



Auto, l'Ue rivede gli obiettivi: dal 2035 -90% emissioni per i nuovi veicoli anziché -100%

## Descrizione

(Adnkronos) ?? La Commissione Europea aggiusta gli obiettivi di decarbonizzazione del settore auto, con l'attesa modifica del regolamento sulle emissioni di anidride carbonica per vetture e furgoni. Dal 2035 in poi, le case automobilistiche europee, secondo la proposta dell'esecutivo Ue, dovranno rispettare un obiettivo di riduzione delle emissioni allo scarico del 90% rispetto ai livelli del 2021, anziché del 100%, mentre il restante 10% delle emissioni dovrà essere compensato attraverso l'utilizzo di acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione, o da combustibili sintetici e biocarburanti.

Questa rimodulazione consentirà ai veicoli ibridi plug-in (Phev), ai veicoli con range extender (un piccolo motore a scoppio che si accende per ricaricare la batteria quando si scarica, ndr), ai veicoli ibridi leggeri e ai veicoli con motore a combustione interna di continuare a svolgere un ruolo nel settore anche dopo il 2035, oltre ai veicoli completamente elettrici (Ev) e a idrogeno.

Prima del 2035, le case automobilistiche potranno beneficiare di supercrediti per le piccole auto elettriche a prezzi accessibili prodotte nell'Unione Europea. Per la Commissione, questo incentiverà la vendita di un maggior numero di auto elettriche di piccole dimensioni. Per l'obiettivo al 2030 per auto e furgoni, viene introdotta ulteriore flessibilità, consentendo il banking & borrowing (un sistema di flessibilità temporanea, ndr) per il periodo 2030-2032. Un'altra ulteriore flessibilità è stata data al segmento dei furgoni, dove l'adozione dell'elettrico è stata strutturalmente più difficile (nei veicoli commerciali comporta una sfida ingegneristica particolarmente complessa, perché la batteria occupa molto spazio, prezioso per un veicolo di questo tipo, ndr), con una riduzione dell'obiettivo di emissioni di Co2 per i furgoni entro il 2030 dal 50% al 40%, sempre rispetto al 2021.

La Commissione propone inoltre una modifica mirata alle norme sulle emissioni di Co2 per i veicoli pesanti, con una flessibilità che faciliti il rispetto degli obiettivi del 2030. Per quanto riguarda le flotte aziendali, gli obiettivi sono stabiliti a livello di Stato membro per sostenere la diffusione di veicoli a zero e basse emissioni.

Poiché le auto aziendali percorrono un chilometraggio annuo più elevato, significherà anche maggiori riduzioni delle emissioni. Inoltre, le emissioni zero o basse e la dicitura "Made in the EU" diventeranno un prerequisito per i veicoli che beneficiano di sostegno finanziario pubblico.

Verrà creato anche, annuncia la Commissione, un programma Battery Booster, mirato ad accelerare lo sviluppo di una catena del valore delle batterie interamente prodotta nell'UE. La dotazione finanziaria sarà peraltro molto ridotta, appena 1,8 mld di euro. Nell'ambito del programma Battery Booster, 1,5 miliardi di euro sosterranno i produttori europei di celle per batterie, attraverso prestiti senza interessi.

Una linea, quella dell'esecutivo europeo, fortemente sostenuta da Italia e Germania ma che non piace a tutti. Di un primo passo nella giusta direzione che noi per primi abbiamo indicato, parla il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso secondo cui "una breccia nel muro dell'ideologia, con il riconoscimento dei principi della neutralità tecnologica e del Made in Europe, anche a tutela delle imprese della componentistica. Ma ora il muro va abbattuto. Lavoreremo con gli Stati membri che condividono il nostro approccio" afferma "nella certezza che occorra una revisione dei regolamenti più organica, radicale e concreta. È il momento di scelte strategiche chiare e omogenee, non di compromessi o di tatticismi". Per Urso sono apprezzabili le novità sulle piccole vetture di produzione europea e sui carburanti rinnovabili, inclusi i biocarburanti, aperture per le quali l'azione dell'Italia ha avuto un ruolo decisivo. Tuttavia aggiunge "occorre estendere il principio della neutralità tecnologica anche alle flotte aziendali e realizzare una completa revisione del regolamento sui veicoli pesanti, valorizzando tutte le tecnologie. Non si può più aspettare: è questo il tempo delle riforme".

Come era prevedibile anche il cancelliere tedesco Friedrich Merz ha accolto positivamente la decisione della Commissione. "Maggiore apertura alla tecnologia e maggiore flessibilità sono i giusti passi", afferma Merz giudicando positivo che la Commissione stia ora aprendo la regolamentazione nel settore automobilistico aggiungendo che il suo governo ora "esaminerà in dettaglio le ampie proposte della Commissione europea".

Critica invece Parigi che "si rammarica della flessibilità concessa ai veicoli termici nel 2035 e farà tutto il possibile perché questa deroga venga eliminata durante i negoziati tra i Venti-sette", afferma la ministra della Transizione ecologica, Monique Barbut, intervenendo a Bruxelles. Ma per Barbut al di là di questo punto, il piano europeo riprende in larga parte le posizioni francesi. "Molte delle proposte francesi sono state accolte. La preferenza europea rappresenta una vittoria enorme in un settore strategico come quello automobilistico".

A bocciare la nuova linea europea anche Legambiente che parla di "una scelta miope e perdente che rischia di portare una serie di conseguenze negative per la competitività futura del nostro comparto automobilistico facendo, al tempo stesso, un regalo al principale competitor cinese".

???

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

**Categoria**

---

1. Comunicati

**Tag**

1. Ultimora

**Data di creazione**

Dicembre 16, 2025

**Autore**

redazione

*default watermark*