



## ***Primo Piano - Breaking news Infrastrutture Energetiche - La Commissione Europea rivede lo stop ai motori termici: dal 2035 emissioni ridotte al 90%***

**Roma - 16 dic 2025 (Prima Pagina News) Le restanti emissioni del 10 % dovranno essere compensate mediante l'uso di acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione o da carburanti elettronici e biocarburanti.**

La Commissione ha presentato oggi il pacchetto automobilistico per sostenere gli sforzi del settore nella transizione verso una mobilità pulita. Stabilisce un quadro politico ambizioso ma pragmatico per garantire la neutralità climatica e l'indipendenza strategica entro il 2050, fornendo nel contempo maggiore flessibilità ai produttori. Risponde inoltre agli inviti dell'industria dell'UE a semplificare le norme. Il settore automobilistico è stato fondamentale per la forza industriale dell'Europa per decenni, sostenendo milioni di posti di lavoro e guidando l'innovazione tecnologica. Mentre il mondo sta cambiando, l'industria automobilistica si sta trasformando attraverso nuove tecnologie e attori. Il pacchetto odierno mantiene un forte segnale di mercato per i veicoli a emissioni zero (ZEV), offrendo al contempo all'industria una maggiore flessibilità per raggiungere gli obiettivi di CO<sub>2</sub>, e sostiene i veicoli e le batterie prodotti nell'Unione europea. L'iniziativa sui veicoli aziendali sosterrà la diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni. L'omnibus per il settore automobilistico migliora la competitività risparmiando sui costi, che dovrebbero ammontare a circa 706 milioni di EUR all'anno, e riducendo la burocrazia, garantendo nel contempo una maggiore certezza degli investimenti. La presidente della Commissione von der Leyen ha dichiarato: "Innovazione. Mobilità pulita. Competitività. Quest'anno queste sono state le principali priorità dei nostri intensi dialoghi con il settore automobilistico, le organizzazioni della società civile e le parti interessate. E oggi ci rivolgiamo a loro tutti insieme. Poiché la tecnologia trasforma rapidamente la mobilità e la geopolitica rimodella la concorrenza globale, l'Europa rimane in prima linea nella transizione pulita globale." La Commissione presenta un pacchetto che affronta sia l'offerta che la domanda della transizione del settore automobilistico: sul versante dell'offerta, presenta un riesame delle norme vigenti in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni e una modifica mirata a quelle per i veicoli pesanti. Sul versante della domanda, propone un'iniziativa per decarbonizzare i veicoli aziendali con obiettivi nazionali vincolanti per i veicoli a zero e a basse emissioni. Le norme in materia di CO<sub>2</sub> offrono ora ulteriori flessibilità per sostenere l'industria e rafforzare la neutralità tecnologica, fornendo nel contempo prevedibilità ai fabbricanti e mantenendo un chiaro segnale di mercato verso l'elettrificazione. A partire dal 2035 le case automobilistiche dovranno rispettare un obiettivo di riduzione delle emissioni dallo scarico del 90 %, mentre le restanti emissioni del 10 % dovranno essere compensate mediante l'uso di acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione o da carburanti elettronici e biocarburanti. Ciò consentirà agli ibridi plug-in



(PHEV), agli estensori di gamma, agli ibridi leggeri e ai veicoli con motore a combustione interna di svolgere ancora un ruolo oltre il 2035, oltre ai veicoli completamente elettrici (EV) e a idrogeno. Prima del 2035 i costruttori di automobili potranno beneficiare di "supercrediti" per le piccole auto elettriche a prezzi accessibili prodotte nell'Unione europea. Ciò incentiverà la diffusione sul mercato di modelli di veicoli elettrici più piccoli. Per quanto riguarda l'obiettivo 2030 per le autovetture e i furgoni, è introdotta un'ulteriore flessibilità consentendo l'"indebitamento bancario" per il periodo 2030-2032. È concessa un'ulteriore flessibilità per il segmento dei furgoni, in cui la diffusione dei veicoli elettrici è stata strutturalmente più difficile, con una riduzione dell'obiettivo di CO<sub>2</sub> per il 2030 dal 50 % al 40 %. La Commissione propone inoltre una modifica mirata delle norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti, con una flessibilità che facilita il rispetto degli obiettivi per il 2030. Per quanto riguarda i veicoli aziendali, sono fissati obiettivi obbligatori a livello degli Stati membri per sostenere la diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni da parte delle grandi imprese. La presenza sul mercato di un maggior numero di veicoli a zero e a basse emissioni, sia di prima che di seconda mano, andrà a vantaggio di tutti i clienti. Poiché le auto delle aziende coprono chilometraggi annuali più elevati, significa anche maggiori riduzioni delle emissioni. Renderà inoltre le emissioni zero o basse e il "Made in the EU" un prerequisito per i veicoli che beneficiano del sostegno finanziario pubblico. Con 1,8 miliardi di EUR, il Battery Booster accelererà lo sviluppo di una catena del valore delle batterie interamente realizzata nell'UE. Nell'ambito del Battery Booster, 1,5 miliardi di euro sosterranno i produttori europei di celle per batterie attraverso prestiti senza interessi. Ulteriori misure politiche mirate sosterranno gli investimenti, creeranno una catena del valore europea delle batterie e promuoveranno l'innovazione e il coordinamento tra gli Stati membri. Tali misure miglioreranno la competitività di costo del settore, assicureranno le catene di approvvigionamento a monte e sosterranno una produzione sostenibile e resiliente nell'UE, contribuendo a ridurre i rischi derivanti dagli attori dominanti del mercato mondiale. L'Omnibus per il settore automobilistico alleggerirà gli oneri amministrativi e ridurrà i costi per i produttori europei, rafforzando la loro competitività globale e liberando risorse per la decarbonizzazione. Si prevede che le imprese risparmino circa 706 milioni di euro all'anno, portando i risparmi amministrativi grazie a tutti gli omnibus e alle iniziative di semplificazione che la Commissione ha presentato finora a circa 14,3 miliardi di euro all'anno. Propone, tra l'altro, di ridurre il numero di atti di diritto derivato che saranno adottati nei prossimi anni e di semplificare le prove per i nuovi furgoni e autocarri per passeggeri. Ciò ridurrà i costi mantenendo i più elevati standard ambientali e di sicurezza. L'introduzione dei furgoni elettrici nel trasporto domestico è sostenuta da misure che li pongono su un piano di parità con i furgoni a combustione interna per quanto riguarda i tempi di riposo e le norme dei conducenti. L'Omnibus introduce anche una nuova categoria di veicoli nell'ambito dell'iniziativa Small Affordable Cars, che copre veicoli elettrici fino a 4,2 metri di lunghezza. Ciò consentirà agli Stati membri e alle autorità locali di sviluppare incentivi mirati, stimolando la domanda di veicoli elettrici di piccole dimensioni prodotti nell'UE. La Commissione sta inoltre aggiornando e armonizzando le norme in materia di etichettatura delle autovetture, affinché i clienti possano disporre di informazioni complete sulle emissioni delle autovetture al momento dell'acquisto. La decisione della Commissione Europea è stata accolta



positivamente dal Cancelliere tedesco, Friedrich Merz: "È positivo che la Commissione europea, dopo il chiaro segnale del governo tedesco, abbia deciso di riaprire la regolamentazione nel settore automobilistico. Maggiore apertura tecnologica e più flessibilità sono passi nella giusta direzione per conciliare obiettivi climatici, realtà del mercato, imprese e posti di lavoro", ha dichiarato, per poi ribadire il no di Berlino a quote legali obbligatorie per le flotte aziendali: "Continuiamo a respingere l'introduzione di quote legali per tipologie di veicoli nelle flotte di auto aziendali. Non devono gravare sul tessuto delle piccole e medie imprese tedesche, né attraverso quote né attraverso un eccesso di burocrazia".

*(Prima Pagina News) Martedì 16 Dicembre 2025*