

Auto elettriche, Bruxelles in retromarcia: l'addio alla benzina è un miraggio

Le vendite crescono a rilento, le colonnine di ricarica sono poche e maldistribuite, la capacità di reagire ad eventuali blackout di rete non adeguata, la catena di approvvigionamento delle batterie del tutto dipendente dalle importazioni: questo l'impietoso quadro sullo stato delle auto elettriche in Europa dipinto dagli stessi funzionari della direzione generale Mercato interno e industria della Commissione Europea. L'avvertimento è chiaro e **getta un'ombra** dinnanzi all'entusiasmo "green" sbandierato fino ad oggi dalle autorità europee: l'Europa è lontana dall'essere pronta per **vietare i motori a combustione**. Secondo quanto stabilito dal "Green Deal" in tutta Europa l'addio ai veicoli a benzina e diesel è fissato per il 2035, ma l'allarme lanciato dalla Commissione lascia presagire che il termine fissato **potrebbe tornare in discussione**.

A segnalare il sostanziale ritardo nei tempi di sviluppo della cosiddetta **Route35** è il Commissario francese della direzione generale Mercato interno e industria Thierry Breton, che con un [post](#) su X fa notare polemicamente come gli obiettivi del «Green Deal **non verranno raggiunti con la bacchetta magica**», ma con i necessari aggiustamenti di sorta. Breton e la direzione generale hanno a tal proposito redatto un breve [documento](#) che ruota su cinque diversi punti chiave con l'ausilio di tabelle grafiche per mostrare le diverse carenze che devono obbligatoriamente venire colmate se si vuole davvero arrivare a raggiungere l'obiettivo zero auto a benzina-diesel entro il 2035. Il primo grafico mostra **l'evoluzione delle vendite delle auto elettriche nel mercato europeo**, e riporta come nel 2023 siano stati venduti circa 1,5 milioni di veicoli contro gli 1,1 milioni del 2022; eppure, per raggiungere l'obiettivo 2035 e soddisfare la richiesta, le vendite dovrebbero **"aumentare di sette volte"**, raggiungendo quota 10 milioni; il tutto senza considerare che la percentuale di veicoli cinesi venduta è aumentata esponenzialmente passando dall'1% del 2021 al **20% del 2023**, a testimonianza della arretratezza del mercato europeo anche nella produzione di automobili a batteria. Il secondo punto rimane all'interno dell'orizzonte delle vendite, e rileva la sostanziale **insostenibilità dei prezzi** per le famiglie che non sono dotate di reddito alto. Le macchine elettriche europee, insomma, non solo sono poche e poco vendute, ma anche troppo costose.

Altra carenza rilevata dal rapporto è quella della **mancanza delle infrastrutture e delle colonnine di ricarica**. Sebbene infatti la commissione accolga con approvazione l'incremento nel numero delle stazioni di ricarica, cui aumento è in linea con gli standard di regolazione di *Route35*, il 61% di esse si trova in soli tre Paesi dell'Unione, e per giunta mancano i dati relativi alla capacità della rete elettrica di sostenere il carico dei veicoli a batteria. Il quarto punto problematico è relativo al **settore lavorativo**, e nonostante riconosca la validità del progetto di riqualifica dei lavoratori lanciato da *Automotive Skills Alliance*, denuncia la attuale mancanza di lavoratori qualificati nel settore, che pare stia

Auto elettriche, Bruxelles in retromarcia: l'addio alla benzina è un miraggio

vivendo un forte calo. Ultimo, ma non meno importante, l'**accesso alle risorse**. All'Unione Europea manca infatti una filiera di produzione delle batterie che, nonostante in crescita, necessita di accelerare i tempi di costruzione, e che soprattutto deve far fronte alla strutturale insufficienza della catena di approvvigionamento dei materiali, per la quale il rischio di dipendenza dall'estero risulta elevatissimo.

La transizione alle auto elettriche, pur [problematica di suo](#) in fatto di [sostenibilità](#), rientra all'interno del *Green Deal* europeo, il patto tra Paesi membri che prevede la stipula di una serie di obiettivi da raggiungere entro determinate date limite fissate nell'ottica dello scopo ultimo delle **zero emissioni entro il 2050**. La transizione del settore automobilistico sarebbe da raggiungere **entro il 2035**. Per farlo, tuttavia, sono necessari interventi strutturali e investimenti mirati, che come ha rilevato il rapporto redatto dal gruppo di Breton sono ancora ben lontani dalla realizzazione.

[di Dario Lucisano]