

COPERTINA

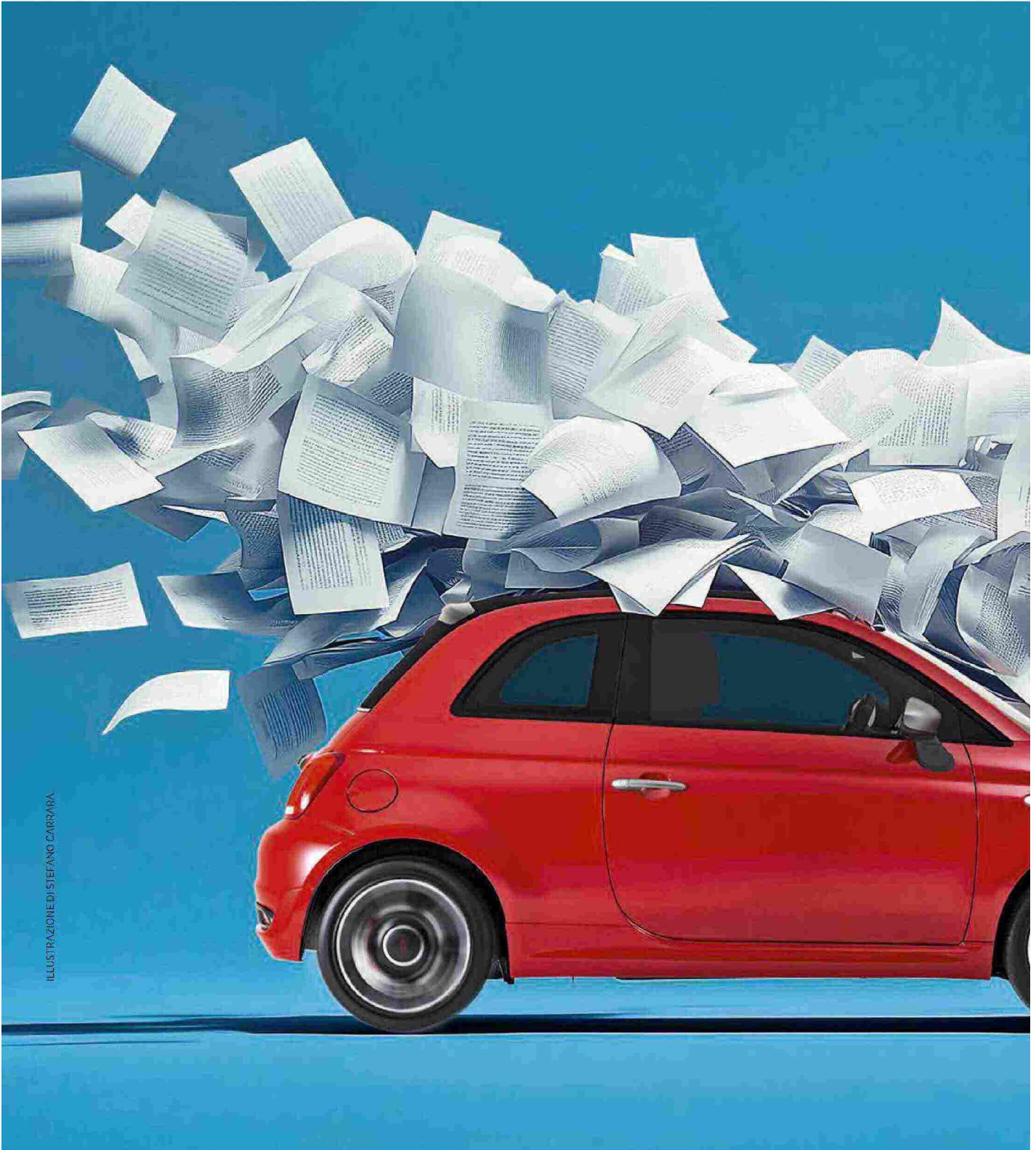


ILLUSTRAZIONE DI STEFANO CARRARA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nel Vecchio continente il settore automotive non solo deve affrontare la concorrenza cinese, ma fare i conti con le direttive e le norme dell'Unione, spesso incomprensibili e contraddittorie, molte prescritte dalle ambizioni verdi o per le nuove tecnologie. Una sfida impari, denunciano i produttori. «Le vetture sono sempre più costose: i clienti non se le possono permettere». Così un «motore» dell'economia rischia di spegnersi.



TRAVOLTA DALLE NORME EUROPEE

Nell'immagine, una Fiat 500 si fa strada in mezzo a norme e prescrizioni imposte al settore automotive dagli organismi regolatori dell'Unione europea. Un carico di adempimenti che si ripercuote anche sul prezzo finale di vendita.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

COPERTINA

di Guido Fontanelli

Quando l'Agenzia europea per le sostanze chimiche ha dichiarato guerra ai Pfas, un gruppo di circa 10 mila composti molto diffusi ma che possono contaminare acqua, suolo e alimenti, forse non si è resa conto dell'impatto che le restrizioni proposte avrebbe avuto sul settore automobilistico: uno tsunami. Perché i Pfas sono utilizzati, grazie alle loro proprietà tecniche uniche, in tantissime parti di una vettura: nei rivestimenti per i sedili, nelle guarnizioni, nelle vernici, nelle batterie. Potenzialmente milioni di componenti auto rientrerebbero nel divieto e attualmente, sostengono i produttori, non esistono alternative valide per molte applicazioni chiave.

Inoltre, questa proposta, che deve essere ancora approvata, si scontra con le direttive a favore delle emissioni zero: «A Bruxelles almeno cinque direzioni generali si occupano di automobili, e talvolta hanno strategie contraddittorie. Quando uno chiede l'eliminazione dei Pfas, gli inquinanti eterni, che è legittimo, l'altro ci chiede auto a batteria. Tuttavia, non ci sono batterie senza Pfas» ha sottolineato Luca De Meo, amministratore delegato di Renault, nel corso di una singolare doppia intervista al quotidiano francese *Le Figaro*: accanto a lui c'era John Elkann, presidente di Stellantis, il gruppo formato dalla fusione tra la ex-Fiat, la Psa (Peugeot) e la Chrysler.

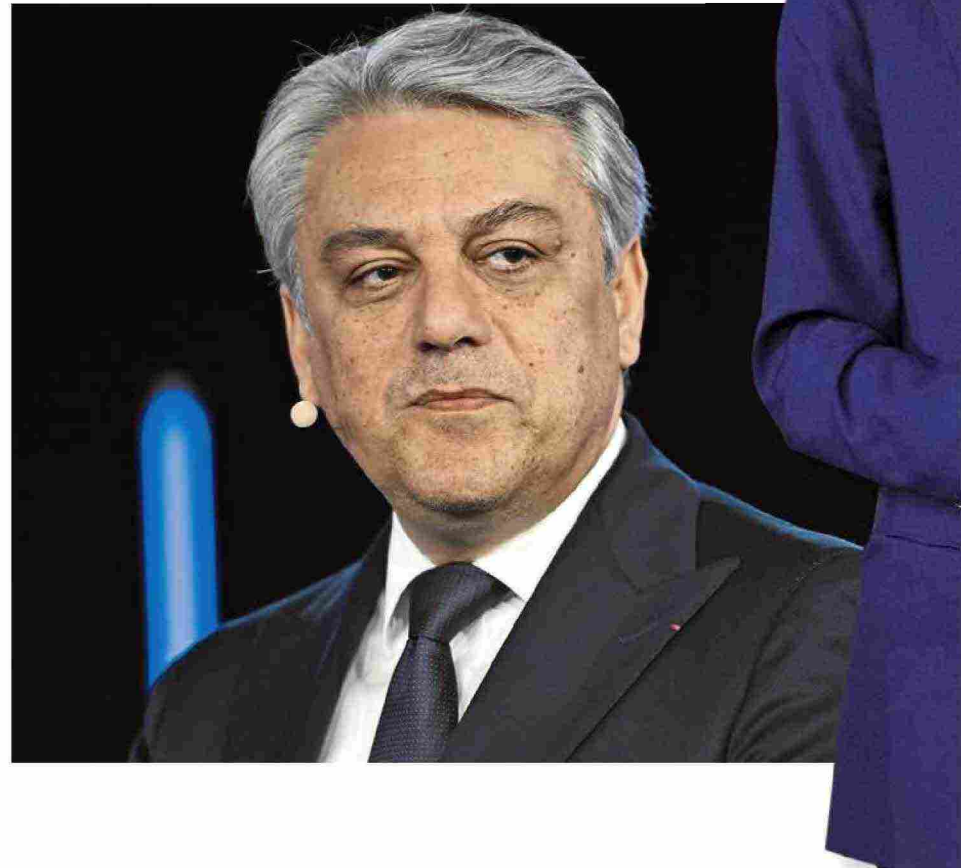
Due agguerriti concorrenti nel mercato delle auto di massa uniti, in via eccezionale, per accusare l'Europa di aver distrutto con la sua bulimia normativa il segmento delle utilitarie: «Le regole europee significano che le nostre auto sono sempre più complesse, sempre più pesanti, sempre più costose e che le perso-

ne, per la maggior parte, non possono più permetterselo» sostengono i due top manager. «Tra il 2015 e il 2030» ha aggiunto De Meo, «il costo di una Clio sarà aumentato del 40 per cento. Questo aumento è del 92,5 per cento attribuibile ai regolamenti».

Sorvolando sul fatto che proporre al mercato tanti Suv e prodotti più cari ha permesso alle loro società di accumulare utili a palate, De Meo ed Elkann hanno lanciato l'allarme sul gigantesco

volume di nuove normative che investiranno l'auto europea entro il 2030: sarebbero più di 100. L'Associazione europea del settore (Acea) indica invece in 150 i regolamenti Ue e in 30 le direttive che riguardano l'industria automobilistica europea, «uno dei settori più pesantemente regolamen-

Sotto, il ceo di Renault Luca De Meo (57 anni) e, a destra, il presidente di Stellantis, John Elkann (49). Nell'altra pagina, un operaio del gruppo Stellantis alla catena di montaggio.



Luca De Meo di Renault e John Elkann di Stellantis hanno lanciato l'allarme sul gigantesco volume di nuove normative che investiranno l'automotive europea entro il 2030: sarebbero più di 100



tati». L'ondata di norme è guidata dalle ambizioni climatiche dell'Unione europea, incapsulate nel Green deal e nel pacchetto Fit for 55, ma anche da obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale, di promozione dell'economia circolare e di gestione della transizione digitale.

Prendiamo il nuovo standard Euro 7 che, pur essendo stato ammorbidito in seguito alle richieste dei costruttori, introduce alcune importanti novità espandendo il focus oltre la CO₂ emessa dal tubo di scappamento per includere impatti ambientali e sanitari più ampi, anche per i veicoli elettrici: impone infatti limiti più stringenti per le particelle solide (come quelle prodotte dall'usura dei

freni e degli pneumatici) e prescrizioni più rigorose sulla durata delle batterie per i modelli elettrici e sulla durata dei sistemi di controllo delle emissioni.

Restando in ambito «green», il Regolamento sui veicoli fuori uso si propone di migliorare la circolarità del settore automobilistico aggiornando le norme sulla progettazione delle vetture e dei camion, e sulla raccolta, il trattamento e il riciclaggio dei mezzi rottamati. In pratica, le case automobilistiche dovranno progressivamente far salire al 25 per cento la plastica riciclata utilizzata nei nuovi veicoli ed essere soggette allo smantellamento obbligatorio e più esteso di componenti. Ci sono poi i rego-

COPERTINA

lamenti sulle batterie che si concentrano sulla loro sostenibilità, durabilità e riciclabilità. Per quanto riguarda la sicurezza, la normativa Gsr2 (General safety regulation 2), ha introdotto una serie di nuovi requisiti per tutte le auto di nuova immatricolazione a partire da luglio 2024: rende obbligatori sistemi avanzati di frenata d'emergenza, mantenimento della corsia, rilevamento della sonnolenza e dell'attenzione, assistenza intelligente alla velocità, telecamera per la retromarcia, segnalazione di arresto di emergenza, registratori di dati di evento (la «scatola nera») utili per ricostruire la dinamica di un incidente. Obblighi contro cui si scaglia De Meo: «Serve davvero un sistema di mantenimento corsia in auto che passano il 95 per cento del tempo in città?». Nei crash-test, «la mia R5 deve comportarsi come una berlina di lusso con un cofano tre volte più lungo. È fisica! Dovrei usare il tungsteno? Chiediamo regole differenziate per le piccole auto. È inaccettabile trattare un veicolo da 3,80 metri come una berlina da 5,5 metri». Posizione comprensibile, perché i sistemi di sicurezza costano, però difficile da condividere: seguendo questo ragionamento una utilitaria che si scontra con un grande Suv non avrebbe scampo... Ma andiamo avanti.

Oltre a occuparsi di inquinamento, di sicurezza, di riciclo, i regolamenti europei per l'auto estendono la loro azione in molti altri campi. Per esempio, il digital. La crescente connettività dei veicoli genera enormi quantità di dati. Questo ha portato all'adozione di regole come l'Eu Data Act per disciplinare l'accesso, l'uso e la condivisione dei dati generati all'interno dei veicoli, con l'obiettivo di promuovere l'innovazione tutelando al contempo i diritti degli utenti. Risultato: nuovi quadri normativi per l'omologazione, la sicurezza e la cybersicurezza.

Previsto, per esempio, l'obbligo per chi conserva i dati (cioè le case automobilistiche) di rendere queste informazioni disponibili per gli utenti o per terze parti designate da questi, a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie. Oppure una prescrizione richiede ai costruttori di mettere a punto un sistema di gestione della cybersicurezza. E l'omologazione di un'auto prevede di dimostrare che siano in atto misure di questo genere che coprono il ciclo di vita del veicolo. Insomma, tanti obblighi, norme, regolamenti e aggiornamenti burocratici che costano e che soffocherebbero l'industria europea dell'auto.

A destra, Palazzo Berlaymont, sede della Commissione europea a Bruxelles. Sotto, la nuova Grande Panda, ispirata al modello di utilitaria prodotto dalla Fiat a partire dagli anni Ottanta.

Non è che nelle altre aree avanzate del pianeta non ci siano raffiche di prescrizioni sui veicoli. La stessa Acea in un documento del 2023 contava 195 regolamenti introdotti dagli Usa dal 1992 con una

punta di una quarantina di norme solo nel 2022. Mentre la Cina ne ha approvate 337 sempre nello stesso periodo.

Commenta un manager che lavora presso un grande gruppo cinese: «In generale qui sono leggermente più indietro sul contenimento della CO₂ e su alcune norme ambientali. Su omologazioni, sicurezza, cybersecurity direi siano molto simili». È del resto inevitabile che un prodotto così complesso, che ha impatti rilevanti sull'ambiente e sulla sicurezza sia nel mirino dei legislatori, soprattutto in una fase di rapido sviluppo delle tecnologie. Ma forse l'Europa, famosa per la sua mania per le discipline di legge, sta esagerando. «Un quarto della nostra ingegneria è dedicato esclusivamente alla regolamentazione» si lamenta Elkann.

L'Acea ha invocato un «quadro normativo semplificato» e «una legislazione più intelligente anziché più numerosa».



GETTY IMAGES (3), REUTERS



In un mercato già costoso le utilitarie sono sempre meno

Il costo crescente delle vetture e lo spostamento dei gusti dei consumatori verso i Suv hanno spinto le auto più piccole verso l'estinzione. Nel 2011 i segmenti A e B, dominati dalla Fiat Panda e dalla Punto, rappresentavano il 49 per cento del mercato italiano, che allora valeva 1,7 milioni di automobili. Le berline medie (segmenti C,D ed E) erano il 21,8 per cento dei modelli. I Suv invece pesavano per

il 14,7 per cento sul totale immatricolato. A 13 anni di distanza il panorama è completamente stravolto. Il mercato nel 2024 si è ridotto a 1,5 milioni di vetture. Le utilitarie e le eredi della scomparsa Punto sono scese al 33,3 per cento, le auto dei segmenti medi al 10,1 per cento mentre i Suv (a loro volta suddivisi tra piccoli, compatti, medi e grandi) sono saliti al 53,7 per cento e continuano a scalare le classifiche.

Tra le proposte avanzate ci sono il raggruppamento dei requisiti normativi, l'attenzione alle nuove omologazioni (regolare il futuro, non il passato imponendo aggiornamenti a vetture già sul mercato) e la creazione di uno sportello unico o una task force per condurre valutazioni d'impatto specifiche per il settore e test di coerenza delle nuove leggi. Commenta Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione italiana dell'automotive: «A livello Ue, occorre fermare la bulimia regolatoria che investe il nostro comparto e, al contempo, invertire la rotta eliminando i provvedimenti che risultino controproducenti. Ogni nuova norma deve dimostrare preventivamente di aumentare la competitività delle imprese».

Conclusione lapidaria: «Oggi, la maggior parte delle norme non favorisce una maggiore agilità sul mercato, ma comporta soltanto costi e confusione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

21 maggio 2025 | Panorama 13

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849