercedes: l'unica casa automobilistica tedesca che ha perso quote di mercato in tutte e tre le regioni. In Europa, Mercedes rimane molto indietro rispetto alla crescita del mercato, con un aumento del 12% delle immatricolazioni di veicoli elettrici. In Cina, nel terzo trimestre Mercedes ha venduto il minor numero di veicoli dal 2016. I manager Mercedes sostengono di preferire rinunciare a quote di mercato in Cina piuttosto che vendere le auto con sconti eccessivi. La situazione è simile per i marchi premium Porsche e Audi. I produttori devono competere con oltre 100 concorrenti, milioni di eccedenze di capacità produttiva e una concorrenza sui prezzi rovinosa. Gli esperti del settore vedono però anche delle mancanze da parte dell'industria automobilistica. "I produttori tedeschi hanno sottovalutato enormemente la rapidità con cui gli attori cinesi avrebbero immesso sul mercato modelli di auto elettriche tecnicamente e economicamente interessanti", afferma Stefan Bratzel, direttore del Center of Automotive Management. In Cina, la quota di mercato dei produttori tedeschi è scesa dal 22,6% al 16,7% negli ultimi due anni. I loro modelli elettrici non sono riusciti a convincere in termini di prezzo, estetica e tecnologia.

Nel secondo mercato più importante al mondo, gli Stati Uniti, pesano i dazi punitivi del 15%. BMW è l'unico produttore tedesco che è riuscito ad aumentare le proprie vendite negli ultimi due anni. Volkswagen, invece, non riesce da decenni a crescere in modo significativo negli Stati Uniti: da gennaio ad agosto 2025, VW, Audi e Porsche hanno immatricolato complessivamente solo 385.000 autovetture negli Stati Uniti. La quota di mercato è pari al 3,5%. Ciò aumenta la dipendenza dei produttori tedeschi dal mercato europeo in stagnazione. La loro quota di mercato qui è del 35,8%, un punto in più rispetto a due anni fa. “Il dibattito sui motori a combustione in Europa non aiuterà i produttori a vendere più auto elettriche in Cina”, afferma Frank Schwöpe, esperto di automobili presso l'Università di Scienze Applicate di Colonia. “All'incontro al vertice sull'auto, l'industria punta anche a ottenere sovvenzioni”. Il ministro delle Finanze Klingbeil chiede che le auto elettriche siano esentate dalla tassa di circolazione fino al 2035. Inizialmente, questa esenzione non avrebbe più dovuto essere applicata a partire dal 2026.

All'incontro al vertice sull'auto, il settore vuole soprattutto ottenere il rinvio del divieto sui motori a combustione interna. Attualmente, nell'Unione Europea a partire dal 2035 non potranno più essere vendute auto nuove che emettono CO₂, pena l'applicazione di sanzioni. Sono soprattutto i fornitori a spingere per un ammorbidimento della normativa, poiché continuano a guadagnare la maggior parte dei loro profitti con i motori a combustione interna. Il CEO di Bosch, Stefan Hartung, punta quindi su una maggiore apertura tecnologica. Egli chiede che altri tipi di propulsione, come i veicoli ibridi plug-in o i veicoli a batteria con range extender, abbiano “prospettive di mercato in Europa oltre il 2035”.

Anche il nuovo amministratore delegato di ZF, Mathias Miedreich, auspica “un chiaro segnale da Berlino a Bruxelles a favore di una maggiore apertura tecnologica nella regolamentazione delle emissioni di CO₂”. Il CEO del gruppo VW Oliver Blume ritiene “irrealistico che nel 2035 avremo solo mobilità elettrica”. L'esperto del settore Bratzel sostiene invece che allentare il divieto sui motori a combustione interna danneggerebbe l'industria più di quanto la aiuterebbe. “L'insicurezza dei clienti, che sono comunque scettici nei confronti della mobilità elettrica, aumenterebbe ulteriormente”. In realtà, i produttori dovrebbero vendere più auto elettriche per ottenere economie di scala sui costi. Inoltre, lo sviluppo parallelo di auto con motore elettrico e motore a combustione interna comporterebbe un costo aggiuntivo di miliardi di euro. Il dibattito sul motore a combustione interna distoglie anche l'attenzione dal fatto che l'Europa sta perdendo importanza nella creazione di valore aggiunto delle auto elettriche: sei dei dieci maggiori produttori di celle per batterie provengono dalla Cina.

Ecco come potrebbe essere allentato il divieto sui motori a combustione interna

Al vertice sull'auto, Merz e i rappresentanti dell'industria automobilistica discutono del divieto sui motori a combustione interna, ma alla fine sarà l'UE a decidere. Le opzioni per un cambio di rotta.

Di L. Backovic, J. Fokuhl, J. Hildebrand, J. Olk, O. Scheer Bruxelles, Berlino, Düsseldorf

Problemi di vendita delle auto elettriche, costi elevati dell'elettricità, concorrenza cinese, rischi geopolitici: durante il vertice sull'auto, il governo federale cerca modi per sostenere il settore automobilistico in grave

difficoltà, possibilmente senza nuovi sussidi miliardari. Al centro della discussione c'è il previsto divieto dei motori a combustione interna a livello europeo a partire dal 2035.

Il cancelliere Friedrich Merz (CDU) ha recentemente definito la normativa UE un “divieto sbagliato”. Anche il ministro dell'Economia Katherina Reiche (CDU) afferma: “Dobbiamo fare tutto il possibile per non perdere la competenza che abbiamo nel settore automobilistico”. Ci vorrà tempo per portare a termine la trasformazione in modo da preservare i posti di lavoro di qualità. Il leader del gruppo parlamentare SPD Matthias Miersch vuole invece mantenere il divieto di immatricolazione dei veicoli a combustione interna a partire dal 2035. “Si inganna la gente se si pensa di poter continuare a utilizzare i veicoli a combustione interna oltre il 2035”, ha affermato Miersch. Altri esponenti di spicco dell'SPD chiedono invece una maggiore flessibilità. Tra questi c'è Olaf Lies, che in qualità di primo ministro della Bassa Sassonia fa parte anche del consiglio di sorveglianza della VW e che, insieme al capo del governo bavarese Markus Söder (CSU), propone un compromesso in un articolo pubblicato sul quotidiano Handelsblatt.

Mentre a Berlino si discute di prezzi dell'energia elettrica, norme sugli ibridi e infrastrutture, la decisione effettiva viene presa a Bruxelles. All'inizio di dicembre proseguirà il cosiddetto “dialogo strategico” per l'industria automobilistica, in cui la Commissione europea intende presentare proposte sul futuro della regolamentazione europea. L'industria tedesca ha già formulato da tempo la sua lista di richieste, che trova il sostegno di parte del governo. Tuttavia, non tutte le richieste hanno prospettive di attuazione. Il vertice di questo giovedì serve a trovare una linea comune nella nazione automobilistica numero uno in Europa. Una panoramica delle misure discusse e delle probabilità che vengano attuate a Bruxelles.

Allentamento degli obiettivi

Il tema più controverso è probabilmente l'abbandono definitivo della tecnologia dei motori a combustione interna. Ufficialmente, a partire dal 2035 potranno essere immatricolati solo veicoli che non emettono CO₂, il che significa di fatto la fine dei motori diesel e a benzina. Già a settembre, l'Associazione dell'industria automobilistica tedesca (VDA) aveva chiesto una riduzione degli obiettivi di CO₂ del 90% rispetto al 2021.

Ciò è considerato improbabile: nel Parlamento europeo manca la maggioranza necessaria. “La legislazione sulle flotte deve portare alla completa neutralità climatica entro il 2035”, afferma Matthias Ecke, eurodeputato dell'SPD. Una condizione dei socialdemocratici. Più probabile è un allungamento dei tempi secondo lo stesso modello che l'industria ha già imposto politicamente per i limiti delle flotte del 2025: chi non raggiunge gli obiettivi in un anno può compensare negli anni successivi. In questo modo si ridurrebbe la pressione senza rinunciare ufficialmente all'obiettivo.

Valutazione: rinvio e riduzione degli obiettivi di CO₂ improbabili, proroga degli anni target invece possibile o probabile.

Il punto cruciale: i veicoli ibridi

Un secondo grande punto di contesa riguarda il futuro dei veicoli ibridi, in particolare quelli plug-in, che oltre al motore a combustione hanno a bordo anche un motore elettrico. A questi si aggiungono i cosiddetti range extender, ovvero auto elettriche con un piccolo motore a combustione a bordo che funge da generatore per la batteria. A Bruxelles gli ibridi sono stati a lungo considerati una tecnologia di transizione, ma ora si discute se questi veicoli possano essere etichettati come eccezioni alla legislazione attuale. A tal fine, tuttavia, i veicoli ibridi dovrebbero essere classificati come veicoli a emissioni zero. Finora rientrano in questa categoria solo i veicoli il cui scarico emette realmente zero grammi di CO₂.

Tuttavia, proprio le auto ibride plug-in di solito percorrono solo tra i 50 e i 100 chilometri in modalità elettrica. Un problema: molti conducenti ricaricano raramente i loro veicoli. Secondo quanto riferito, questo disturba soprattutto il partito SPD. In Germania, le auto plug-in godono di agevolazioni fiscali, in particolare come auto aziendali. Gran parte della CDU e del PPE europeo, invece, è fermamente intenzionata a classificare le auto ibride plug-in come veicoli a emissioni zero. A tal fine, l'industria sta già discutendo alcune soluzioni tecniche. Un'idea è quella di far sì che il veicolo richieda regolarmente al conducente di ricaricarlo. Se la richiesta viene ignorata, la potenza del motore potrebbe essere ridotta. "Tecnicamente è possibile", afferma un rappresentante dell'industria. Un'altra possibilità è il cosiddetto geofencing, ovvero un confine virtuale all'interno del quale l'auto può essere utilizzata solo in modalità elettrica. In questo modo, ad esempio, in città si potrebbe guidare solo in modalità elettrica, mentre nei viaggi extraurbani e in autostrada sarebbe consentito l'uso del motore a combustione.

Inoltre, già oggi i produttori possono leggere in forma anonima tramite l'elettronica di bordo quanti chilometri sono stati effettivamente percorsi in modalità elettrica da un veicolo plug-in. Una considerazione a questo proposito: chi ricarica pochissimo potrebbe in futuro perdere i vantaggi fiscali, ad esempio se utilizza un'auto ibrida come auto aziendale. In questo modo la tecnologia non sarebbe vietata, ma soggetta a condizioni chiare. Il vantaggio: in questo caso la Germania potrebbe seguire la propria strada anche senza l'approvazione dell'UE.

Valutazione: politicamente negoziabile e realistico, ma solo con condizioni d'uso chiare.

Carburanti climaticamente neutri

Quando si parla di apertura tecnologica, spesso insieme alle auto ibride si cita anche l'uso di carburanti sintetici climaticamente neutri, i cosiddetti e-fuel. Il loro utilizzo dovrebbe rimanere possibile nei motori a combustione interna anche dopo il 2035. La Germania ha ottenuto questa deroga lo scorso anno a Bruxelles. Ciò apre la porta ad applicazioni di nicchia, ad esempio nelle auto sportive o nelle piccole flotte di veicoli. Tuttavia, gli e-fuel presentano un problema: i carburanti sintetici non sono ancora disponibili in quantità sufficienti. La loro produzione è costosa e richiede un elevato consumo energetico. Inoltre, sarebbe logico utilizzare inizialmente il carburante nei veicoli difficili da elettrificare, ad esempio quelli pesanti. Non è ancora chiaro quale ruolo avranno i biocarburanti dopo la modifica della legge. Un argomento a favore degli e-fuel è che l'attenzione non si concentra più solo sulle nuove immatricolazioni, ma anche sui milioni di veicoli a combustione interna che continueranno a circolare sulle strade europee per anni. In questo caso, le quote di miscelazione potrebbero essere un modo per ridurre le emissioni di CO₂.

Valutazione: deciso, ma ancora di scarsa rilevanza per il mercato.

Punti bonus per l'acciaio verde

Un nuovo approccio mira a collegare la protezione del clima nella produzione con margini di manovra nella vendita di automobili. L'idea: chi utilizza acciaio verde o esclusivamente energia verde nella produzione automobilistica dovrebbe ricevere crediti di CO₂ e, in cambio, poter vendere più veicoli a combustione interna. Il motore di tali considerazioni è soprattutto l'associazione di categoria ACEA guidata dal presidente Ola Källenius, capo di Mercedes. I piani incontrano il favore del governo federale tedesco, perché potrebbero aiutare anche l'industria siderurgica in crisi. Anche a Bruxelles l'idea potrebbe trovare il sostegno della maggioranza. Tuttavia, gli ostacoli sono notevoli. Da un lato, l'attuazione a livello UE sarebbe estremamente complessa: le catene di approvvigionamento dovrebbero essere controllate con precisione,

cosa difficile da realizzare nella pratica. Dall'altro lato, l'introduzione di clausole "Buy European" da parte dell'Europa rischia di provocare reazioni negative in materia di politica commerciale. I critici del settore mettono inoltre in guardia dall'aumento dei costi e dalle distorsioni del mercato.

Valutazione: idea ancora in fase embrionale.

Leasing sociale

L'idea del leasing sociale ha meno a che fare con i limiti di flotta e più con l'avvio del mercato. L'obiettivo è quello di consentire anche alle famiglie a basso reddito di accedere alle auto elettriche, con rate di leasing sovvenzionate dallo Stato che potrebbero partire da 99 euro al mese. L'UE ha preso spunto dalla Francia. Anche Merz aveva già prospettato questa misura. L'obiettivo è quello di stabilizzare la domanda di auto elettriche dopo la scadenza dei bonus all'acquisto e il forte calo della quota di clienti privati. Il modello è considerato una componente certa del prossimo pacchetto UE.

Valutazione: già approvato, elevate possibilità di attuazione.

I Verdi criticano aspramente le richieste dell'industria.

La capogruppo Katharina Dröge afferma: "I continui dibattiti sull'eliminazione dei motori a combustione interna entro il 2035 creano incertezza tra i clienti e danneggiano l'industria automobilistica". Solo una chiara fine dei motori fossili può garantire la sicurezza della pianificazione. Dröge e il politico verde Julian Joswig, esperto di politica industriale, hanno quindi elaborato un piano in dieci punti, presentato al quotidiano Handelsblatt. Oltre al mantenimento dell'uscita dei motori a combustione interna, il piano contiene anche una proposta di social leasing. A ciò si aggiungono idee per un piano vincolante di espansione dei punti di ricarica, una riduzione della tassa sull'elettricità e una "offensiva sulle celle delle batterie" incentrata sul riciclaggio e sulla sostituzione modulare. A livello politico, tuttavia, le critiche dei Verdi hanno un peso limitato. Sia nel Bundestag che nel Parlamento europeo, il partito è all'opposizione.

Un nuovo senso della realtà

La Germania deve rimanere il paese dell'auto: per questo la regolamentazione deve diventare più pragmatica, chiedono Markus Söder e Olaf Lies.



Die Autoren

Markus Söder (CSU)
ist bayerischer Ministerpräsident.

Olaf Lies (SPD) ist niedersächsischer
Ministerpräsident.

L'industria automobilistica tedesca ed europea sta attraversando una profonda crisi delle vendite, che colpisce in egual misura produttori, fornitori, concessionari e dipendenti. Le nuove immatricolazioni sono in calo: nel 2024 in Europa sono stati venduti circa 12,9 milioni di veicoli, contro i circa 15,8 milioni del 2019/20, con un calo di oltre due milioni. Anche tra gennaio e agosto 2025 le immatricolazioni sono state nuovamente inferiori di circa il 2% rispetto all'anno precedente.

Allo stesso tempo, il parco auto in Germania continua a invecchiare: in dieci anni è passato da una media di 9,0 a 10,6 anni. Questi dati raccontano una storia chiara: nel complesso si vendono troppo poche auto, indipendentemente dal tipo di propulsione. L'occupazione nel settore automobilistico in Germania non può quindi essere garantita. La Germania ha ora bisogno di un approccio realistico. L'avvento della mobilità elettrica è e rimane l'unica alternativa, soprattutto per il raggiungimento degli obiettivi climatici tedeschi ed europei.

Allo stesso tempo, sono in gioco centinaia di migliaia di posti di lavoro nell'industria, la creazione di valore aggiunto, le innovazioni e la nostra posizione industriale. Il compito non è quello di decidere una guerra di religione, ma di tracciare in modo affidabile la strada da seguire. Il nostro obiettivo è quello di orientare la flotta nuova ed esistente verso la neutralità climatica. Dobbiamo pensare in modo coerente al risultato e percorrere la strada in modo tecnologicamente orientato. Ciò significa rendere i veicoli elettrici a batteria (BEV) così attraenti sul mercato da poter affermarsi e, laddove esistono ancora limiti tecnici o infrastrutturali, costruire ponti pragmatici: gli ibridi plug-in e i range extender possono dare un contributo mirato e devono poter essere omologati anche dopo il 2035.

Inoltre, una maggiore miscelazione di carburanti climaticamente neutri può colmare il divario, in particolare per le flotte esistenti. Climaticamente neutro non significa solo carburanti sintetici, ma anche, ad esempio, carburanti biogenici come l'HVO. Il presupposto è però che l'UE ampli le fonti di approvvigionamento invece di limitarle ulteriormente. È inoltre necessario considerare la decarbonizzazione della produzione. La riduzione delle emissioni nella catena del valore dovrebbe quindi essere presa in considerazione anche nella normativa UE. I produttori dovrebbero essere ricompensati se contribuiscono alla decarbonizzazione oltre lo scarico, ad esempio utilizzando energia elettrica rinnovabile, acciaio verde, riciclaggio o produzione propria di celle per batterie.

La continua incertezza dei clienti è dannosa. Chi oggi esita, probabilmente non acquisterà nemmeno domani: l'invecchiamento del parco veicoli esistente lo dimostra chiaramente. Abbiamo quindi bisogno di sicurezza nella pianificazione e negli investimenti e di un nuovo senso della realtà invece che di dibattiti ideologici, anche per quanto riguarda i limiti delle flotte. Abbiamo bisogno di chiarezza negli obiettivi e di

marginale di manovra in termini tecnologici e temporali per l'attuazione. La Germania deve mantenere una posizione unitaria nei confronti dell'UE. Con un percorso realistico per i limiti della flotta. Non abbiamo bisogno di un limite irrealistico ogni cinque anni, che costa all'industria europea elevate sanzioni pecuniarie, ma di limiti di CO₂ adeguati e in lento calo, che devono riflettere, tra l'altro, l'attuale debolezza delle vendite e la realtà dell'avvio dell'infrastruttura di ricarica europea.

Inoltre, abbiamo bisogno di maggiore flessibilità per gli obiettivi a partire dal 2035. Il 100% di mobilità elettrica pura nel 2035 non è più realistico.

Anche per l'espansione dell'infrastruttura di ricarica abbiamo bisogno di maggiori impulsi in Germania e, soprattutto, di maggiori ambizioni a livello europeo, in particolare per il settore degli autocarri e degli autobus. E il prezzo dell'energia elettrica alla colonnina di ricarica non deve rendere la guida elettrica così costosa da renderla poco attraente. A tal fine è fondamentale anche la riduzione dell'imposta sull'elettricità per tutti. Questa deve avvenire in tempi brevi. Ciò comporterà un notevole sollievo per il portafoglio dei cittadini e allo stesso tempo darà impulso alla mobilità elettrica.

In Germania oltre 2,5 milioni di posti di lavoro dipendono direttamente o indirettamente dall'industria automobilistica. Recentemente sono andati persi decine di migliaia di posti di lavoro. Chi finge che la trasformazione sia un processo automatico mette a rischio la sostanza industriale. Se vogliamo rimanere un paese industrializzato forte, dobbiamo sostituire la perdita della produzione di motori e componenti per trasmissioni, anche con una nostra produzione di celle per batterie. A tal fine, l'infrastruttura energetica deve essere strutturata in modo tale che ciò sia possibile in tutta la Germania.

Inoltre, abbiamo bisogno rapidamente di un prezzo dell'energia elettrica industriale adeguato e orientato al lungo termine. La Germania è un paese produttore di automobili, un paese di qualità automobilistica e un paese di innovazione automobilistica. Il nostro obiettivo deve essere quello di tornare in pole position. Abbiamo la responsabilità di conciliare posti di lavoro nell'industria, protezione del clima e competitività, senza fratture, senza politiche simboliche, senza lotte ideologiche. La mobilità elettrica è e rimane una tecnologia fondamentale per il futuro. Ma il futuro non si costruisce con un'alternativa tra elettrico e combustibile, bensì, ove necessario, con le opzioni tecnologiche necessarie. È proprio questa la strada verso la neutralità climatica che dobbiamo trovare e percorrere.

La Germania può tornare a fare da traino nel mondo automobilistico, con obiettivi realistici, priorità chiare e un'industria che investe perché ha la sicurezza di poter pianificare. In questo modo anche le vendite riprenderanno a crescere e il valore aggiunto rimarrà nel Paese. Il vertice sull'auto è l'occasione per suggellare questo nuovo consenso. Abbiamo bisogno di dare la precedenza al lavoro e all'economia. Adesso!