



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

Descrizione

(Adnkronos) L'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, anzich  del 100%, mentre il restante 10% delle emissioni dovr  essere compensato attraverso l'utilizzo di acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione, o da combustibili sintetici e biocarburanti.

Questa rimodulazione consentir  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 incentiver  la vendita di un maggior numero di auto elettriche di piccole dimensioni. Per l'obiettivo al 2030 per auto e furgoni, viene introdotta ulteriore flessibilit , consentendo il "banking & borrowing" (un sistema di flessibilit  temporanea, ndr) per il periodo 2030-2032. Un'ulteriore flessibilit    data al segmento dei furgoni, dove l'adozione dell'elettrico   stata strutturalmente pi  difficile (nei veicoli commerciali comporta una sfida ingegneristica particolarmente complessa, perch  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 flessibilit  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.

Poich  le auto aziendali percorrono un chilometraggio annuo pi  elevato, significher  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.

Verr  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    per  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 neutralit   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 pi  organica, radicale e concreta.    il momento di scelte strategiche chiare e omogenee, non di compromessi o di tatticismi  . Per Urso sono   apprezzabili le novit   sulle piccole vetture di produzione europea e sui carburanti rinnovabili, inclusi i biocarburanti, aperture per le quali lâ  azione dell  Italia ha avuto un ruolo decisivo. Tuttavia    aggiunge    occorre estendere il principio della neutralit   tecnologica anche alle flotte aziendali e realizzare una completa revisione del regolamento sui veicoli pesanti, valorizzando tutte le tecnologie. Non si pu  pi  aspettare:    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 flessibilit   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   esaminer   in dettaglio le ampie proposte della Commissione europea  .

Critica invece Parigi che   si rammarica della flessibilit   concessa ai veicoli termici nel 2035 e far   tutto il possibile perch   questa deroga venga eliminata durante i negoziati tra i Ventisette  , afferma la ministra della Transizione ecologica, Monique Barbut, intervenendo a Bruxelles. Ma per Barbut al di l   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 competitivit   futura del nostro comparto automobilistico facendo, al tempo stesso, un regalo al principale competitore cinese  .

    

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Dicembre 16, 2025

Autore

redazione

default watermark