PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 28 - numero 6120 di Lunedì 13 luglio 2026

Auto elettriche: la corsa verde si scontra con la realtà

Il Parlamento europeo analizza il futuro dell'auto elettrica: concorrenza cinese, filiere strategiche, dubbi sulle politiche industriali e nuovi oneri per gli automobilisti delineano uno scenario ricco di incognite fino al 2030.

I cittadini romani, che si sono svegliati il 1° luglio 2026, hanno avuto una poco lieta sorpresa, perché il Comune ha introdotto una tassa fino a 1000 ? l'anno a carico di tutti i proprietari di auto elettriche, che vogliano entrare nel centro storico.

Si tratta di un tasso significativo di tassazione rispetto all'importo zero precedentemente stabilito.

Per completezza di informazione, segnaliamo che questa misura mantiene comunque un forte vantaggio economico rispetto alle auto tradizionali: i proprietari di vetture a benzina e diesel, infatti, pagano già da tempo una tariffa ben più alta per l'accesso alla ZTL, con un importo annuale standard che parte da 2.016 ?. Lo sconto per l'elettrico resta quindi superiore al 50%.

È in questo contesto che il documento "The future of European electric vehicles", recentemente pubblicato dal parlamento europeo, analizza il futuro dei veicoli elettrici europei, mettendo in evidenza molti problemi, che fino adesso erano forse conosciuti, ma si cercava di non pubblicizzare.

In buona sostanza, la produzione industriale europea dei veicoli elettrici si trova davanti a una micidiale concorrenza dalla Cina; il documento offre una panoramica di questa situazione e presenta quattro scenari di possibile evoluzione del futuro della costruzione delle auto elettriche in Europa.

In particolare, riuscirà all'industria europea a sopravvivere?

La qualità ed i costi dei veicoli elettrici, prodotti in Cina, sono tali da indurre molte aziende europee ed americane ad attivare canali produttivi in Cina. Poiché il settore dell'automobile genere il 7% del prodotto lordo domestico dell'unione europea e coinvolge la collaborazione di poco più di 14 milioni di soggetti, questa situazione può portare ad una drammatica modifica, in tempi relativamente brevi.

A fronte di questa situazione l'Europa esamina la situazione in Cina, che oggi produce più della metà delle auto elettriche vendute nel mondo. Il prezzo attraente e le prestazioni elevate rappresentano una sfida, che l'Europa difficilmente potrà fronteggiare.

Gli esperti, che sono stati interpellati per sviluppare questo documento, hanno messo in evidenza come molti produttori europei utilizzino componentistica cinese, diventando pertanto potenziali vittime di una diversa impostazione delle vendite, da parte della Cina. Parimenti, gli esperti non condividono l'impostazione data da Ursola von der Leyen, in settembre 2023, quando ella affermò che il prezzo basso nelle autovetture cinesi era dovuto a sostegni economici forniti dal governo; di conseguenza occorreva applicare sanzioni. Le reazioni all'applicazione di questa sanzione non hanno sostanzialmente modificato il volume delle vendite ed i fabbricanti cinesi hanno facilmente assorbito questi costi.

Pubblicità

È in questo panorama che si pone l'importo del deficit commerciale con la Cina, che ha ampiamente superato i 400 miliardi di dollari, e poco tale deficit è stato modificato dall'applicazione di sanzioni. In particolare, gli esperti hanno messo in evidenza come, mentre il mercato europeo si è indirizzato soprattutto ai veicoli ibridi, i cinesi si sono orientati decisamente su veicoli interamente elettrici e stanno trovando oggi un mercato estremamente favorevole, anche per il fatto che la posizione della Cina, nel quadro dei fornitori di batterie, è di assoluta preminenza.

Il fatto poi che, ad esempio, i fabbricanti tedeschi vendano grandi quantità di vetture in Cina fa sì che essi siano alquanto riluttanti all'applicazione di sanzioni, che potrebbero poi riflettersi sui volumi di vendita in Cina.

Il documento si chiude con una valutazione dello scenario dei veicoli elettrici in Europa, nel 2030: vengono presentate tre possibili alternative, che è bene che i lettori analizzino attentamente.

Il documento si chiude mettendo in evidenza come nessun contributo a questo problema è stato offerto dal World Trade organization, e neppure dalle Nazioni Unite.

La lettura di questo documento rappresenta, ad avviso di chi scrive, una utile guida alle scelte future nel settore dell'auto interamente elettrica, perché da oggi al 2030 la situazione potrebbe cambiare ed è difficile prevedere in quale direzione.

Parlamento Europeo - The future of European electric vehicles

Adalberto Biasiotti

Licenza Creative Commons
I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it