

Elettrificazione o fallimento: ecco come gli OEM possono soddisfare gli obiettivi di CO2 previsti nel 2025

Roma, 27 agosto 2024

- Nel 2025 l'Unione Europea inasprirà notevolmente gli obiettivi di emissione di CO2 per i produttori di automobili.
- Il mancato rispetto dei limiti di emissioni di CO2 può comportare pesanti multe, che incideranno per centinaia di milioni di euro sui bilanci dei grandi gruppi industriali dell'Automotive.
- Per raggiungere i nuovi obiettivi l'unica strada da percorrere è aumentare in modo significativo le vendite di BEV e PHEV, in uno scenario in cui gli incentivi vengono ridotti e il mercato si sta mostrando sempre più scettico nel passaggio all'auto elettrica o elettrificata.
- Gli OEM devono fare massiccio ricorso a strategie come il pooling di CO2 (l'acquisto di crediti di CO2 dai costruttori virtuosi), il rincaro dei prezzi di listino e un più puntuale monitoraggio della CO2 per affrontare in maniera vincente le prossime sfide.

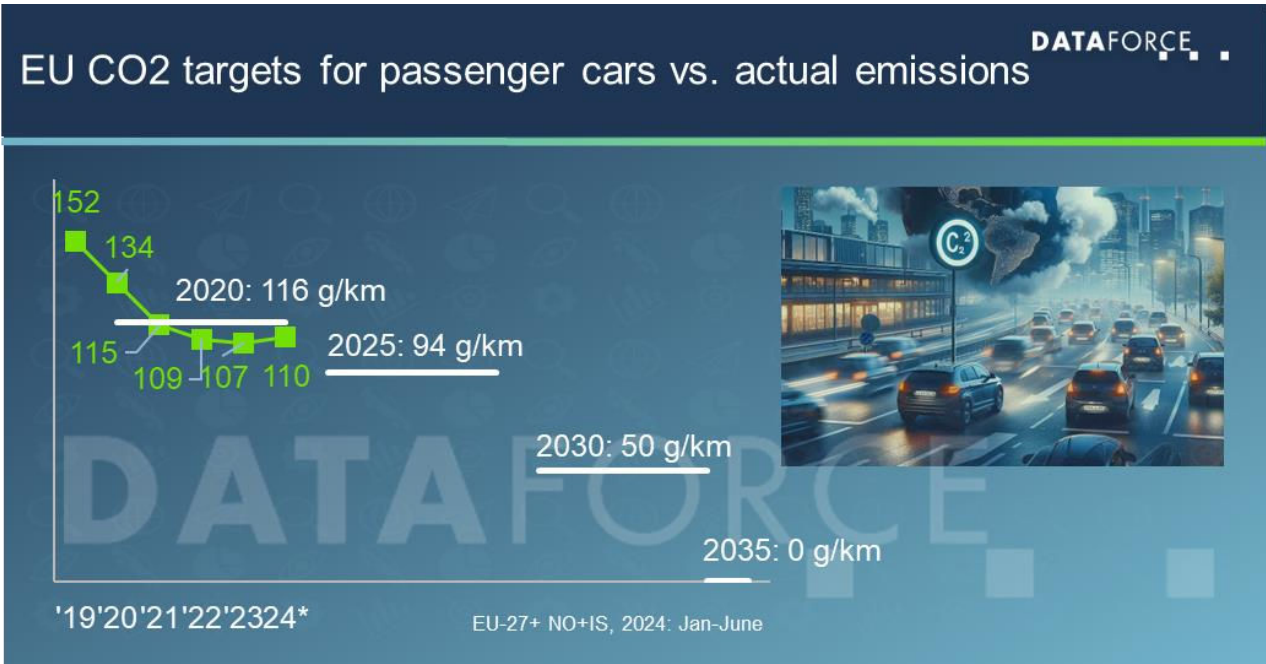
“Se le BEV e le PHEV continueranno a riscuotere scarso successo, i costruttori dovranno ridurre le vendite di auto con motori endotermici alzando ancora di più i prezzi”, commenta Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia. “Le multe avranno come risultato ulteriori tagli alla produzione e alla forza lavoro, con il rischio di affossare ulteriormente l'industria europea. Ciononostante, non si vede affatto una levata di scudi da parte dei costruttori del Vecchio Continente: stiamo facendo l'ennesimo assist ai player cinesi (e all'americana Tesla) costruttori di auto elettriche che, oltre a puntare al dominio del mercato europeo, possono guadagnare vendendo i crediti di CO2”.

2025: UN ANNO DI SVOLTA PER LE EMISSIONI DI CO2

Nel 2025, l'UE inasprirà notevolmente gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 per i produttori di automobili. Per le autovetture, le emissioni medie delle auto nuove vendute dovranno scendere sotto i 93,6 g/km, con una riduzione quindi del 19% rispetto ai 116 g/km in vigore nel 2024. I veicoli commerciali leggeri (LCV) fino a 3,5 tonnellate vedranno invece gli obiettivi scendere da 185 a 154 g/km, con una riduzione del 17%.

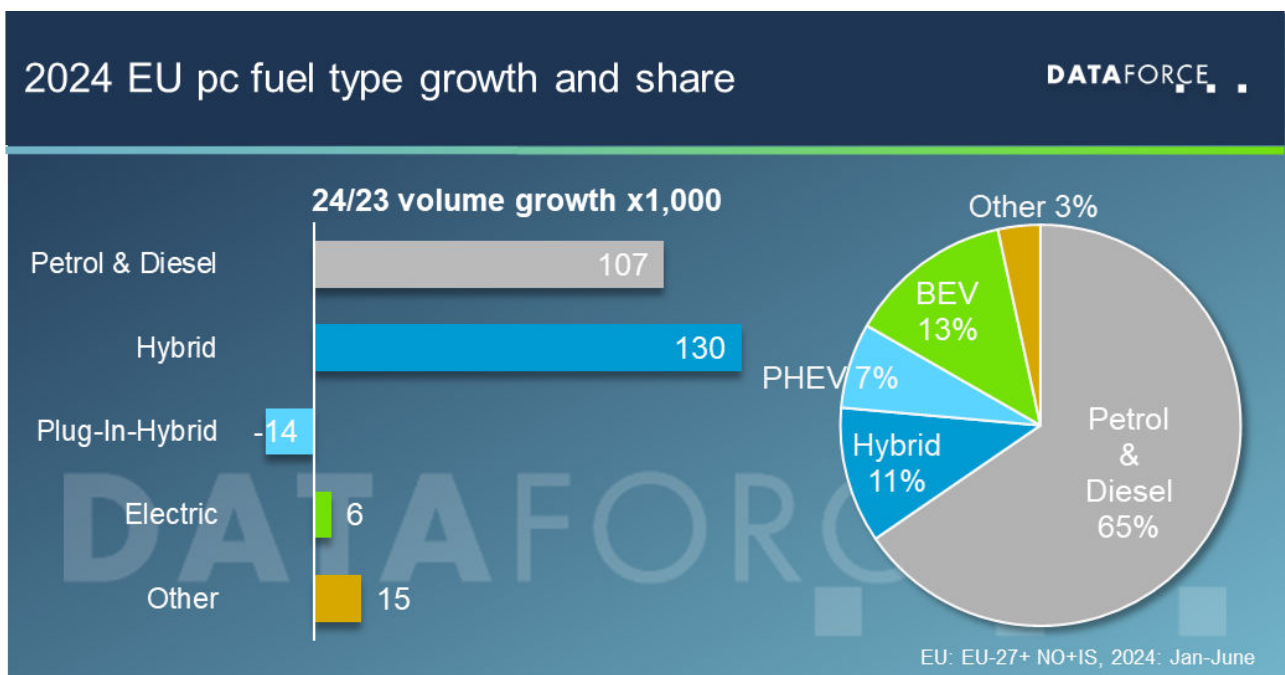
PESANTISSIME MULTE PER I COSTRUTTORI CHE NON RISPETTERANNO I LIMITI

Il superamento dei limiti di CO2 può comportare multe consistenti. Che sono calcolate in 95 euro moltiplicati per l'eccesso di g/km di CO2 e per il volume delle immatricolazioni. Per i grandi gruppi degli OEM questo si tradurrà in sanzioni pari a centinaia di milioni di euro.



I MOTORI A COMBUSTIONE OSTACOLANO L'ABBASSAMENTO DELLE EMISSIONI MEDIE DI CO2

Nonostante gli ambiziosi obiettivi, quest'anno i progressi nella riduzione della CO2 sono stati minimi. Addirittura, i primi sei mesi del 2024 hanno mostrato un livello di emissioni più elevato rispetto all'intero anno e al primo semestre 2023. BEV e PHEV offrono il maggiore potenziale di riduzione, ma i tagli agli incentivi all'acquisto che si sono registrati un po' in tutta Europa (tranne che in Italia) hanno ostacolato la loro diffusione.



Da gennaio a giugno 2024, il mercato automobilistico europeo (UE-27 + Islanda + Norvegia) è cresciuto di quasi 243.000 nuove immatricolazioni (+4,3%), mentre le immatricolazioni di BEV e PHEV sono diminuite di 9.000 unità. Più della metà della crescita è derivata dagli ibridi full che, sebbene più efficienti nei consumi, hanno comunque emissioni superiori alla media delle autovetture.

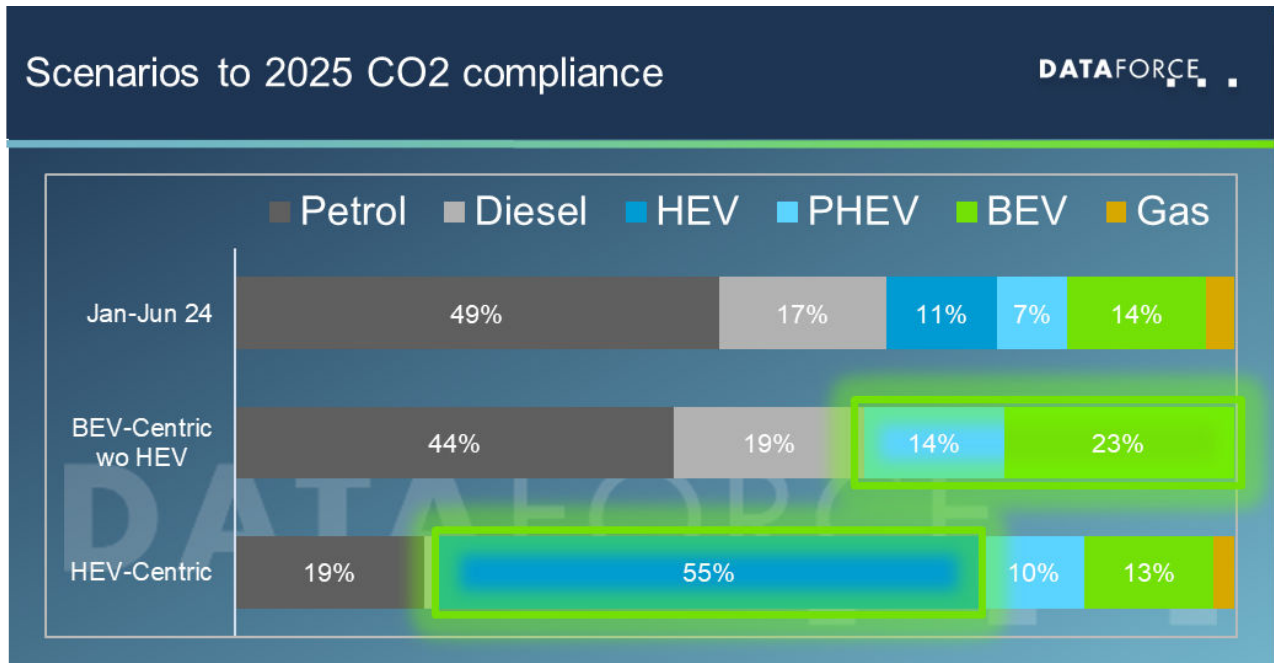
I BUONI E I CATTIVI

Partendo dalle tendenze generali, ecco un'analisi sui diversi gruppi di OEM. In effetti tutti i costruttori hanno già compiuto notevoli sforzi per rispettare gli obiettivi attualmente in vigore e hanno ottenuto discreti risultati. Nel 2023, tutti i principali OEM hanno ridotto le loro emissioni medie al di sotto dei loro specifici target individuali. Anche per il 2024, gli obiettivi sembrano a portata di mano. Sette dei primi dieci gruppi sono già al di sotto dei loro target. Il Gruppo Volkswagen, l'alleanza Renault-Nissan-Mitsubishi e Ford sono leggermente fuori target, ma dovrebbero essere in grado di ridurre gli 1-2 g/km mancanti nella seconda metà dell'anno.



Tuttavia, la situazione sarà completamente diversa per il 2025. Tra tutti i produttori con motori a combustione interna nella loro gamma di modelli, solo Geely (che possiede, tra gli altri brand, Volvo, Polestar e Lotus) e SAIC Group (che controlla MG) sono al di sotto della soglia di 93,6 g/km. Dopo di loro, Toyota (105 g/km) e BMW (106 g/km) hanno bisogno di una riduzione relativamente moderata, ma tutti gli altri dovranno fare sforzi significativi. Ciò sarà particolarmente impegnativo per il Gruppo Volkswagen e per Ford. Considerando le loro auto più pesanti della media (la massa è attualmente uno degli elementi per il calcolo dei limiti di emissioni di CO2 per ciascun costruttore), i loro obiettivi individuali per il 2024 sono saliti rispettivamente a 121 e 124 g/km, il che fornisce un certo margine di manovra. Tuttavia, questa modifica del peso verrà cancellata a partire dal 2025, poiché il fattore peso nell'equazione diventerà negativo.

ELETTRIFICAZIONE: LA STRADA VERSO IL RAGGIUNGIMENTO DELLA CONFORMITÀ



Per ridurre le emissioni medie di CO2 l'anno prossimo, ciascun OEM adotterà le proprie strategie. Il comune denominatore sarà però la produzione di un maggior numero di auto elettrificate. Sulla base delle attuali emissioni specifiche per tipologia di carburante, un OEM senza ibridi full nel suo portafoglio avrà bisogno del 37% di BEV e PHEV nel suo mix di vendita. Con la presenza di ibridi full, il compito diventa apparentemente più facile. In uno scenario con una quota HEV del 55%, la proporzione BEV/PHEV necessaria si riduce al 23%. Tuttavia, gli OEM con un forte sbilanciamento sugli HEV in genere vendono meno BEV. Un altro elemento da considerare è che la normativa UE consente di dare maggior peso alle immatricolazioni BEV, quando le auto vengono vendute in mercati con quote di elettrificazione relativamente basse.

POOLING DI CO2: UN'ANCORA DI SALVEZZA STRATEGICA

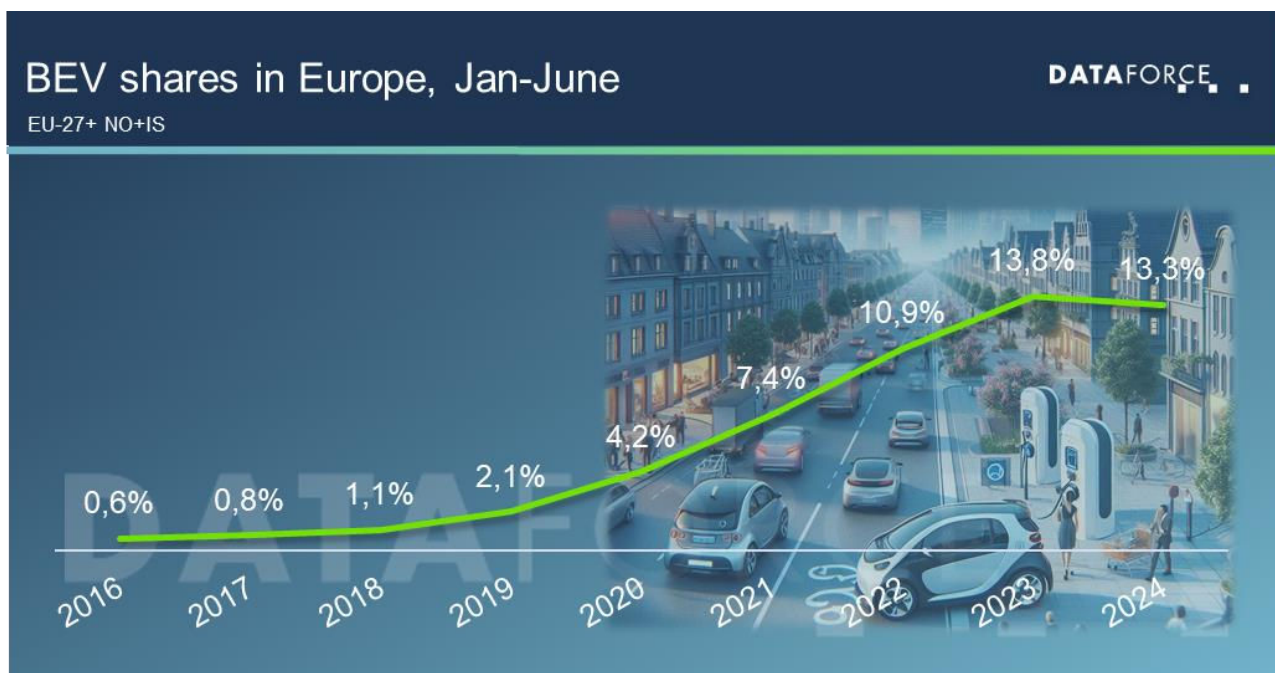
Un'altra opzione per la conformità alla CO2 è il pooling di CO2, cioè l'acquisto di crediti di CO2 dai costruttori più virtuosi. Effettivamente non c'è stato un grande ricorso al pooling negli ultimi due anni, ma già nel 2021 l'ex gruppo FCA ora confluito in Stellantis aveva acquistato crediti da Tesla e da Honda per ridurre la sua media di CO2. Dataforce prevede una ripresa di questa strategia nel 2025, quando i produttori di soli veicoli elettrici potranno vendere un grande quantitativo di certificati di emissione ad altri gruppi.

L'IMPORTANZA DEL MONITORAGGIO DELLA CO2

Gli obiettivi di CO2 saranno quindi una parte importante dei target annuali di tutti i costruttori, esattamente come lo sono, da sempre, gli obiettivi di vendita. Con il monitoraggio mensile delle emissioni, gli OEM possono identificare i mercati o i segmenti che hanno il più alto impatto positivo o negativo e quindi orientare la strategia di vendita verso la conformità alla CO2 con tempo sufficiente per reagire.

INCREMENTARE LA PRODUZIONE DI BEV: STRATEGIE E SFIDE

Dalla prospettiva attuale, raggiungere quote di elettrificazione molto elevate sembra un obiettivo irraggiungibile. Tuttavia, l'elettrificazione non è un processo lineare: avviene a tappe. In passato, il balzo dal 2019 al 2020 è stato sorprendentemente elevato. L'attuale battuta d'arresto è anche influenzata dalla brusca eliminazione degli incentivi per i veicoli elettrici in Germania, che è il più grande mercato BEV d'Europa in termini di volume.



Detto questo, la situazione è diversa ora, poiché è diventato più difficile convincere altri clienti a passare all'auto elettrica abbandonando le tradizionali motorizzazioni endotermiche. Potrà avvenire solamente quando ci saranno cambiamenti significativi nella struttura dei prezzi. Gli attuali cali nei costi del litio e delle batterie consentono in effetti alcuni tagli di prezzo attraverso la catena di fornitura, ma gli OEM dovranno anche tagliare i costi in altri ambiti per mantenersi su livelli di redditività accettabili. Aumentare la produzione e sostituire le costose batterie NMC (nicel, manganese e cobalto) con le più economiche batterie LFP (litio, ferro e fosfato) potrebbe essere una valida alternativa. È anche probabile che gli OEM riducano gradualmente le promozioni sulle ICE, fino quasi alla totale eliminazione, e concentrino gli sconti sulle BEV. Ultimo ma non meno importante, la diffusione di un maggior numero di modelli più piccoli e più convenienti aiuteranno a effettuare la transizione anche nel mercato di massa.

*Nel caso di pubblicazione di informazioni e/o grafici/tabelle contenuti in questo comunicato, citare sempre la fonte **DATAFORCE ITALIA**.*