
Handelsblatt

03.12.2025

I beneficiari dei veicoli plug-in

Bruxelles intende ora consentire alternative alle auto elettriche dopo il 2035. Attualmente, i veicoli ibridi plug-in stanno crescendo più rapidamente di qualsiasi altro tipo di propulsione, nonostante gli svantaggi.



Die Plug-in-Profiteure

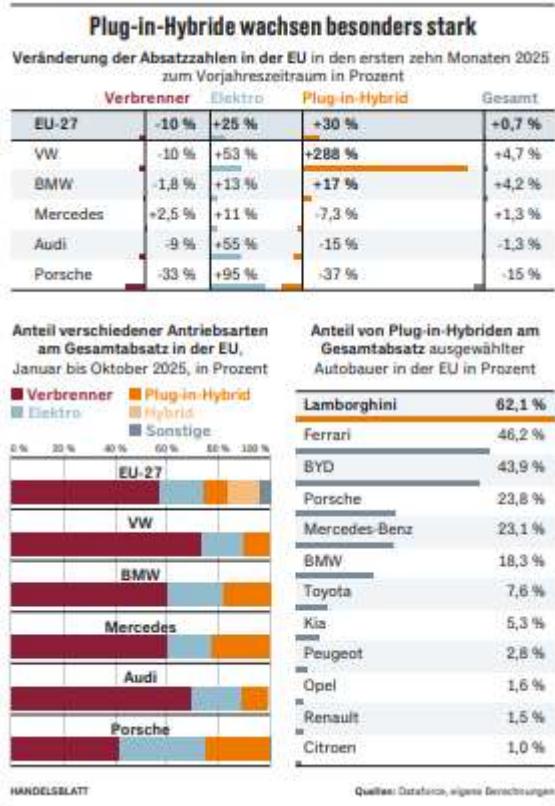
Di J. Hanke Vela, O. Scheer, M. Scheppe

Se l'Unione Europea abolirà i motori a combustione interna, saranno soprattutto i produttori tedeschi a trarne vantaggio. Mercedes, BMW, Volkswagen e Audi, infatti, raggiungono in Europa una quota di vendita superiore alla media con veicoli ibridi e a combustione interna. Lo dimostrano i calcoli del quotidiano Handelsblatt sulla base dei dati forniti dal servizio di analisi Dataforce. Nei primi dieci mesi dell'anno, i quattro marchi hanno rappresentato insieme oltre il 41% di tutte le vendite di ibridi plug-in nell'UE. Con i motori a combustione interna, raggiungono tra il 60 e il 73% delle loro vendite nell'UE. Considerando tutti i marchi e i produttori, i motori a combustione interna rappresentano complessivamente il 57% del mercato.

Nell'UE, anche dopo il 2035 saranno ancora ammesse le auto nuove che non hanno un motore esclusivamente elettrico, come riportato lunedì dall'Handelsblatt. Si tratta anche di ibridi plug-in, che hanno un motore a batteria e un motore a combustione, nonché di range extender, in cui un piccolo generatore a benzina ricarica la batteria e aumenta l'autonomia. Anche i veicoli a combustione alimentati con biocarburanti o e-fuel continueranno ad essere omologati. Inizialmente, Bruxelles voleva consentire solo l'immatricolazione di auto nuove a emissioni zero di CO₂ a partire dal 2035. Ciò avrebbe di fatto escluso i nuovi veicoli a combustione e ibridi. Tuttavia, l'avvio della mobilità elettrica sta richiedendo più tempo del previsto. Solo il 17% delle auto nuove nell'UE quest'anno sono puramente elettriche. "Siamo aperti a tutte le tecnologie", ha dichiarato il commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas in un'intervista.

Da mesi il settore sta facendo pressioni a Bruxelles per ottenere norme meno rigide. L'industria fa riferimento alla difficile situazione economica e sostiene che l'Europa continuerebbe a perdere terreno

nella concorrenza internazionale a causa della rigida attenzione rivolta alle auto esclusivamente elettriche. I costruttori automobilistici tedeschi stanno lottando con un forte calo dei profitti a causa dei dazi statunitensi, della forte concorrenza in Cina e della cautela dei consumatori in Europa. L'apertura tecnologica a Bruxelles aiuta i produttori nazionali ad attenuare la loro debolezza nel settore delle auto elettriche. I marchi VW e Mercedes vendono il 17% delle loro auto nuove nell'UE come veicoli puramente elettrici, mentre per BMW la percentuale è del 22%.



Le quote sono superiori alla media mondiale, ma inferiori alle ambizioni iniziali. I produttori intendono contrastare questa tendenza con nuovi modelli. Le auto elettriche attualmente disponibili non hanno riscosso successo presso molti clienti per motivi estetici e tecnici. Mancano inoltre modelli economici che consentano di avvicinarsi alla mobilità elettrica. Inoltre, lo sviluppo delle colonnine di ricarica è in ritardo, soprattutto nell'Europa orientale e meridionale.

Il settore riceve il sostegno del governo federale. Venerdì, il cancelliere Friedrich Merz (CDU) ha chiesto in una lettera alla presidente della Commissione Ursula von der Leyen che l'UE prenda in considerazione anche i "motori a combustione altamente efficienti" a partire dal 2035. Tra questi figurano le autovetture alimentate con biocarburanti o e-fuel. Il problema è che il carburante sintetico a impatto zero sul clima non è ancora disponibile in quantità sufficienti. "Questi carburanti costano attualmente sette euro al litro", afferma un funzionario della Commissione. "Merz otterrà la sua deroga per i motori a combustione interna, ma il mercato opterà per i motori elettrici". In questo modo, i motori a combustione interna diventeranno una soluzione di nicchia. Aggiungendo una maggiore quantità di biocarburanti alla benzina convenzionale, tuttavia, sarebbe possibile ridurre le emissioni di CO₂ del parco auto esistente.

"Le auto attualmente in circolazione offrono un enorme potenziale di decarbonizzazione", afferma Sigrid de Vries, direttore generale dell'associazione europea di categoria Acea. Per l'UE, le auto ibride plug-in rappresentano soprattutto una via di mezzo tra la protezione del clima e l'economicità. Nell'UE, quest'anno

nessun altro tipo di propulsione ha registrato una crescita così forte. Eppure molti esperti non avevano previsto un grande futuro per questo tipo di propulsione. Secondo Dataforce, nei primi dieci mesi dell'anno nell'UE sono state vendute quasi 800.000 auto ibride plug-in, quasi il 30% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le vendite di auto esclusivamente elettriche sono aumentate del 25%. Nel complesso, finora nell'UE si è registrato solo un aumento minimo delle vendite, poiché le vendite di auto a combustione interna sono in calo. Questi ultimi, con 4,9 milioni di veicoli nuovi, rappresentano ancora la maggior parte del mercato. La crescita di questa tecnologia ibrida ha diverse ragioni: "Per gli acquirenti di auto scettici nei confronti della mobilità elettrica, le auto ibride plug-in sono una soluzione interessante perché non devono preoccuparsi dell'autonomia della batteria e dell'espansione delle colonnine di ricarica", afferma Albert Waas, partner della società di consulenza BCG. Allo stesso tempo, il motore elettrico riduce il consumo di carburante.

In Germania, le auto plug-in godono di agevolazioni fiscali, in particolare come auto aziendali. La tecnologia presenta vantaggi anche per i produttori: possono continuare a produrre motori a combustione interna e ordinare i relativi componenti dai fornitori, anch'essi sotto pressione. Inoltre, le auto plug-in aiutano le case automobilistiche a raggiungere i loro obiettivi climatici. Le aziende devono ridurre le loro emissioni di CO₂, altrimenti rischiano sanzioni. I veicoli ibridi vengono conteggiati in modo vantaggioso nella flotta. Il problema: molti conducenti in pratica non ricaricano quasi mai le auto ibride plug-in. Inoltre, a causa dei due motori installati, hanno un peso maggiore, il che fa aumentare il consumo.

Le organizzazioni ambientaliste disapprovano quindi le auto ibride plug-in, considerandoli veicoli ad alto consumo di carburante camuffati da elettrici, che danneggiano il clima più che giovargli. Secondo un'analisi del think tank ambientale ICCT, i veicoli plug-in consumano solo il 30% in meno di carburante rispetto ai classici motori a combustione interna. Tuttavia, dall'estrazione delle materie prime alla rottamazione dell'auto, emettono due volte e mezzo più CO₂ rispetto alle auto elettriche pure.

Per classificare in futuro i veicoli ibridi plug-in come veicoli a emissioni zero, Bruxelles intende subordinare la loro nuova immatricolazione a determinate condizioni. L'incentivo più probabile è quello fiscale. L'idea è che chi utilizza principalmente il motore a combustione nella propria auto aziendale plug-in potrebbe perdere questi vantaggi in futuro. I produttori possono leggere in forma anonima la distanza percorsa da un'auto in modalità elettrica. A Bruxelles si discute anche del cosiddetto geofencing. In questo modo si può ottenere che le auto ibride plug-in possano circolare solo in modalità elettrica all'interno delle città. Per i viaggi interurbani e in autostrada più lunghi, è possibile attivare il motore a combustione.

Le discussioni a Bruxelles sono apparentemente controverse. In realtà, la Commissione europea voleva presentare il pacchetto auto il 10 dicembre. Il commissario Tzitzikostas prevede però un ritardo di "poche settimane" per il pacchetto. Il direttore generale dell'Acea, de Vries, afferma: "Il diavolo si nasconde davvero nei dettagli".

I produttori premono per ottenere rapidamente chiarezza

Devono pianificare quali modelli e tecnologie intendono lanciare sul mercato nel prossimo decennio. Mercedes sta lanciando sul mercato diverse decine di auto nuove e rivisitate, puntando anche sugli ibridi plug-in. Nessun altro produttore ne vende così tanti in Europa come la casa automobilistica sveva. La quota di mercato è del 23%. Mercedes è l'unico produttore tedesco a combinare questa tecnologia con i motori diesel. Anche per BMW le auto plug-in sono importanti, con una quota di vendita del 18%. Il fatto che entrambi i produttori premium vendano molte auto plug-in è dovuto al fatto che si rivolgono a clienti più facoltosi. A causa del doppio motore, le auto plug-in sono notevolmente più costose di quelle con motore a

combustione interna. Inoltre, la tecnologia richiede più spazio e viene spesso installata nei SUV, di cui Mercedes e BMW hanno molti modelli nel loro portafoglio. Anche i costruttori di auto sportive Lamborghini e Ferrari realizzano una quota elevata delle loro vendite con i modelli plug-in. Gli acquirenti apprezzano la dinamica di guida offerta dal doppio motore.

I produttori che puntano su modelli economici ed entry-level, invece, vendono pochissimi modelli plug-in nell'UE: Citroën, Renault e Opel registrano una quota di vendita pari all'1% circa. VW ha rilanciato questa tecnologia e ha introdotto sul mercato una serie di nuovi modelli, anche perché le vendite delle auto puramente elettriche non stanno crescendo come sperato. Nei primi dieci mesi dell'anno, la casa di Wolfsburg ha venduto quasi 90.000 veicoli ibridi plug-in nell'UE, con un aumento del 280% rispetto all'anno precedente. Gli esperti del settore avvertono tuttavia che i veicoli plug-in rimarranno solo una tecnologia di transizione e renderanno la produzione più complessa. "A medio termine, per aumentare le vendite, le case automobilistiche europee non potranno fare a meno dei veicoli ibridi plug-in", afferma Simon Schnurrer, partner della società di consulenza Oliver Wyman. Tuttavia, i produttori non dovrebbero sviluppare nuovi propulsori ibridi a lungo termine, ma dovrebbero piuttosto cercare di diventare competitivi soprattutto nel settore delle auto elettriche pure.

Il concetto presenta anche dei punti deboli dal punto di vista economico: a causa della doppia propulsione, lo sviluppo è notevolmente più complesso e la produzione costa circa un quinto in più rispetto ai motori a combustione pura.

BMW sta valutando la possibilità di costruire range extender

BMW non crede nel nuovo boom degli ibridi. Contrariamente a quanto inizialmente previsto, le auto della futura generazione di modelli "Neue Klasse" non avranno un'opzione ibrida. Dal punto di vista del management, l'offerta attuale è sufficiente per la transizione. L'azienda di Monaco sta invece valutando la possibilità di offrire range extender. In Europa questa tecnologia è poco diffusa, ma in Cina la domanda è elevata. Questi dovrebbero essere installati, ad esempio, nel SUV X5, poiché sono abbastanza grandi da poter integrare un piccolo motore. Anche Audi sta valutando la possibilità di lanciare sul mercato modelli di questo tipo. "La domanda di veicoli plug-in dipende dagli incentivi statali", avverte l'esperto Schnurrer. Quando la Germania ha abolito il bonus ambientale alla fine del 2023, le vendite di veicoli plug-in sono inizialmente diminuite. Ora la coalizione nero-rossa intende promuovere nuovamente le auto elettriche e i modelli plug-in. Le famiglie con reddito medio-basso dovrebbero ricevere un contributo di almeno 3000 euro. Anche a livello europeo ci sono piani per sovvenzionare la mobilità elettrica. Gli ambientalisti criticano l'abbandono dei motori a combustione interna da parte dell'UE. Bruxelles rassicura: la nuova apertura tecnologica non è un allontanamento dalla trazione elettrica. L'UE vuole soprattutto spingere le aziende a ordinare più auto elettriche europee per le loro flotte. Poiché il 60% delle nuove immatricolazioni riguarda le aziende, la Commissione ritiene che questa sia la leva più efficace. Una quota più elevata di auto elettriche, pari al 50% nel 2028 e al 75% nel 2030 per le grandi aziende, aumenterebbe le vendite di auto elettriche costruite in Europa di 1,2 milioni di veicoli, secondo uno studio dell'ONG Transport and Environment, disponibile in esclusiva per il quotidiano Handelsblatt.

È positivo che la Commissione europea stia ammorbidente il divieto sui motori a combustione interna?

Pro - I divieti ci stanno schiacciando



Thomas Sigmund
leitet das Meinungsaussort.
Sie erreichen ihn unter:
sigmund@handelsblatt.com

La Commissione europea non insiste più ostinatamente sul divieto dei motori a combustione interna a partire dal 2035. È una buona notizia da Bruxelles in un momento in cui la Germania sta vivendo ogni giorno il crollo della sua economia. Ogni settimana i fornitori automobilistici gettano la spugna e gli stabilimenti di produzione vengono chiusi. Secondo le stime del settore, solo negli ultimi mesi sono stati tagliati circa 12.000 posti di lavoro nell'industria automobilistica e dei fornitori. E probabilmente non è finita qui. Perché la svolta di Bruxelles è una buona notizia? Il declino dovrebbe comunque rallentare. I cittadini continuano infatti a fidarsi dei motori a combustione interna. Solo un acquirente di auto su cinque ha optato per un'auto elettrica nella prima metà del 2025. Ciò potrebbe avere a che fare con il bonus all'acquisto bloccato dalla coalizione semaforica, che la coalizione nero-rossa ora intende reintrodurre per i redditi medio-bassi.

Ma il fatto è che attualmente la maggior parte dei consumatori sceglie ciò che ritiene migliore e più pratico.

Si tratta della cosiddetta sovranità del consumatore, un elemento importante dell'economia di mercato. Naturalmente, i critici sosterranno ancora una volta che l'industria automobilistica ha avuto la sua occasione e l'ha sprecata, non passando per tempo alla mobilità elettrica. Ma questa diagnosi non risolve nessuno dei problemi attuali. Ora si tratta di salvare economicamente ciò che può essere salvato. Ma con divieti rigidi e scadenze definitive si distrugge l'economia. Un altro argomento dei sostenitori del divieto riguarda la protezione del clima stessa. I divieti non accelerano automaticamente la riduzione di CO₂, ma sono le innovazioni tecnologiche a farlo. Un rigido divieto dei motori a combustione interna avrebbe portato semplicemente a spostare i problemi energetici e delle risorse invece di risolverli. La Cina, il più grande mercato di vendita per le auto elettriche, ha una quota del 57% di energia elettrica prodotta dal carbone, quindi l'auto elettrica non salva il clima mondiale. A ciò si aggiunge il fatto che la Germania dipende dalle importazioni di terre rare, importanti per la mobilità elettrica, soprattutto dalla Cina. Chi prende sul serio l'apertura tecnologica non può limitarsi a sovvenzionare in modo massiccio uno o l'altro tipo di propulsione. Deve garantire la concorrenza. Ora spetta all'industria automobilistica trarre vantaggio dall'eliminazione dei motori a combustione interna. E, tra l'altro, fa differenza se Friedrich Merz è cancelliere o meno. Senza la sua pressione su Bruxelles, questa svolta non ci sarebbe stata.

Contro - Veleno per il futuro



Lazar Backovic
ist Teamleiter Mobilität.
Sie erreichen ihn unter:
backovic@handelsblatt.com

Quello che la Commissione europea ha fatto all'industria automobilistica è un regalo di Natale anticipato. Il chiaro obiettivo di CO₂ per il 2035 diventa una transizione "aperta alla tecnologia": il commissario ai trasporti Apostolos Tzitzikostas chiede di continuare ad omologare nuovi motori a combustione interna, a condizione che funzionino con e-fuel o biocarburanti. La lettera del cancelliere federale Friedrich Merz, che aveva chiesto esattamente questo, è stata "accolta molto positivamente". Eppure la regola precedente era

chiara: a partire dal 2035 le auto nuove non avrebbero più dovuto emettere CO₂. Non si trattava solo di politica climatica, ma anche di una direttiva di politica industriale. Chi vuole costruire automobili in Europa deve orientare tempestivamente il proprio sviluppo verso l'elettrico.

Il settore ha ottenuto scadenze, regole transitorie e, da ultimo, persino una "tregua" per gli obiettivi di CO₂ a partire dal 2025, ma ha sfruttato questo tempo solo in misura limitata. Se ora prevarrà la posizione tedesca, la serie di occasioni mancate è destinata a continuare. A breve termine, l'ammissione di un numero maggiore di veicoli a combustione interna ad alto margine di profitto potrebbe alleggerire i bilanci delle aziende.

A lungo termine, però, la timida transizione elettrica dell'UE è un disastro, per due motivi. In primo luogo, i produttori europei dovrebbero continuare a finanziare due tipi di propulsione. Porsche dimostra quanto possa essere costoso questo compromesso: la svolta elettrica del costruttore di auto sportive ha recentemente portato a svalutazioni per miliardi di euro. In secondo luogo, l'argomento secondo cui è il cliente a decidere non regge più di fronte alla realtà. Se la politica segnala che i motori a combustione interna e i plug-in continuano ad essere desiderabili, le persone compreranno proprio quelli. Proprio come hanno smesso di acquistare auto elettriche quando il bonus è stato eliminato dall'oggi al domani. Se poi le famiglie con redditi medi e bassi possono ottenere, oltre al bonus per le auto elettriche, anche un incentivo per le auto ibride, il calo delle immatricolazioni di auto elettriche è praticamente scontato. Senza contare che dal punto di vista della politica climatica è del tutto assurdo sovvenzionare i veicoli ibridi per raggiungere gli obiettivi di CO₂. Ma la contraddizione più grande è creata dagli stessi regolatori dell'UE: mentre da un lato si vuole allentare il divieto sui motori a combustione, Bruxelles negozia parallelamente quote elettriche severe per le flotte aziendali. Alla fine, l'UE parte dal presupposto che il settore sia in grado di soddisfare tali requisiti? L'Europa non sta perdendo perché punta sull'elettrico, ma perché non è chiara nelle sue decisioni.