



RASSEGNA STAMPA

Comunicato stampa ANFIA su Pacchetto automotive UE

Torino, 18 dicembre 2025

Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|--------|-----------------------------|------------|---|------|
| | Geagency.it | 17/12/2025 | <i>Auto, Anfia: Pacchetto Ue poco incisivo, non risolve problemi mercato</i> | 2 |
| 3 | Il Sole 24 Ore | 17/12/2025 | <i>"Misure poco incisive per salvare la produzione di auto e componenti" (F.Greco)</i> | 3 |
| 35 | Corriere della Sera | 17/12/2025 | <i>Int. a R.Vavassori: Quali effetti sull'industria dell'automotive nella Ue La "correzione" bastera' (R.Querze')</i> | 4 |
| 29 | La Repubblica | 17/12/2025 | <i>Non solo auto elettriche l'ibrido sopravvive alla scadenza del 2035 (D.Longhin)</i> | 5 |
| 27 | La Stampa | 17/12/2025 | <i>Lo scetticismo dei costruttori "Non basta, troppi vincoli" (C.Luise)</i> | 7 |
| 3 | Il Manifesto | 17/12/2025 | <i>Stellantis, missione compiuta I siti italiani restano a rischio (L.Cimino)</i> | 8 |
| | Borsaitaliana.it | 17/12/2025 | <i>Auto: Anfia, bene riduzione target ma pacchetto Ue poco risolutivo per settore</i> | 9 |
| | Energiaoltre.it | 17/12/2025 | <i>Automotive, Anfia: Timidi segnali ma serve che la politica europea si unisca e prenda coraggio</i> | 10 |
| | Ilfoglio.it | 17/12/2025 | <i>Bruxelles ci ripensa sui motori tradizionali: flessibilita' o retromarcia? Idee a confronto</i> | 11 |
| | IlsecoloXIX.it | 17/12/2025 | <i>UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticita'</i> | 15 |
| | Lastampa.it | 17/12/2025 | <i>UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticita'</i> | 16 |
| | Milanofinanza.it | 17/12/2025 | <i>Automotive, il nuovo pacchetto "Omnibus" dell'Ue: le previsioni</i> | 18 |
| | Quattroruote.it | 17/12/2025 | <i>Green Deal Il "nuovo 2035" divide il settore auto. Stellantis all'attacco</i> | 19 |
| | Repubblica.it | 17/12/2025 | <i>UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticita'</i> | 25 |
| | Teleborsa.it | 17/12/2025 | <i>UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticita'</i> | 28 |
| | Ansa.it | 18/12/2025 | <i>L'automotive in cerca di riscossa dopo le decisioni Ue</i> | 30 |
| 28 | La Repubblica | 18/12/2025 | <i>Auto, Bruxelles delude la filiera "Sul 2035 passo lento e timido" (D.Longhin)</i> | 33 |
| 12 | Il Giornale | 18/12/2025 | <i>I produttori: "Ue troppo timida pacchetto ancora poco incisivo" (P.Bonora)</i> | 35 |
| 8 | Gazzetta del Sud | 18/12/2025 | <i>L'industria Ue dell'auto prova a recuperare slancio</i> | 36 |
| 31 | Giornale di Brescia | 18/12/2025 | <i>Motori termici: la retromarcia europea non soddisfa la filiera E' insufficiente"</i> | 38 |
| 6 | La Gazzetta del Mezzogiorno | 18/12/2025 | <i>Le reazioni a Roma Il "si" del governo industriali prudenti</i> | 40 |
| 31 | La Provincia di Cremona | 18/12/2025 | <i>Auto L'elettrico non si ferma</i> | 41 |
| | Affaritaliani.it | 18/12/2025 | <i>Pacchetto Auto, ANFIA: "Misure poco risolutive per la competitivita'"</i> | 42 |
| | Agendadigitale.eu | 18/12/2025 | <i>Auto piu' pulite senza perdere industria: la nuova strategia europea</i> | 45 |
| | Canaleenergia.com | 18/12/2025 | <i>Europa frena sullo stop ai motori termici: automotive al 2035</i> | 67 |
| | Crisalidepress.it | 18/12/2025 | <i>Dic 18 ANFIA: AUTOMOTIVE PACKAGE: TIMIDI SEGNALI</i> | 70 |
| | Energiaoltre.it | 18/12/2025 | <i>Auto, Bruxelles delude la filiera. Vavassori (Anfia): Sul 2035 passo lento e timido</i> | 71 |
| | Ilgazzettino.it | 18/12/2025 | <i>Anfia, segnali timidi dalla Commissione Europea. Vavassori: «Proposta incompleta con tanti dettagli</i> | 72 |
| | Ilggiornale.it | 18/12/2025 | <i>I produttori: "Ue troppo timida pacchetto ancora poco incisivo"</i> | 73 |
| | Ilmattino.it | 18/12/2025 | <i>Anfia, segnali timidi dalla Commissione Europea. Vavassori: «Proposta incompleta con tanti dettagli</i> | 75 |
| | Ilmessaggero.it | 18/12/2025 | <i>Anfia, segnali timidi dalla Commissione Europea. Vavassori: «Proposta incompleta con tanti dettagli</i> | 76 |
| | Ilmessaggero.it | 18/12/2025 | <i>Automotive europeo in cerca di riscossa dopo le decisioni Ue. Ma il cammino dell'auto elettrica non</i> | 77 |
| | Repubblica.it | 18/12/2025 | <i>Auto, Bruxelles delude la filiera: "Sul 2035 passo lento e timido"</i> | 79 |

Auto, **Anfia**: Pacchetto Ue poco incisivo, non risolve problemi mercato

17 Dicembre 2025

“Accogliamo positivamente la previsione di ribassare i target di riduzione della CO2 dal 100% al 90% per le auto al 2035, dal 50% al 40% nel 2030 e dal 100% al 90% per i veicoli commerciali leggeri. Questa riduzione è importante, perché dà nei prossimi anni ai costruttori la possibilità di raggiungere gli obiettivi di riduzione con il contributo di più tecnologie, aprendo al concetto di neutralità tecnologica”. Lo rileva **Anfia**, associazione nazionale filiera industria automobilistica, secondo cui “è molto alto il rischio di vanificare questo sforzo dopo il 2035, anno dal quale dovrebbe scattare l’obbligo di compensazione del 10% di riduzione contabilizzando l’utilizzo di acciaio verde (massimo 7% del target) e quote di carburanti rinnovabili per i veicoli non elettrici (massimo il 3% del target)”. Bisognerà pertanto, secondo **Anfia**, “analizzare e valutare nel dettaglio l’applicabilità e gli impatti reali di queste flessibilità”. Nell’ottica di stimolo alla diffusione della mobilità elettrica, “bene la maggiore valorizzazione delle auto piccole e gli obiettivi sulle flotte aziendali, così come la proposta di flessibilità sulle sanzioni per i veicoli pesanti, cui auspichiamo possa seguire una revisione anticipata del Regolamento 2019/1242”. Nel complesso, però **Anfia** spiega che “non possiamo che ritenere il pacchetto poco risolutivo dei problemi di mercato e poco incisivo rispetto alle tanto annunciate intenzioni di rafforzare la competitività dell’industria europea”.

(Segue)

TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche



Auto, Vigo (**Anfia**): “Serve approccio pragmatico in Ue su regole elettrico”

12 Novembre 2025

«Misure poco incisive per salvare la produzione di auto e componenti»

La filiera industriale

Vavassori: «Nessuna tutela per la competitività dell'intero settore»

Filomena Greco

TORINO

È un giudizio amaro quello che arriva dall'industria dell'auto italiana sulle misure messe in campo dall'Ue. Lo dice chiaramente Roberto Vavassori presidente dell'Anfia: «Le misure sono poco incisive, qui si parla di salvare l'industria dell'auto europea esposta a Est alla crescita a doppia cifra delle esportazioni dalla Cina e a Ovest ai dazi americani. Il rischio è che giganti come Zs, Valeo o Bosch ridimensionino la produzione in Europa». Se la scelta di far sopravvivere i motori endotermici va nella giusta direzione, il peso di biocarburanti e e-fuel «è troppo limitato». La posizione di Unrae, la sigla che riunisce le case produttrici estere, evidenzia come le misure proposte dall'Europa rischiano di introdurre una complessità crescente a carico dei produttori. «Mentre con l'Omnibus si tenta di semplificare, con le misure presentate invece - spiega il direttore Andrea Cardinali - si rischia di imporre alle case procedure di rendicontazione complesse».

Al centro della questione resta e resterà la definizione dei parametri di quel "Made in Europe" che la proposta della Commissione introduce sia rispetto alle flotte aziendali che agli incentivi. Un aspetto che vede su posizioni opposte Unrae e Anfia. La scelta di imporre un meccanismo premiale per la presenza di componenti Made in Euro per le flotte, dal 2030, o rispetto agli incentivi, ma in maniera poco chiara, è considerato troppo blando dall'associazione dei componentisti mentre per Unrae si tratta di misure di difficile applicazione in filiere profondamente globalizzate.

«Chiedevamo una flessibilità

vera, pari al 25%, e un ruolo dell'Europa capace di rafforzare il mercato mentre in questa fase la Commissione ha ceduto a interessi, pur legittimi, dei diversi paesi senza tutelare la competitività dell'industria nel suo complesso» aggiunge Vavassori. Di fondi si parla ad esempio troppo poco, in particolare come sostegno per le fabbriche di batterie, ma ci si ferma a 1,8 miliardi, per giunta sotto forma di finanziamento a tasso zero, una cifra considerata assolutamente inadeguata sia dai produttori che dai componentisti. E suscita molti dubbi anche il passaggio sulle "city car" europee sotto i 4,2 metri, una definizione che rischia di porre una serie di temi legati alla sicurezza.

La partita in gioco resta assai complessa, lo ammette neanche

Cardinali: «Si tenta di imporre ai produttori procedure di rendicontazione complesse»

tanto tra le righe anche Motus-E, associazione a sostegno della mobilità sostenibile: «Per anni il dibattito pubblico si è avvitato solo sul 2035 perdendo di vista i veri temi da affrontare, a cominciare dalla sostanziale assenza di un piano strategico condiviso per il rilancio della filiera automotive estesa europea» sottolinea il presidente Fabio Pressi.

Sulla trincea dell'auto, l'Italia si posiziona con una serie di peculiarità che rendono la sfida della decarbonizzazione più impegnativa: volumi di mercato in calo - del 2,6% nei primi dieci mesi dell'anno rispetto al recupero dell'1,9% registrato in media nell'area euro; un market share tra i più bassi per i modelli "ricaricabili" (5,2% da gennaio a ottobre per le elettriche, 6% per le plug in) rispetto alla media europea che è quasi il triplo, nonostante il miglioramento indotto dagli incentivi prenotati; una quota di auto aziendali ancora bassa rispetto agli altri mercati maturi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Quali effetti sull'industria dell'automotive nella Ue

La «correzione» basterà

Come sono cambiati i mercati con l'offensiva cinese

Domande & risposte

di Rita Querzè

1 La riduzione delle emissioni nel 2035 dovrà essere del 90% invece che del 100%. Che cosa significa in concreto?

Il parco veicoli venduto da una casa auto entro il 2035 dovrà generare il 90% in meno di emissioni di anidride carbonica allo scarico. Perché ciò si realizzi, è necessario che le emissioni medie dei veicoli siano intorno agli 11 grammi di CO₂ per km. Un veicolo Phev (ibrido plug in) emette circa 20-25 grammi di CO₂ a km. Insomma, secondo le prime stime, nel 2035 almeno l'80-85% delle vendite dovrebbe in ogni caso riguardare le elettriche. Da notare: in teoria anche le auto a benzina o diesel non sono vietate. Ma essendo che un'auto a benzina può emettere oltre 100 g di CO₂ a chilometro, si sfiorerebbe velocemente il massimo delle emissioni concesse.

2 Per la nostra industria sarà sufficiente?

L'apertura, oltre che alle ibride, alle auto alimentate con biocarburanti su cui l'Italia punta molto sarà di certo bene accolta (Eni ha tre bioraffinerie a Porto Marghera, Gela e Livorno). Ma non è scontato che basti. Il board di Anfia, l'associazione dei componentisti, si riunirà oggi per valutare le nuove misure.

3 Perché l'Europa decide nel 2023 lo stop al motore a scoppio?

Per inquinare di meno. Lo scandalo dei dati falsi sulle emissioni delle auto Volkswagen nel 2015 avrebbe contribuito a convincere le maggiori case auto del continente, quelle tedesche, a vedere di buon occhio una riduzione importante delle emissioni in grado di ricostruire la loro reputazione.

Ma le motivazioni ambientali si intrecciano con quelle economiche. Dal 2014 la Cina ha iniziato a incentivare pesantemente il passaggio all'elettrico con sconti sugli acquisti dei privati e l'obbligo per enti pubblici e governativi di acquistare almeno il 30% di auto elettriche. La domanda asiatica è cresciuta velocemente. E parliamo di domanda di elettrico.

3 Oggi quante auto si vendono nel mondo e dove?

La società di consulenza Alix partners prevede che il 2025 si chiuderà con poco meno di 90 milioni di auto vendute nel mondo. Di queste, un terzo circa in Cina (27,3 milioni, da notare che a inizio anni Duemila le auto vendute in Cina si fermavano al 2-3%). La Cina è già oggi per l'auto il più grande mercato al mondo, destinato a crescere. L'Europa è stabile intorno ai 18,8 milioni di auto e da questo non si discosterà anche nel 2030. Stesso discorso per il Nord America intorno ai 19,5 milioni (20,4 stimati nel 2030).

4 Davvero i produttori cinesi stanno vendendo sempre di più in Europa?

Sì. La loro quota di mercato sta crescendo rapidamente. Sempre secondo Alix Partners era dell'8% nel 2024 e sa-

lirà al 9% quest'anno fino ad arrivare al 13% nel 2030. I produttori cinesi aumenteranno insomma le loro quote di mercato del 60% vendendo 800 mila veicoli in più in Europa da qui al 2030. Il corollario di questa presa d'atto è che difficilmente si tornerà ai vecchi livelli di produzione in Europa. Nel 2019 si producevano nel vecchio continente 21,2 milioni di auto l'anno. Quest'anno si potrebbe chiudere intorno ai 16,8 milioni e nel 2030 non cambierà di tanto perché dovremmo fermarci intorno ai 17,6. Il leggero aumento sarà dovuto anche all'insediamento di qualche produttore cinese in Europa: oggi il 2% della produzione europea è dovuto a brand cinesi, nel 2030 si potrebbe salire al 7%. D'altra parte le case auto cinesi (oggi oltre cento) sanno che nei prossimi anni dovranno esportare per sopravvivere visto che il governo di Pechino ha tagliato gli incentivi agli acquisti di auto da parte dei propri cittadini.

5 Cosa si aspettano gli analisti rispetto allo sviluppo delle diverse tecnologie dell'auto nei prossimi anni?

«A partire dal 2035 i powertrain elettrificati saranno prevalenti in tutti i mercati chiave, rappresentando il 46% negli Stati Uniti, il 67% in Europa e l'89% in Cina», ha spiegato di recente Stefano Aversa, presidente Emea e vicepresidente globale di AlixPartners. Le auto a motore endotermico a livello globale passeranno dal 60% di oggi a un risicato 15% nel 2035.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente di Anfia Roberto Vavassori.

Il board dell'associazione dei componentisti si riunisce oggi



IL CASO

Non solo auto elettriche l'ibrido sopravvive alla scadenza del 2035

di **DIEGO LONGHIN** ROMA

Cade il tabù delle auto solo elettriche. L'Europa vuole che i produttori possano continuare a vendere veicoli con motori termici anche dopo il 2035. Che siano ibride o con sistemi che abbattano i livelli di emissioni di CO₂, utilizzando e-fuel o biocarburanti, l'importante è che compensino l'anidride carbonica prodotta. L'ipotesi della Commissione prevede che l'obiettivo di riduzione nel 2035 non sia del 100%, ma del 90% rispetto al 2021. Le compensazioni con l'uso di carburanti alternativi, per una quota del 3%, e grazie all'uso di acciaio verde prodotto nell'Unione (7%). Aggiornati anche gli obiettivi per i furgoni che dovranno ridurre le emissioni del 40% entro il 2030, non più del 50%.

L'elettrico non sarà l'unica tecnologia permessa in nome di una maggiore flessibilità per consentire all'industria dell'auto di riprendersi. «Una riduzione del 10% provocherà il mantenimento di circa il 30-35% delle auto non elettriche con motore a combustione, ibrido plug-in o con range extender o qualsiasi altra tecnologia che potrebbe emergere nei prossimi dieci anni», dice il commissario ai Trasporti, Apostolos Tzi-

tzikostas, che ha presentato il pacchetto di modifiche insieme ai colleghi all'Industria, Stéphane Séjourné, che puntualizza: «La Ue non sta mettendo in discussione il suo obiettivo climatico, ma afferma chiaramente un principio di neutralità tecnologica. Abbiamo fiducia nell'industria». Al tavolo anche il titolare dell'Economia, Valdis Dombrovskis: «Questo pacchetto sarà un'ancora di salvezza per l'industria automobilistica europea». E la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, dice: «L'Europa rimane in prima linea nella transizione pulita».

Ci sarà anche una nuova categoria di auto (M1e) per le quali i produttori potranno beneficiare di crediti. Auto piccole, sotto i 4,2 metri di lunghezza, con requisiti congelati per 10 anni. Se fatte in Europa avranno un bonus per l'acquisto. E la Commissione chiede agli Stati di prevedere incentivi, riduzione su pedaggi, costo dei parcheggi e prezzi di ricarica. «L'idea è di offrire auto con un costo compreso tra i 15 e 25 mila euro», dicono a Bruxelles dove si prevede anche un *battery booster* da 1,8 miliardi per sviluppare il settore nel Vecchio continente.

Il cancelliere tedesco Friedrich Merz ha accolto con favore le ipotesi di modifica, che ora dovranno esse-

re vagliate da Parlamento e Consiglio: «Neutralità tecnologica e flessibilità, è la giusta strada». In Germania la situazione è preoccupante: «Sta vivendo la peggiore crisi economica dalla fondazione della Repubblica Federale», ha detto il presidente della Confindustria tedesca Peter Leibinger alla *Süddeutsche Zeitung*. L'omologo italiano, Emanuele Orsini, critica il pacchetto: «Troppo poco. Con le mezze svolte, con le mezze curve facciamo gli incidenti». Per il presidente francese,

Emmanuel Macron, è una «proposta equilibrata» e il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, parla di «primo passo nella giusta direzione. Una breccia nel muro dell'ideologia».

Secondo Stellantis le modifiche sono un primo passo che però «non affronta in modo significativo le questioni che il settore sta affrontando», in particolare per i veicoli commerciali. Apprezzato il sostegno per le piccole auto. Per l'Accea, il club europeo dei costruttori, «è un cambiamento radicale rispetto alle norme vigenti», dice il direttore Sigrud Vries. L'italiana Anfia parla di «primo passo verso la neutralità tecnologica - spiega il direttore Gianmarco Giorda - da verificare i dettagli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I MOTORI

Plug-in hybrid

Doppio motore, termico ed elettrico, e batteria che si ricarica alla presa. Ha un'autonomia elettrica fino a 100 km. Per i viaggi medio-lunghi sfrutta il propulsore termico

Full-hybrid

Motore elettrificato, per abbattere i consumi, e batteria che si ricarica in movimento. Può fare piccoli tratti a bassa velocità solo in elettrico

Range extender

Auto elettrica dotata di un motore termico con la funzione di ricaricare la batteria e non incidere sulla marcia



⬆ Il pacchetto di modifiche varato dalla Commissione ha l'obiettivo di rilanciare anche il settore dell'industria dell'auto nel Vecchio continente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'Acea: "Il diavolo è nei dettagli". Stellantis: "Non si affrontano i problemi"

Lo scetticismo dei costruttori "Non basta, troppi vincoli"

LEREAZIONI

CLAUDIA LUISE

Mentre la politica plaude ai cambiamenti, costruttori e filiera dell'auto vogliono capire meglio. E i commenti al pacchetto auto presentato dalla Commissione Ue passano da un'iniziale ottimismo, alla cautela, alla freddezza. Soddisfatto il cancelliere tedesco Friedrich Merz. «Maggiore apertura tecnologica e maggiore flessibilità sono passi nella giusta direzione, per conciliare meglio obiettivi climatici, realtà di mercato, imprese e posti di lavoro», dice. Merz parla di «importanza centrale» riferendosi all'apertura tecnologica ma avverte: «le nuove disposizioni non devono portare a un aumento della burocrazia». Dello stesso avviso anche il ministro delle Imprese, Adolfo Urso che parla di «una breccia nel muro dell'ideologia. Ma ora il muro va abbattuto. È il momento di scelte strategiche chiare e omogenee, non di compromessi o di tatticismi». E anche la presidenza francese, che era la meno favorevole ai cambiamenti con la Spagna, si dice soddisfatta di una proposta ritenuta «equilibrata» dall'Eliseo. Nonostante la ministra francese per la Transizione Ecologica, Monique Barbut, critichi «la flessibilità aperta ai veicoli termici», apprezza invece i vincoli ai componenti europei che, dice, «è un'enorme vittoria per un settore così strategico».

«Troppo poco» è il giudizio del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini. «Con le mezze svolte non si pianifica. Bisogna che la smettano di fare mezze cose, loro devono fare cose e oggi non le stanno facendo» dice Orsini, ricordando che l'industria europea dell'auto «vale l'1,5% delle emissioni



Dopo il 2035 l'Ue apre ad altre motorizzazioni oltre alle Bev

europee». Per l'Acea, il piano di Ursula von der Leyen rappresenta il primo passo importante perché riconosce la necessità di maggiore flessibilità e neutralità tecnologiche: «Si tratta di un cambiamento radicale rispetto alla normativa vigente» dice Sigrid de Vries, direttore generale di Acea. «Tuttavia - aggiunge - il diavolo può nascondersi nei dettagli».

A prima vista, per l'associazione europea dei costruttori, il pacchetto «necessita di misure più incisive per facilitare la transizione nei prossimi anni». Inoltre «imporre rigide condizioni a vari elementi del pacchetto potrebbe avere - spiega l'Acea - un effetto controproducente sull'apertura tecnologica e sulla competitività». In particolare, i requisiti «made in Eu» e il sistema di compensazione delle emissioni proposto necessitano di «un'ulteriore attenta valutazione». L'Acea, invece, accoglie «con favore» l'attenzione dedicata ai veicoli commerciali leggeri, un segmento di mezzi che versa in una situazione critica. Allo stesso modo, la modifica mirata per i veicoli commerciali pesanti rappresenta un primo passo positivo, che ora necessita di una rapida adozione. Anche l'Anfia, l'associazione

nazionale della filiera italiana, aspetta i dettagli. «È un primo passo interessante verso la neutralità tecnologica - sottolinea il direttore generale, Gianmarco Giorda - bisogna capire come si realizzerà il 10% di flessibilità. Gli aspetti tecnici non sono stati spiegati, sarà da valutare le clausole inserite consentano comunque ai costruttori di avere libertà». Per l'Anfia, tra gli aspetti «assolutamente insufficienti» ci sono i fondi per la creazione dell'industria europea delle batterie («sono prestati a tasso 0, nemmeno incentivi a fondo perduto, quindi rischia di essere una misura non efficace»).

Critica anche Stellantis. Per il gruppo automobilistico il piano della Commissione «riconosce che l'attuale quadro normativo non è adeguato alla transizione energetica», ma le proposte «non affrontano in modo significativo le questioni che il settore sta affrontando. In particolare, non fornisce una traiettoria praticabile per il segmento dei veicoli commerciali leggeri, che si trova in una situazione critica, né le flessibilità richieste dal settore per le auto entro il 2030». Apprezzato, invece, il sostegno alle auto piccole. «L'introduzione della neutralità tecnologica attraverso la revisione dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 per il 2035 è un passo importante ma, nella forma attualmente proposta, non favorirà la produzione di veicoli accessibili alla stragrande maggioranza dei clienti» spiega il gruppo che evidenzia che «fino a quando non sarà disponibile una definizione chiara di Made in Ue, il pacchetto rimane incompleto anche su questo punto fondamentale. Stellantis collaborerà in modo costruttivo con tutte le parti interessate per adottare la legislazione richiesta il più presto possibile nel 2026». —

“

Adolfo Urso
Ministro delle Imprese

Abbiamo fatto breccia nel muro dell'ideologia. Ma ora il muro va abbattuto. Basta tatticismi

“

Stellantis
Il gruppo auto

Le proposte non affrontano in modo significativo le questioni che il settore sta affrontando

LUCIANA CIMINO

«Ciò che va bene per la Fiat, va bene per l'Italia». Non è certo se Gianni Agnelli abbia mai pronunciato questa nota frase, ma il governo degli *underdog*, come quelli della Prima Repubblica, ci crede ancora. In assenza di un piano industriale per il Paese e con il settore dell'automotive in crisi e i lavoratori per lo più in cassa integrazione, la destra e l'ad di Stellantis, Antonio Filosa, festeggiano per le decisioni della Commissione Ue.

IL PACCHETTO automotive presentato ieri pomeriggio, dopo il rinvio della scorsa settimana, esaudisce tutte le richieste del governo italiano e dell'ex gruppo Fiat. Il ministro per le Imprese e il made in Italy Adolfo Urso per una volta si sente vittorioso: l'asse con il cancelliere tedesco Friedrich Merz (che a sua volta ha recepito le indicazioni di Volkswagen) ha portato il Partito popolare Europeo a rinnegare il *green deal* e a redarre un nuovo piano che il centrodestra italiano agita come un successo.

IL PRESIDENTE John Elkann, con l'argomentazione che l'industria europea dell'auto sia stata indebolita dalla normativa Ue «in un momento di crescente competitività globale», aveva dettato le sue condizioni a Bruxelles attraverso una intervista a *Politico*: riformulare e non rivedere il piano. Per prima cosa consentendo tecnologie complementari all'elettrico puro (come gli ibridi plug-in, i range extender e i carburanti alternativi per i motori a combustione), poi separare gli obiettivi specifici dei veicoli commerciali leggeri (lcv) delle auto, superare la logica dell'obiettivo unico nel 2030 per replicare il modello applicato ai target 2025, ricalcolati su una media pluriennale e un piano di rinnovo strutturato della rottamazione.

STELLANTIS NON È STATA l'unica azienda automobilistica a chiedere modifiche radicali al piano Ue. Era in buona compagnia di Mercedes, Renault e Volkswagen: tutti uniti per colmare i rispettivi ritardi sull'elettrico e tutelare i propri investimenti in carburanti alternativi (l'e-fuel per la Germania e i biocarburanti per l'ex Fiat). Ma Stellantis, fra tutte, è quella messa peggio. Le immatricolazioni del gruppo italo francese a novembre 2025 sono state

IL GRUPPO HA FATTO PEGGIO DEI COMPETITOR: -4,4% SUL 2024

Stellantis, missione compiuta I siti italiani restano a rischio



Protesta degli operai Stellantis a Roma foto di Gregorio Borgia7Ap

29mila unità, in calo del 4,4% rispetto all'anno precedente, mentre la quota di mercato è scesa al 23,77% (all'11,5% quella delle auto elettriche). Dati deludenti anche rispetto al mercato italiano che, nel suo complesso, ha tenuto meglio, con 124.222 vetture immatricolate, in calo dello 0,04% rispetto al 2024. Gli unici numeri che esplodono nel bilancio di Stellantis sono quelli della cassa integrazione degli operai degli stabilimenti italiani: +61% a Torino, +348% a Cuneo, produzione a singhiozzo a Cassino e nelle altre fabbriche del Sud. Il nuovo piano industriale, atteso da mesi, non è ancora stato presentato proprio per aspettare le decisioni della Commissione. «Il destino degli impianti italiani dipende di-

Per il presidente John Elkann la normativa doveva essere riformulata e non rivista

rettamente dalle decisioni che l'Ue prenderà sulle regole di CO2 - aveva dichiarato Filosa solo 5 giorni fa all'assemblea di [Anfia](#) (associazione nazionale filiera italiana automobilistica). Se il quadro normativo resterà rigido e poco flessibile sarà impossibile pianificare investimenti e modelli a lungo termine». Filosa ha confermato l'impegno con l'Italia ma guarda con ammirazione al contesto Usa (uno dei suoi principali mercati). Mentre l'Europa si è avvitata in un sistema di regole articolato e rigido, è il ragionamento, l'amministrazione Trump ha eretto barriere protettive e flessibili per difendersi. Tuttavia, il calo delle vendite di auto in Europa e in Italia non ha a che vedere direttamente con la decarbonizzazione. L'auto elettrica è stata usata come un alibi ideologico e non come opportunità industriale, scaricando le mancate innovazioni sui lavoratori «per colpa della transazione». Stellantis ha trascurato l'elettrico, non ha le risorse per colmare questo gap e poteva solo sperare nella cancellazione

Le uniche cifre in aumento sono quelle della Cig: +61% a Torino, +348% a Cuneo

di fatto del *green deal*. Mentre pensa a un riassetto dei marchi che appartengono al gruppo: 21 di cui 14 automobilistici.

«È NECESSARIO UN netto cambiamento di strategia di Stellantis e del governo - ha dichiarato Samuele Lodi, responsabile settore mobilità della Fiom Cgil - Stellantis non può continuare a nascondere le proprie responsabilità dei mancati investimenti scaricando tutto sulle regole europee, deve tornare ad investire nel nostro paese». «Il governo, da parte sua, non può continuare a sostenere che tutto va bene. - continua il sindacalista - Il settore sta precipitando, il tavolo automotive deve essere spostato a Palazzo Chigi per un confronto che porti soluzioni e non propaganda».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



B BB B BBB BB BBB

C B CB B
C BCBC B B
B B

LA DRE
Radiocor

B B B B BB B B BB C B B BB
 B B B B B B B B B B B
 B B BB B B BB B B B BB B B B B
 B B B B B B B B B B B B B
 B BB B B B BB B B BB B B
 B BB B B B BB B B B B B
 B B B B B B B B BB B B
 B BB B B B B B B B B
 B B B B B B B B B B
 B BB B B B B B B B B
 B B B B B B B B B B
 B B B B B B B B B B
 B B B B B B B B B B

k :

Cq k B B B BB
 B

C C B B B C

(B
 u k B B B
 k B
 in
 i B B B B B B B B B B B B B B

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Automotive, **Anfia**: Timidi segnali ma serve che la politica europea si unisca e prenda coraggio

Scopri di più e personalizza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



GIROTONDO

Bruxelles ci ripensa sui motori tradizionali: flessibilità o retromarcia? Idee a confronto

17 DIC 2025



IL FOGLIO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dal 2035 spazio anche a ibride, endotermiche e altre tecnologie oltre all'elettrico. Cosa succede ora? Parlano Vavassori (Anfia), Zanchini (responsabile clima Campidoglio), Salini (Forza Italia) e Parlano Pedullà (M5s)

Sullo stesso argomento:

→ Retromarcia sull'auto elettrica. La revisione del bando al 2035 mostra il fallimento di un approccio dirigista

→ Bruxelles rivede lo stop ai motori termici dal 2035. Tutte le novità del pacchetto Ue sull'automotive

Bruelles fa marcia indietro sull'automotive: le auto non elettriche potranno ancora essere prodotte. Con il pacchetto di proposte presentato ieri, la seconda Commissione von der Leyen ha di fatto cancellato il cosiddetto bando alle autovetture endotermiche, che a norme correnti (regolamento 2023/851) non avrebbero potuto più essere vendute dal 2035. Nella transizione energetica avranno quindi un ruolo anche i veicoli ibridi plug-in (Phev), quelli con range extender (un piccolo motore a scoppio che si accende per ricaricare la batteria quando si scarica), i veicoli ibridi leggeri e quelli con motore a combustione interna, oltre ai veicoli completamente elettrici e a idrogeno.

Per il settore europeo dell'auto si tratta di un cambio radicale delle regole, mentre dalla politica la decisione è vista con sospetto o forte contrarietà. Ecco un girotondo di idee:

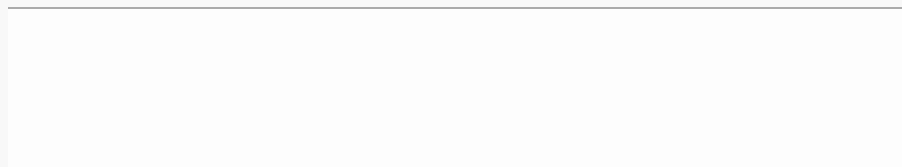
Cambiare le regole a metà penalizza chi ha investito

--

Abbiamo espresso la nostra disponibilità a discutere su ogni cosa che poteva dare la flessibilità necessaria a un settore in grande difficoltà in tutta Europa. Siamo consapevoli che il Green deal nasce prima di due eventi dalla portata gigantesca e catastrofica, cioè il Covid e la guerra in Ucraina, dove abbiamo assistito a un'impennata del costo dell'energia. Detto questo, **una cosa è comprendere la necessità di flessibilità**, tra l'altro già accordata con il rinvio delle multe sul raggiungimento dei target sulle emissioni, **una cosa è smontare letteralmente, come si sta facendo ormai in modo regolare in questo Parlamento europeo, un piano dalla portata**

storica. Politiche e rinvii del genere stanno facendo un grande torto non solo all'ambiente, ma anche a quella parte di imprese (specialmente italiane) che hanno diligentemente e anche in modo lungimirante guardato i vantaggi della transizione ecologica. Chi non ha fatto investimenti ed è rimasto a guardare risulta avvantaggiato, mentre chi li ha fatti quando l'Europa l'ha chiesto oggi è messo a rischio. E nel mondo economico il tempismo degli investimenti è fondamentale. Se tu cambi le regole a metà del processo stai mettendo in grande difficoltà gli operatori.

Gaetano Pedullà, eurodeputato del M5s



Un piano pieno di buchi non dà fiducia all'industria

--

Viviamo con preoccupazione. A oggi non abbiamo ancora avuto la possibilità di vedere il testo legislativo definitivo e anche quando lo vedremo ci saranno parecchi buchi: dalle comunicazioni di ieri abbiamo visto che molti aspetti importanti non sono ancora completi. Ad esempio non è chiarito come funzionerà il meccanismo di compensazione che porterebbe dal 90 al 100 per cento il target per i veicoli non completamente elettrici, e questa è una misura che avremmo tranquillamente evitato. La cifra legata al battery booster di un miliardo e mezzo prestati a tasso zero, poi, è abbastanza risibile. Dunque mancano molti aspetti che riteniamo importanti, e non c'è una vera visione che dica che l'industria dell'automotive europea va aiutata in maniera urgente, incisiva e molto decisa.

Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, dell'associazione che rappresenta la filiera dell'automotive in Italia

La flessibilità non ferma la transizione: l'elettrico resta il futuro

--

Non penso sia una tragedia. È un modo per andare incontro alle richieste legittime del mondo dell'automotive, ma da qui ai prossimi dieci anni l'accelerazione che ci sarà sull'elettrico renderà piuttosto evidente che la decisione presa ora non cambia quella

che è una tendenza che andrà solo accelerando. Quindi **la flessibilità della Commissione non pregiudica il raggiungimento degli obiettivi climatici**. Il mondo andrà comunque in quella direzione.

Edoardo Zanchini, ex vicepresidente di Legambiente e responsabile Clima del comune di Roma

Una revisione necessaria, ma ancora tutta da definire

--

Il dibattito su questo tema andava decisamente ritrattato. E la necessità di riformulare questa proposta di revisione arriva sia dai produttori che dalle organizzazioni sindacali. La proposta è concepita nel modo corretto: parte dall'idea fondamentale di individuare i target di decarbonizzazione della mobilità ma senza vincolarli all'utilizzo di una sola tecnologia, cioè l'elettrico. Aprendo dunque alla neutralità tecnologica.

Ovviamente ci sono cose da correggere. Perché contiene delle trappole che sono state infilate da una comunità di funzionari della Commissione Europea che fanno una fatica pazzesca a rinunciare alle loro idee. Ad esempio, c'è un piccolo paradosso: il pacchetto dice che i motori non elettrici potranno essere presi in considerazione a partire dal 2035, ma fino a quell'anno cosa facciamo? Secondo noi la neutralità tecnologica dovrebbe partire sin da subito, perché adesso le multe per le case di produzione sono state rinviate al 2027, e per pagarle tutte si possono mettere a rischio i bilanci dei produttori. La partita è stata riaperta, ma è tutta ancora da giocare.

Massimiliano Salini, eurodeputato del Ppe in quota Forza Italia e membro della commissione Ambiente

a cura di Riccardo Carlino

Di più su questi argomenti:

AUTOMOTIVE

BRUXELLES

COMMISSIONE UE

I PIÙ LETTI DI ECONOMIA



UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticita'

Pacchetto apre a biocarburanti e flessibilità, ma industria resta in difficoltà (Teleborsa) - La recente immagine proposta della Commissione Europea di rivedere i limiti di emissione di CO2 per le nuove autovetture al 2035 rappresenta una presa d'atto della necessità di adattare le politiche climatiche del settore automotive, riconoscendo che gli strumenti finora adottati non hanno prodotto i risultati sperati. Tuttavia, il pacchetto presentato non appare in grado di rivitalizzare appieno l'industria automobilistica europea, come sostiene la Commissione. "La soluzione proposta dalla Commissione, timida e complessa nelle varie articolazioni, appare ancora lontana dagli enunciati principi di neutralità tecnologica. Valorizza molto marginalmente il contributo dei biocarburanti su valori inferiori a quelli già oggi mediamente raggiunti in attuazione della Direttiva RED che nel tempo ha portato ad una significativa penetrazione dei biocarburanti nei combustibili tradizionali, ancora in crescita al 2030. La stessa decisione di creare una sottocategoria normativa che comprenderà veicoli elettrici fino a 4,2 metri, che potranno beneficiare di supercrediti", la dice lunga sulla volontà della Commissione di considerare il principio di neutralità tecnologica", ha dichiarato Gianni Murano, Presidente UNEM. "Le modifiche proposte - prosegue - indicano che la Commissione riconosce che l'impianto del Green Deal va modificato, ma manca poi di coraggio per indicare le modifiche necessarie per rispettare veramente il principio di libertà tecnologica e rilanciare una filiera che appare in un profondo stato di crisi". "La Commissione continua ad ignorare cosa vogliono veramente i cittadini europei con un mercato che premia le auto ibride che offrono maggiore flessibilità, consumi più contenuti e minori emissioni, rappresentando una forma di transizione graduale verso una mobilità più sostenibile in cui i biocarburanti giocano un ruolo fondamentale e non certo limitato al 3% indicato dalla Commissione". "Si introducono poi altre complessità burocratiche e certificazioni sul Made In Europe che di sicuro non aiutano l'industria. Dobbiamo quindi ancora impegnarci come filiera e comparto industriale perché si riconosca appieno il contributo dei biocarburanti liquidi e gassosi e si intervenga finalmente per consentire all'industria europea di riguadagnare competitività e leadership nel settore dell'automotive", ha concluso Murano. "Al contempo, - fa sapere Anfi a - la pubblicazione dei testi definitivi delle misure del pacchetto automotive consente di apprezzare alcune novità positive. La previsione di ridurre i target di riduzione della CO2 dal 100% al 90% per le auto al 2035, e dal 50% al 40% al 2030, offre ai costruttori maggiori margini per raggiungere gli obiettivi di riduzione attraverso più tecnologie, aprendo al concetto di neutralità tecnologica. Restano però dubbi sull'efficacia di alcune misure dopo il 2035, come l'obbligo di compensazione attraverso l'utilizzo di acciaio verde (max 7%) e carburanti rinnovabili per veicoli non elettrici (max 3%)". "Il pacchetto - prosegue Anfia in una nota - prevede inoltre incentivi alla diffusione delle auto elettriche di piccole dimensioni e obiettivi per le flotte aziendali, insieme a una flessibilità sulle sanzioni per i veicoli pesanti. Le prime indicazioni sul "local content" e sul "Made in European Union" potrebbero avere impatti positivi sulla filiera produttiva, ma il pacchetto nel complesso resta poco incisivo rispetto all'obiettivo dichiarato di rafforzare la competitività dell'industria europea". Marco Mele, Amministratore Unico di SFBM, definisce la proposta "un passo avanti significativo" e "un approccio più concreto e meno ideologico rispetto al passato". "Si tratta di una posizione certamente più equilibrata prosegue - che è anche il risultato della battaglia portata avanti dal nostro Paese, che fin dall'inizio ha contrastato con fermezza e decisione un'impostazione che avrebbe rischiato di affossare definitivamente il settore dell'automotive europeo, con conseguenze gravissime in termini industriali ed occupazionali e con evidenti vantaggi competitivi per altre potenze industriali, in particolare la Cina". "Abbiamo sostenuto sin dall'inizio continua Mele che l'impianto originario della normativa UE fosse controproducente ed autolesionista. Oggi si apre finalmente uno spiraglio, una nuova fase nella quale trovano spazio i biocarburanti ed il biometano, che rappresentano una soluzione concreta, immediata e strategica, soprattutto per l'Italia, che dispone già di una rete infrastrutturale efficiente e diffusa". "Accogliamo con un certo ottimismo la proposta di Bruxelles, che sembra aver messo da parte l'utopia dell'elettrico a tutti i costi ma sottolinea - è necessario continuare a lavorare per arrivare ad una revisione più ampia e strutturale del pacchetto Fit for 55', con una decisa sterzata verso l'utilizzo dei biocarburanti e del biometano nei motori a combustione interna", conclude Mele.

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticità

Pacchetto apre a biocarburanti e flessibilità, ma industria resta in difficoltà

TELEBORSA

 Pubblicato il 17/12/2025
 Ultima modifica il 17/12/2025 alle ore 19:11


La recente proposta della Commissione Europea di rivedere i limiti di emissione di CO2 per le nuove autovetture al 2035 rappresenta una presa d'atto della necessità di adattare le politiche climatiche del settore automotive, riconoscendo che gli strumenti finora

adottati non hanno prodotto i risultati sperati. Tuttavia, il pacchetto presentato non appare in grado di rivitalizzare appieno l'industria automobilistica europea, come sostiene la Commissione.

"La soluzione proposta dalla Commissione, timida e complessa nelle varie articolazioni, appare ancora lontana dagli enunciati principi di neutralità tecnologica. Valorizza molto marginalmente il contributo dei biocarburanti su valori inferiori a quelli già oggi mediamente raggiunti in attuazione della Direttiva RED che nel tempo ha portato ad una significativa penetrazione dei biocarburanti nei combustibili tradizionali, ancora in crescita al 2030. La stessa decisione di creare una sottocategoria normativa che comprenderà veicoli elettrici fino a 4,2 metri, che potranno beneficiare di 'supercrediti', la dice lunga sulla volontà della Commissione di considerare il principio di neutralità tecnologica", ha dichiarato Gianni Murano, Presidente UNEM.

"Le modifiche proposte - prosegue - indicano che la Commissione riconosce che l'impianto del Green Deal va modificato, ma manca poi di coraggio per indicare le modifiche necessarie per rispettare veramente il principio di libertà tecnologica e rilanciare una filiera che appare in un profondo stato di crisi".

"La Commissione continua ad ignorare cosa vogliono veramente i cittadini europei con un mercato che premia le auto ibride che offrono maggiore flessibilità, consumi più contenuti e minori emissioni, rappresentando una forma di transizione 'graduale' verso una mobilità più sostenibile in cui i biocarburanti giocano un ruolo fondamentale e non certo limitato al 3% indicato dalla Commissione". "Si introducono poi altre complessità burocratiche e certificazioni sul 'Made In Europe' che di sicuro non aiutano l'industria. Dobbiamo quindi ancora impegnarci come filiera e comparto industriale perché si riconosca appieno il contributo dei biocarburanti liquidi

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

16/12/2025



Automotive: in arrivo pacchetto Ue. Maxi-incentivi per le mini car elettriche

15/12/2025

Meloni al summit sull'Ucraina: mi aspetto passi in avanti

06/11/2025

Pacchetto vino Ue, Confagricoltura: "Soddisfazione per alcune misure. Molte ancora le criticità da superare"

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

17/12/2025

Medline, +21% al debutto a Wall Street: è la più grande IPO Usa dal 2021

17/12/2025

Haiki+, accordo di investimento da 3 milioni con aumento di capitale riservato a partner strategici

e gassosi e si intervenga finalmente per consentire all'industria europea di riguadagnare competitività e leadership nel settore dell'automotive", ha concluso Murano.

"Al contempo, - fa sapere **Anfia** - la pubblicazione dei testi definitivi delle misure del pacchetto automotive consente di apprezzare alcune novità positive. La previsione di **ridurre i target di riduzione della CO2 dal 100% al 90% per le auto al 2035**, e dal 50% al 40% al 2030, offre ai costruttori maggiori margini per raggiungere gli obiettivi di riduzione attraverso più tecnologie, aprendo al concetto di neutralità tecnologica. Restano però **dubbi sull'efficacia di alcune misure dopo il 2035**, come l'obbligo di compensazione attraverso l'utilizzo di acciaio verde (max 7%) e carburanti rinnovabili per veicoli non elettrici (max 3%)".

"Il pacchetto - prosegue **Anfia** in una nota - prevede inoltre incentivi alla diffusione delle auto elettriche di piccole dimensioni e obiettivi per le flotte aziendali, insieme a una flessibilità sulle sanzioni per i veicoli pesanti. Le prime indicazioni sul "local content" e sul "Made in European Union" **potrebbero avere impatti positivi sulla filiera produttiva**, ma il pacchetto nel complesso resta poco incisivo rispetto all'obiettivo dichiarato di rafforzare la competitività dell'industria europea".

Marco Mele, Amministratore Unico di SFBM, definisce la proposta "un passo avanti significativo" e "un approccio più concreto e meno ideologico rispetto al passato".

"Si tratta di una **posizione certamente più equilibrata** - prosegue - che è anche il risultato della battaglia portata avanti dal nostro Paese, che fin dall'inizio ha contrastato con fermezza e decisione **un'impostazione che avrebbe rischiato di affossare definitivamente il settore dell'automotive europeo**, con conseguenze gravissime in termini industriali ed occupazionali e con evidenti vantaggi competitivi per altre potenze industriali, in particolare la Cina".

"Abbiamo sostenuto sin dall'inizio - continua Mele - che **l'impianto originario della normativa UE fosse controproducente ed autolesionista**. Oggi si apre finalmente uno spiraglio, una nuova fase nella quale trovano spazio i biocarburanti ed il biometano, che rappresentano una soluzione concreta, immediata e strategica, soprattutto per l'Italia, che dispone già di una rete infrastrutturale efficiente e diffusa". "Accogliamo con un certo ottimismo la proposta di Bruxelles, che sembra **aver messo da parte l'utopia dell'elettrico a tutti i costi** ma - sottolinea - è necessario continuare a lavorare per arrivare ad una revisione più ampia e strutturale del pacchetto 'Fit for 55', con una decisa sterzata verso l'utilizzo dei biocarburanti e del biometano nei motori a combustione interna", conclude Mele.

Servizio a cura di **teleborsa**

17/12/2025

Telefónica avvia il delisting volontario dal NYSE e punta a semplificare la struttura del gruppo

17/12/2025

Analisi Tecnica: EUR/USD del 17/12/2025, ore 19:00

> Altre notizie

CALCOLATORI

- Casa**
Calcola le rate del mutuo
- Auto**
Quale automobile posso permettermi?
- Titoli**
Quando vendere per guadagnare?
- Conto Corrente**
Quanto costa andare in rosso?

Automotive, il nuovo pacchetto "Omnibus" dell'Ue: le previsioni

Ne parliamo con Stefano Aversa, AlixPartners, e Marco Stella, [Anfia](#) 13 minuti fa 12 min Linea Mercati | Mercati Incorpora video





A NATALE Q PREMIUM & ZERO PUBBLICITA'
a soli €25 invece di €46,80

• SCOPRI!



QUATTORRUOTE

ABBONATI



Q Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



Automobil **ISSIMA**

Tutto quello che dovete sapere sulla nuova mobilità, sull'elettrificazione e sui temi caldi dell'industria automobilistica. Per conoscere a fondo l'auto o scegliere quella nuova sapendo ciò di cui si sta parlando: usarla al meglio, essere sostenibili e... sempre in movimento

INDUSTRIA E FINANZA

Green Deal

Il "nuovo 2035" divide il settore auto. Stellantis all'attacco

Rosario Murgida | aggiornato il 17/12/2025 | **0** commenti

Omoda 5: il nuovo full hybrid conviene davvero?

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La **Commissione europea** ha presentato l'atteso **"pacchetto Automotive"**. Ora, le proposte di Bruxelles dovranno passare il vaglio del Parlamento e dei Paesi membri attraverso il lungo e **tortuoso iter di approvazione** stabilito dai regolamenti europei. La speranza è che qualcosa cambi, perché la filiera (e gran parte del mondo politico) si è finora espressa con toni critici per una serie di misure che non rispondono in pieno alle istanze del settore.

Tra i più taglienti e delusi c'è **Stellantis**: il gruppo guidato da Antonio Filosa, infatti, ritiene che Bruxelles "non stia affrontando in modo significativo" i seri problemi strutturali di un comparto economico che impiega quasi **13 milioni di lavoratori in tutta Europa**.



I PIÙ POPOLARI

- 01 Green Deal** L'Europa cambia rotta: auto termiche oltre il 2035

- 02 Green Deal** Ufficiale: salta lo stop alle auto termiche nel 2035, l'Europa apre ai biofuel - VIDEO

- 03 Green Deal** Cosa cambia per chi compra un'auto dopo il 2035? - VIDEO

- 04 Dresda** Volkswagen chiude la sua prima fabbrica tedesca: la Gläserne Manufaktur produceva solo elettriche

- 05 Carburanti** Nel 2026 il diesel costerà più della benzina: ecco quanto pagheremo

VEDI ALTRO



SCOPRI IL NUOVO SP... CHICCO

Una sezione di approfondimento imperdibile dedicata ai seggioli...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

"Le proposte non risolvono i problemi del settore"

Secondo Stellantis, il pacchetto "riconosce che l'attuale quadro normativo **non è adatto allo scopo di una transizione energetica** che supporti un'industria automobilistica europea dinamica e indipendente, i milioni di posti di lavoro che ne dipendono e la mobilità accessibile per tutti: le proposte non affrontano in modo significativo i problemi che il settore ha di fronte in questo momento. In particolare, il pacchetto non fornisce una traiettoria praticabile per il segmento dei **veicoli commerciali leggeri**, che si trova in una situazione critica, e per le **flessibilità richieste dal settore per il 2030 per le auto passeggeri**", aggiunge il costruttore. La riduzione al 90% delle emissioni al 2035 rappresenta "un passo importante", ma insufficiente, almeno nella sua attuale forma, per sostenere "la produzione di veicoli accessibili per la stragrande maggioranza dei clienti".

Stellantis vede invece con favore la nuova categoria di **auto piccole ed elettriche (le E-Car)**, il sostegno alla filiera delle **batterie** e i requisiti per le flotte aziendali, mentre sulle tutele produttive evidenzia l'assenza di una "definizione chiara" del principio del contenuto locale, che rende "il pacchetto incompleto" su un "punto fondamentale". E non manca un'ultima stiletta quando Stellantis sottolinea l'intenzione di lavorare "in modo costruttivo con tutti gli stakeholder per adottare la legislazione richiesta il prima possibile nel 2026".



"Solo un primo passo"

Focus ON

- 

I vantaggi dedicati ai nuovi

NFO PUBBLICITARIA
- 

Nuova Hyundai i20 N Line

NFO PUBBLICITARIA
- 

FOLD&GO S: il seggiolino pensato per

NFO PUBBLICITARIA
- 

Tecnologia, connettività e risparmio: il

NFO PUBBLICITARIA
- 

Scopri il nuovo speciale

NFO PUBBLICITARIA
- 

Sicurezza dei pet: il grande non detto dei

NFO PUBBLICITARIA
- 

Progettare la sicurezza: il lavoro dietro

NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

E questa è la stessa posizione dell'**Acea**. L'associazione dei costruttori europei parla di "un primo passo verso la creazione di un percorso più **pragmatico e flessibile** per allineare la **decarbonizzazione** agli obiettivi di **competitività e resilienza**" e sottolinea come le proposte riconoscano "la necessità di maggiore **flessibilità e neutralità tecnologica**". Tuttavia, il direttore generale **Sigrid de Vries** avverte che "il diavolo può nascondersi nei dettagli: ora analizzeremo il pacchetto e collaboreremo con i legislatori per rafforzare in modo decisivo le proposte ove necessario". Anche perché mancano misure incisive per agevolare la transizione e "un'azione urgente sulle flessibilità per **auto e furgoni entro il 2030**". Inoltre, si teme per "i rigidi requisiti *made in the EU*" e il sistema di **compensazione delle emissioni**; si chiede una "rapida adozione" del proposto emendamento per i **camion** e una "revisione accelerata" dei regolamenti. Ecco perché è quantomai necessario un **esame dettagliato e approfondito** del pacchetto.



In Germana si parla di pacchetto "disastroso"

La reazione di Stellantis e dell'Acea è quasi conciliante rispetto al duro attacco di associazioni nazionali, come la tedesca **Vda**: "Bruxelles ha deluso le aspettative, il pacchetto è **disastroso**", ha affermato il presidente **Hildegard Müller**. E poi: l'apertura alla **neutralità tecnologica** è solo una "promessa formale", perché è "irta di così tanti ostacoli che rischia di rimanere inefficace nella pratica". Per l'organizzazione "è incomprensibile come la Commissione possa agire in questo modo in questo momento: le ragioni della **scarsa competitività dell'Europa** non vengono

nemmeno affrontate, né i risultati dei processi di revisione vengono resi noti. La necessità di agire viene quindi mal interpretata". Per questo Müller, secondo la quale ieri "non è stata una buona giornata per l'Europa come sede dell'industria automobilistica, per l'economia, la crescita e l'occupazione", chiede a Parlamento e Stati di assumere "un ruolo cruciale", modificando "in modo significativo la proposta della Commissione".

Un settore comunque diviso

Caustico è anche il commento di **Roberto Vavassori**, presidente dell'**Anfia**, l'associazione della filiera italiana: parlando con Il Sole 24 Ore, il manager parla di misure "poco incisive: chiedevamo una **flessibilità vera**, pari al 25%, e un ruolo dell'Europa capace di rafforzare il mercato mentre in questa fase la Commissione ha ceduto a interessi, pur legittimi, dei diversi Paesi senza tutelare la **competitività dell'industria** nel suo complesso", aggiunge Vavassori.

Di contro, le reazioni dei principali costruttori teutonici sono molto istituzionali e concilianti. **Volkswagen**: "È molto positivo che in futuro i **veicoli elettrici di piccole dimensioni** ricevano un sostegno speciale. È fondamentale che gli **obiettivi di CO₂** siano adatti ai **veicoli commerciali leggeri** e resi più flessibili. È pragmatico consentire l'immissione sul mercato di veicoli con **motori a combustione**, compensando al contempo le emissioni. Ciò è in linea con le attuali condizioni di mercato".

Per BMW, "è un primo passo importante che la **Commissione Europea** non persegua più i **divieti tecnologici** come principio guida, ma riconosca la futura fattibilità del **motore a combustione**", mentre per **Mercedes-Benz**: "La Commissione Ue ha fatto un passo nella giusta direzione verso una maggiore **flessibilità** per noi come produttori e verso la necessaria **neutralità tecnologica**. L'Ue sta quindi reagendo alla **stagnazione della mobilità elettrica** in Europa". I tre gruppi sembrano quasi non voler prendere posizione, ma dopo le dichiarazioni molto più forti dei vertici aziendali degli ultimi giorni l'impressione è quella di una **malcelata delusione**.

Delusione, anche se di carattere diverso, viene espressa dalla **Volvo**, da sempre contraria a qualsiasi allentamento degli standard: "L'indebolimento degli impegni per conseguire benefici a breve termine rischia di minare la **competitività**

dell'Europa negli anni a venire". Il **Gruppo Renault**, invece, "accoglie con favore l'adozione da parte della Commissione di un **pacchetto automobilistico** che affronta alcune delle principali sfide che l'industria europea deve fronteggiare". "Sottolineiamo in particolare l'enfasi posta sulla necessità di accelerare l'adozione dei **veicoli elettrici**, sia attraverso l'introduzione di una categoria di **piccoli veicoli elettrici sotto i 4,2 metri** sia attraverso un'iniziativa europea per l'**ecologizzazione delle flotte**", aggiungono da Boulogne-Billancourt.

Di certo il settore rimane **diviso** tanto quanto lo sono i vari **governi nazionali**. E questo spiega anche le mancate risposte della **Commissione** alle istanze degli ultimi giorni.

TAGS:

STELLANTIS

GREEN DEAL

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

COMMENTA

Disclaimer

ADV



ADV



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticità



Pacchetto apre a biocarburanti e flessibilità, ma industria resta in difficoltà

17 dicembre 2025 - 19.16

(Teleborsa) - La recente proposta della Commissione Europea di rivedere i limiti di emissione di CO2 per le nuove autovetture al 2035 rappresenta una presa d'atto della necessità di adattare le politiche climatiche del settore automotive, riconoscendo che gli strumenti finora adottati non hanno prodotto i risultati sperati. Tuttavia, il pacchetto presentato non appare in grado di rivitalizzare appieno l'industria automobilistica europea, come sostiene la Commissione.

"La soluzione proposta dalla Commissione, timida e complessa nelle varie articolazioni, appare ancora lontana dagli enunciati principi di neutralità tecnologica. Valorizza molto marginalmente il contributo dei biocarburanti su valori inferiori a quelli già oggi mediamente raggiunti in attuazione della Direttiva RED che nel tempo ha portato ad una significativa penetrazione dei biocarburanti nei combustibili tradizionali, ancora in crescita al 2030. La stessa decisione di creare una sottocategoria normativa che comprenderà veicoli elettrici fino a 4,2 metri, che potranno beneficiare di 'supercrediti', la dice lunga sulla volontà della Commissione di considerare il principio di neutralità tecnologica", ha dichiarato Gianni Murano, Presidente UNEM.

"Le modifiche proposte - prosegue - indicano che la Commissione riconosce che l'impianto del Green Deal va modificato, ma manca poi di coraggio per indicare le modifiche necessarie per rispettare veramente il principio di libertà

Ricerca titolo



Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 47.967 -0,31%

FTSE 100 9.774 +0,92%

FTSE MIB 44.099 +0,25%

Germany DAX 23.961 -0,48%

Hang Seng Index* 25.235 -1,56%

Nasdaq 22.825 -1,24%

Nikkei 225 49.628 +0,50%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

tecnologica e rilanciare una filiera che appare in un profondo stato di crisi". "La Commissione continua ad ignorare cosa vogliono veramente i cittadini europei con un mercato che premia le auto ibride che offrono maggiore flessibilità, consumi più contenuti e minori emissioni, rappresentando una **forma di transizione 'graduale' verso una mobilità più sostenibile** in cui i biocarburanti giocano un ruolo fondamentale e non certo limitato al 3% indicato dalla Commissione". "Si introducono poi altre complessità burocratiche e certificazioni sul **'Made In Europe'** che di sicuro non aiutano l'**industria**. Dobbiamo quindi ancora impegnarci come filiera e comparto industriale perché si riconosca appieno il contributo dei biocarburanti liquidi e gassosi e si intervenga finalmente per consentire all'industria europea di riguadagnare competitività e leadership nel settore dell'automotive", ha concluso Murano.

"Al contempo, - fa sapere **Anfia** - la pubblicazione dei testi definitivi delle misure del pacchetto automotive consente di apprezzare alcune novità positive. La previsione di **ridurre i target di riduzione della CO2 dal 100% al 90% per le auto al 2035**, e dal 50% al 40% al 2030, offre ai costruttori maggiori margini per raggiungere gli obiettivi di riduzione attraverso più tecnologie, aprendo al concetto di neutralità tecnologica. Restano però **dubbi sull'efficacia di alcune misure dopo il 2035**, come l'obbligo di compensazione attraverso l'utilizzo di acciaio verde (max 7%) e carburanti rinnovabili per veicoli non elettrici (max 3%)".

"Il pacchetto - prosegue **Anfia** in una nota - prevede inoltre incentivi alla diffusione delle auto elettriche di piccole dimensioni e obiettivi per le flotte aziendali, insieme a una flessibilità sulle sanzioni per i veicoli pesanti. Le prime indicazioni sul "local content" e sul "Made in European Union" **potrebbero avere impatti positivi sulla filiera produttiva**, ma il pacchetto nel complesso resta poco incisivo rispetto all'obiettivo dichiarato di rafforzare la competitività dell'industria europea".

Marco Mele, Amministratore Unico di SFBM, definisce la proposta "un passo avanti significativo" e "un approccio più concreto e meno ideologico rispetto al passato".

"Si tratta di una **posizione certamente più equilibrata** - prosegue - che è anche il risultato della battaglia portata avanti dal nostro Paese, che fin dall'inizio ha contrastato con fermezza e decisione **un'impostazione che avrebbe rischiato di affossare definitivamente il settore dell'automotive europeo**, con conseguenze gravissime in termini industriali ed occupazionali e con evidenti vantaggi competitivi per altre potenze industriali, in particolare la Cina".

"Abbiamo sostenuto sin dall'inizio - continua Mele - che l'**impianto originario della normativa UE fosse controproducente ed autolesionista**. Oggi si apre finalmente uno spiraglio, una nuova fase nella quale trovano spazio i biocarburanti ed il biometano, che rappresentano una soluzione

EUR

1

USD

1,17

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

concreta, immediata e strategica, soprattutto per l'Italia, che dispone già di una rete infrastrutturale efficiente e diffusa". "Accogliamo con un certo ottimismo la proposta di Bruxelles, che sembra aver messo da parte l'utopia dell'elettrico a tutti i costi ma – sottolinea – è necessario continuare a lavorare per arrivare ad una revisione più ampia e strutturale del pacchetto 'Fit for 55', con una decisa sterzata verso l'utilizzo dei biocarburanti e del biometano nei motori a combustione interna", conclude Mele.

powered by teleborsa

la Repubblica

GEDI News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

Abbonati

APP

[Iphone](#) | [Android](#)

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdÃ~Robinson

GEDİ NEWS NETWORK

La Stampa
HuffPost Italia
Fem
Formula Passion
VD News

QUOTIDIANI LOCALI

La Sentinella del Canavese

PERIODICI

Le Scienze
Limes

National Geographic

RADIO

DeeJay
Capital
m2o

INIZIATIVE EDITORIALI

In edicola
Biblioteca Digitale

PARTNERSHIP

LAB

MyMovies
AutoXY
Formula Passion
Sport.it

SERVIZI, TV E CONSUMI

Annunci
Ilmiolibro
Enti e Tribunali
Meteo
Tvizap
Dizionario italiano
Dizionario inglese/italiano
Consigli.it
Codici Sconto

NETWORK LENA

Die WeltEl PaisGazeta WyborczaLe FigaroLe SoirTages AnzeigerTribune de Geneve

Mappa del sitoRedazioneScriveteciPer inviare foto e videoServizio ClientiPubblicitÃ~ Cookie PolicyPrivacyCodice Etico e Best PracticesDichiarazione di accessibilitÃ~ Riserva TDM

ERROR: https://www.repstatic.it/cless/common/stable/include/nielsen/nielsen.html - The remote server returned an error: (404) Not Found.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Mercoledì 17 Dicembre 2025, ore 19.17



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

Home Page / Notizie / Quotazioni / Rubriche / Agenda / Video / Analisi Tecnica

Home Page / Notizie / UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticità

UE, nuovo pacchetto auto: passi avanti ma restano criticità

Pacchetto apre a biocarburanti e flessibilità, ma industria resta in difficoltà

Economia, Trasporti 17 dicembre 2025 - 19.11



(Teleborsa) - La recente proposta della Commissione Europea di rivedere i limiti di emissione di CO2 per le nuove autovetture al 2035 rappresenta una presa d'atto della necessità di adattare le politiche climatiche del settore automotive, riconoscendo che gli strumenti finora adottati non hanno prodotto i risultati sperati. Tuttavia, il pacchetto presentato non appare in grado di rivitalizzare appieno l'industria automobilistica europea, come sostiene la Commissione.

"La soluzione proposta dalla Commissione, timida e complessa nelle varie articolazioni, appare ancora lontana dagli enunciati principi di neutralità tecnologica. Valorizza molto marginalmente il contributo dei biocarburanti su valori inferiori a quelli già oggi mediamente raggiunti in attuazione della Direttiva RED che nel tempo ha portato ad una significativa penetrazione dei biocarburanti nei combustibili tradizionali, ancora in crescita al 2030. La stessa decisione di creare una sottocategoria normativa che comprenderà veicoli elettrici fino a 4,2 metri, che potranno beneficiare di 'supercrediti', la dice lunga sulla volontà della Commissione di considerare il principio di neutralità tecnologica", ha dichiarato Gianni Murano, Presidente UNEM.

"Le modifiche proposte - prosegue - indicano che la Commissione riconosce che l'impianto del Green Deal va modificato, ma manca poi di coraggio per indicare le modifiche necessarie per rispettare veramente il principio di libertà tecnologica e rilanciare una filiera che appare in un profondo stato di crisi". "La Commissione continua ad ignorare cosa vogliono veramente i cittadini europei con un mercato che premia le auto ibride che offrono maggiore flessibilità, consumi più contenuti e minori emissioni, rappresentando una forma di transizione 'graduale' verso una mobilità più sostenibile in cui i biocarburanti giocano un ruolo fondamentale e non certo limitato al 3% indicato dalla Commissione". "Si introducono poi altre complessità burocratiche e certificazioni sul 'Made In Europe' che di sicuro non aiutano l'industria. Dobbiamo quindi ancora impegnarci come filiera e comparto industriale perché si riconosca appieno il contributo dei biocarburanti liquidi e gassosi e si intervenga finalmente per consentire all'industria europea di riguadagnare competitività e leadership nel settore dell'automotive", ha concluso Murano.

"Al contempo, - fa sapere Anfia - la pubblicazione dei testi definitivi delle misure del pacchetto automotive

Altre notizie

- Londra: nuovo spunto rialzista per Auto Trader Group
- Londra: si concentrano le vendite su Auto Trader Group
- Francoforte: andamento rialzista per BMW
- Auto, Elkann: regole europee sbagliate, serve un piano realistico
- Slush 2025, Italian Tech Alliance: "Per le startup passi in avanti sul fronte della policy"
- Manovra: nuovo pacchetto del governo da 3,5 miliardi

Guide
Cosa significa
desertificazione
bancaria: perché le
filiali fisiche stanno
scomparendo?

La desertificazione bancaria, in Italia, è ormai diventata una condizione strutturale di vaste aree del Paese. Secondo gli ultimi aggiornamenti dell'Osservatorio First Cisl di fine settembre 2025, i...

[leggi tutto](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

consente di apprezzare alcune novità positive. La previsione di **ridurre i target di riduzione della CO2 dal 100% al 90% per le auto al 2035**, e dal 50% al 40% al 2030, offre ai costruttori maggiori margini per raggiungere gli obiettivi di riduzione attraverso più tecnologie, aprendo al concetto di neutralità tecnologica. Restano però **dubbi sull'efficacia di alcune misure dopo il 2035**, come l'obbligo di compensazione attraverso l'utilizzo di acciaio verde (max 7%) e carburanti rinnovabili per veicoli non elettrici (max 3%).

"Il pacchetto - prosegue **Anfia** in una nota - prevede inoltre incentivi alla diffusione delle auto elettriche di piccole dimensioni e obiettivi per le flotte aziendali, insieme a una flessibilità sulle sanzioni per i veicoli pesanti. Le prime indicazioni sul "local content" e sul "Made in European Union" **potrebbero avere impatti positivi sulla filiera produttiva**, ma il pacchetto nel complesso resta poco incisivo rispetto all'obiettivo dichiarato di rafforzare la competitività dell'industria europea".

Marco Mele, Amministratore Unico di SFBM, definisce la proposta **"un passo avanti significativo"** e "un approccio più concreto e meno ideologico rispetto al passato".

"Si tratta di una **posizione certamente più equilibrata** - prosegue - che è anche il risultato della battaglia portata avanti dal nostro Paese, che fin dall'inizio ha contrastato con fermezza e decisione **un'impostazione che avrebbe rischiato di affossare definitivamente il settore dell'automotive europeo**, con conseguenze gravissime in termini industriali ed occupazionali e con evidenti vantaggi competitivi per altre potenze industriali, in particolare la Cina".

"Abbiamo sostenuto sin dall'inizio - continua Mele - che **l'impianto originario della normativa UE fosse controproducente ed autolesionista**. Oggi si apre finalmente uno spiraglio, una nuova fase nella quale trovano spazio i biocarburanti ed il biometano, che rappresentano una soluzione concreta, immediata e strategica, soprattutto per l'Italia, che dispone già di una rete infrastrutturale efficiente e diffusa". "Accogliamo con un certo ottimismo la proposta di Bruxelles, che sembra **aver messo da parte l'utopia dell'elettrico a tutti i costi** ma - sottolinea - è necessario continuare a lavorare per arrivare ad una revisione più ampia e strutturale del pacchetto **'Fit for 55'**, con una decisa sterzata verso l'utilizzo dei biocarburanti e del biometano nei motori a combustione interna", conclude Mele.

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Londra: nuovo spunto rialzista per Auto Trader Group
- ▶ Londra: movimento negativo per Auto Trader Group
- ▶ Londra: andamento negativo per Auto Trader Group
- ▶ Automotive: in arrivo pacchetto Ue. Maxi-incentivi per le mini car elettriche



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Banche
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Assicurazioni
Energia
Lusso
Comunicati Corporate

QUOTAZIONI

Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN
Obbligazioni
Fondi
Cambi e Valute
Materie Prime
Tassi
Futures e Derivati
Sedex
Warrant
Rating Agenzie
EuroTLX

RUBRICHE

Gli Editoriali
Gli Speciali
Top Mind
Guide

VIDEO

Il Punto sulle Commodities
Buongiorno dalla Borsa
1 minuto in Borsa
Focus sugli ETF
Notizie dal Forex
Tutti i Video

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettifica e
Corporate Actions

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 - email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2025 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server farm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati**.

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.

Segnalazioni **Whistleblowing**.

MOTORI / Industria e Analisi

L'automotive in cerca di riscossa dopo le decisioni Ue

'Passi avanti ma non basta'. Volkswagen apre impianto di batterie in Ue

BERLINO, 18 dicembre 2025, 08:57

Amalia Angotti

Condividi



↑ Automotive - RIPRODUZIONE RISERVATA

I dietrofront di Bruxelles sul divieto totale di vendita dei motori termici dal 2035 è una boccata d'ossigeno per l'industria automobilistica europea, ma è ancora difficile dare un giudizio netto sulla reale efficacia delle misure proposte e capire se saranno in grado davvero di imprimere una svolta.

Una cosa è certa: il cammino dell'auto elettrica non si fermerà. Nei Paesi Ue, d'altra parte, il trend è ormai avviato: l'elettrico continua a guadagnare quote di mercato e ha raggiunto il 18%, oggi due auto su dieci vendute sono e-car.

Che cosa cambia allora con le misure adottate dalla Commissione Europea? Le case automobilistiche potranno continuare a vendere vetture fino a un livello di emissioni pari al 10% di quello del 2021. In pratica, quindi, potranno mettere in commercio un numero 'limitato' di auto a benzina e diesel anche dopo il 2035. I colossi dell'automotive dovranno compensare quel 10% di emissioni rimanenti attraverso 'crediti' che potranno accumulare con l'impiego di acciaio a basse emissioni 'made in Europe' per la costruzione dei veicoli o con l'utilizzo di carburanti sostenibili, come e-fuel e biofuel avanzati purché non siano biocarburanti di origine alimentare. Secondo le stime Ue, sul mercato post 2035 sarà ammessa una quota del 30-35% di veicoli non pienamente elettrici.

La Commissione ha anche annunciato il sostegno alla filiera delle batterie interamente prodotta nell'Ue, mentre propone target nazionali obbligatori per il 2030 e 2035 per le flotte aziendali, che rappresentano circa il 60% delle vendite di auto nuove in Ue. Proprio sul fronte delle batterie Volkswagen ha inaugurato la fabbrica di PowerCo a Salzgitter, nella Bassa Sassonia in Germania, dove verranno progettate, sviluppate e prodotte per la prima volta celle

per batterie interamente in Europa per i marchi del gruppo.

"Rafforziamo la nostra posizione e la nostra indipendenza nella concorrenza globale" spiega il ceo Oliver Blume.

Le posizioni dei Paesi europei sulle misure messe a punto dalla Commissione Europea sono diverse e ripropongono i soliti schieramenti del passato. Apprezzano Germania e Italia, che più hanno spinto verso la scelta effettuata, mentre il premier spagnolo Pedro Sanchez parla di "un errore storico dell'Europa" e ricorda che la lotta all'emergenza climatica "non è un capriccio ideologico".

In Italia il pacchetto automotive piace al governo che sottolinea l'importanza del ruolo svolto in questi mesi. La premier Giorgia Meloni lo definisce "equilibrato e pragmatico nel rispetto della competitività: un risultato rilevante che mostra come l'Italia con il suo approccio possa correggere politiche dannose". Il ministro degli Esteri Antonio Tajani ricorda che se fosse entrata in vigore la norma prevista "in Italia avremmo perso 70.000 posti di lavoro". "In poche ore abbiamo scardinato l'ideologia del Green Deal - dice il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso - nel settore delle auto, con la rimozione del totem del 2035".

Più prudenti gli industriali e le associazioni di filiera.

Tutti apprezzano 'il dialogo' e la svolta, ma nessuno si sbilancia sugli effetti. L'Unrae spiega che molto resta da chiarire. Ad esempio il tema del Made in Europe: va capito più a fondo il possibile impatto sui consumatori in un contesto di globalizzazione, di interconnessione, in cui anche i marchi europei producono all'estero" sottolinea il presidente Roberto Pietrantonio. Per l'Anfia, quello della Commissione è "un segnale timido": "manca ancora la consapevolezza - osserva il presidente Roberto Vavassori - dello stato di crisi del settore, stretto tra la montante onda asiatica a cui non ci sono freni e l'amministrazione americana che, come le sirene con Ulisse, cerca di portarci con le nostre produzioni negli Usa".

Auto, Bruxelles delude la filiera “Sul 2035 passo lento e timido”

Il dietrofront sul motore termico lascia aperti troppi interrogativi per **Anfia** e sindacati. Vavassori: «Non c'è il senso di urgenza»

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Se la politica guarda il bicchiere mezzo pieno, l'industria dell'auto considera le modifiche proposte dalla Commissione Ue come insufficienti per rilanciare il mercato e il comparto. «È un passo nella direzione auspicata, ma lento, timido, non decisivo e ancora con tanti dettagli da chiarire. Non c'è il senso di urgenza che avremmo voluto», sottolinea Roberto Vavassori, il presidente dell'**Anfia**, l'associazione che riunisce l'indotto auto italiano. Parole che arrivano il giorno dopo il cambio di rotta da parte di Bruxelles con la modifica dei target di riduzione delle emissioni di CO₂ dal 100 al 90% nel 2035, ma con compensazioni che riguardano l'uso di acciaio verde e dei combustibili alternativi green. Correzioni che di fatto permettono alle case di immatricolare una quota di auto ibride, non solo elettriche, anche dopo il 2035. Secondo i calcoli di Bruxelles, si tratta di un terzo dei mezzi che avranno ancora un propulsore termico.

Quelle di Vavassori sono parole in linea anche con lo scetticismo di Stellantis rispetto a scelte che paiono timide e non allineate alle difficoltà che sta vivendo il settore delle quattro ruote a livello Ue. «Si tratta di una proposta incompleta, a oggi non abbiamo ancora il testo

legislativo ma solo commenti. Poi ci sono tanti passaggi nei quali la Commissione chiede di essere nominata responsabile di atti delegati, quindi non dovrebbe più passare dal parlamento e dal consiglio, e questo non è auspicabile», aggiunge Vavassori che parla di testo «monco» e «senza chiarezza» per ragioni di mancanza di «condizione politica al suo interno». Il fatto che il testo non debba passare dal vaglio del parlamento e del consiglio è una sicurezza in meno per il settore, che spera ancora in altri alleggerimenti delle norme.

Vero, il cancelliere tedesco Friedrich Merz si è detto «soddisfatto» delle modifiche, così come la Francia con il presidente Emmanuel Macron. Pure la premier Giorgia Meloni ieri ha detto che si «è raggiunto un accordo equilibrato e pragmatico nel rispetto della competitività: un risultato rilevante che mostra come l'Italia con il suo approccio possa correggere politiche dannose. Abbiamo fatto breccia nel dogmatismo green». L'unico contro è stato il primo ministro spagnolo, Pedro Sánchez: «Amorbidire il veto alle auto a combustione errore storico». Anche se la politica e gli Stati considerano le modifiche «un primo passo importante», il comparto auspica che, nella discussione, parlamento e paesi possano migliorare e fare maggiori aperture. Ad esempio il passaggio dal 100 al 90% di riduzione delle emissioni di CO₂ nel 2035 è «positivo» per Vavassori, ma «questo viene subito contraddetto da condizionalità con alcuni calcoli un po' strampalati sui carburanti alternativi». Da specificare anche come verrà usato l'acciaio verde. «C'è poca chiarezza - aggiunge il presidente dell'**Anfia** - sarebbe sta-

to necessario confezionarlo meglio». Anche l'Unem, l'associazione che raggruppa i produttori di carburanti, dice che «la soluzione adottata non è in grado di rivitalizzare l'industria automotive, come invece sostiene la Commissione - spiega il presidente Gianni Murano - è timida, complessa e appare ancora lontana dagli enunciati principi di neutralità tecnologica».

I sindacati vedono le modifiche «come un primo passo». Il segretario della Fim-Cisl Ferdinando Uliano definisce i cambiamenti come «tardivi» e «necessitano di ulteriori modifiche». Il numero uno dei metalmeccanici della Cisl chiede «politiche industriali a livello europeo e nazionale, con fondi specifici per sostenere il settore e per recuperare il ritardo tecnologico accumulato negli ultimi anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA MISURA

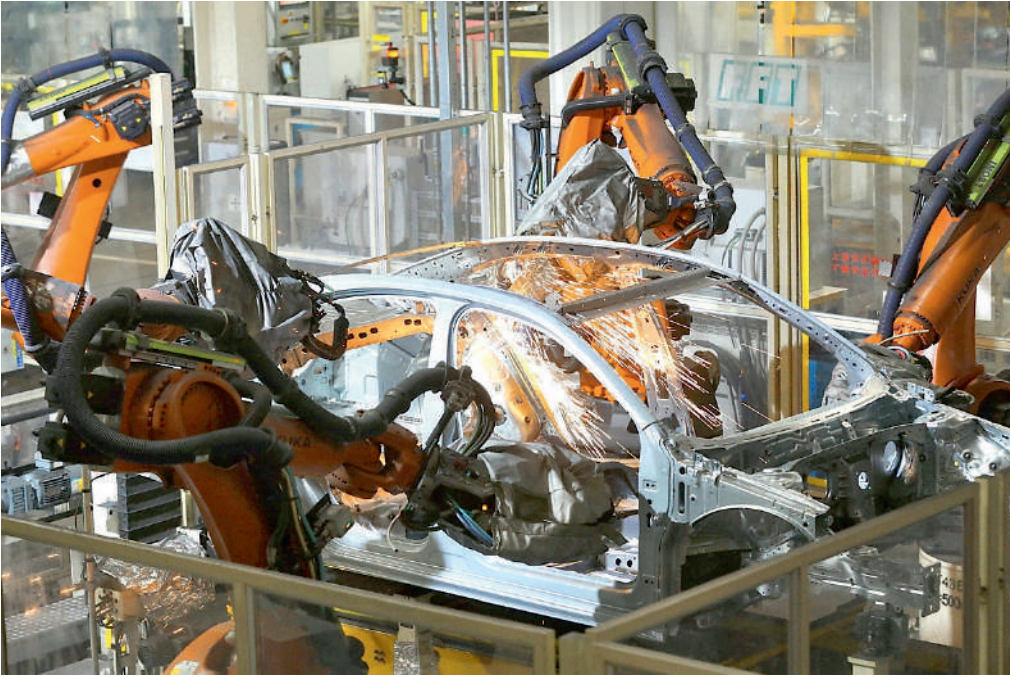
Le emissioni

Modificati i target di riduzione delle emissioni di CO₂ dal 100 al 90% nel 2035

L'ibrido

Secondo i calcoli di Bruxelles, un terzo dei mezzi dotati di propulsore termico dopo il 2035 sarà ibrido





APP

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I produttori: «Ue troppo timida pacchetto ancora poco incisivo»

L'Anfia ringrazia il governo: «C'è molto da fare»

Pierluigi Bonora

■ Il "Pacco Ursula" ha, di fatto, ha disatteso le aspettative sulla piena apertura alla neutralità tecnologica dal 2035, cioè all'utilizzo senza vincoli per le auto dei carburanti rinnovabili insieme alle alimentazioni 100% elettriche. La proposta della Commissione, che passerà al vaglio di Euro-parlamento e Consiglio Ue, ha positivamente scardinato l'imposizione originaria della produzione e vendita di sole vetture elettriche, ma non ha tolto l'incertezza per il presente e il futuro del settore. Trope, ancora, le divisioni e gli Stati uno contro l'altro (la Spagna con Pedro Sanchez in primis). Ciò significa che la battaglia tra chi sostiene il buon senso e chi l'ideologia continuerà ancora per mesi. E a pagare il conto della situazione saranno sempre fabbriche, indotto e lavoratori, con la produzione italiana che archiverà un annus horribilis e il rischio di navigare ancora a vista.

Le reazioni dei diretti inte-

ressati rispecchiano il quadro. Secondo Stellantis, «il pacchetto presentato riconosce che l'attuale quadro normativo non è idoneo a sostenere una transizione energetica che sostenga un'industria automobilistica europea dinamica e autoctona, i milioni di posti di lavoro che da essa dipendono e una mobilità accessibile a tutti». La nota sottolinea, inoltre, come «l'introduzione della neutralità tecnologica attraverso la revisione dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 entro il 2035 è un passo importante ma, così come proposto attualmente, non sosterrà la produzione di veicoli accessibili alla stragrande maggioranza dei clienti».

Profonda la riflessione sui contenuti delle misure presentate da Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue, da parte di Anfia, che riunisce la filiera nazionale automotive. Ci sono infatti volute 24 ore per definire come «timidi» i segnali di

Bruxelles. Da qui l'esigenza, visto quanto sta accadendo, «che la politica europea si unisca e prenda coraggio in quanto c'è ancora molto da fare». «Nel complesso - il giudizio di Anfia - non possiamo che ritenere il pacchetto poco risolutivo dei problemi di mercato e poco incisivo rispetto alle tanto annunciate intenzioni di rafforzare la competitività dell'industria europea». L'associazione con al vertice Roberto Vavassori ringrazia quindi «il governo italiano e gli eurodeputati che stanno portando avanti insieme con Anfia le istanze necessarie a salvaguardare e rafforzare una vera competitività europea del settore automotive».

Interviene anche l'imprenditore bresciano Marco Bonometti, presidente e ad della multinazionale Omr, già presidente di Confindustria Lombardia. «La neutralità tecnologica - sottolinea - è indispensabile: elettrico, ibrido e carburanti sostenibili devono poter convivere, lasciando al mercato la libertà di scelta.

Cambiare una linea industriale perché lo impone una legge e non perché lo richiede il mercato è un errore che si paga caro». Bonometti porta come esempio le decisioni rapide prese dalla Casa Bianca sugli stessi temi che in Europa sono sul tavolo dallo scorso marzo. «Come ha ricordato Antonio Filosa, ad di Stellantis - commenta Bonometti - negli Usa l'amministrazione Trump ha adattato le regole alla libertà di scelta dei cittadini e alle dinamiche del mercato: è qualcosa che in Europa, finora, non è avvenuto. Ora Parlamento e Consiglio Ue trasformino questa impostazione in norme capaci di tenere insieme ambiente, lavoro e competitività».

13,6
In milioni sono i lavoratori che operano nel settore auto, l'8,1% degli occupati nella manifattura dell'Ue

2.135
Le imprese italiane della componentistica aderenti ad Anfia per complessivi 170mila lavoratori diretti



PASSATO

L'ex commissario al Clima e vicepresidente della Commissione Frans Timmermans

LA REAZIONE DEL SETTORE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'industria Ue dell'auto prova a recuperare slancio

Lo stop al divieto totale di vendita dei motori termici dal 2035

Le e-car rappresentano il 18% del mercato e il percorso non si fermerà
Volkswagen inaugura in Sassonia la prima fabbrica di celle per batterie

Amalia Angotti

Il dietrofront di Bruxelles sul divieto totale di vendita dei motori termici dal 2035 è una boccata d'ossigeno per l'industria automobilistica europea, ma è ancora difficile dare un giudizio netto sulla reale efficacia delle misure proposte e capire se saranno in grado davvero di imprimere una svolta. Una cosa è certa: il cammino dell'auto elettrica non si fermerà. Nei Paesi Ue, d'altra parte, il trend è ormai avviato: l'elettrico continua a guadagnare quote di mercato e ha raggiunto il 18%: oggi due auto su dieci vendute sono e-car.

Che cosa cambia allora con le misure adottate dalla Commissione Europea? Le case automobilistiche potranno continuare a vendere vetture fino a un livello di emissioni pari al 10% di quello del 2021. In pratica, quindi, potranno mettere in commercio un numero "limitato" di auto a benzina e diesel anche dopo il 2035. I colossi dell'automotive dovranno compensare quel 10% di emissioni rimanenti attraverso "crediti" che potranno accumulare con l'impiego di acciaio a basse emissioni "made in Europe" per la costruzione dei veicoli

o con l'utilizzo di carburanti sostenibili, come e-fuel e biofuel avanzati purché non siano biocarburanti di origine alimentare. Secondo le stime Ue, sul mercato post 2035 sarà ammessa una quota del 30-35% di veicoli non pienamente elettrici.

La Commissione ha anche annunciato il sostegno alla filiera delle batterie interamente prodotta nell'Ue, mentre propone target nazionali obbligatori per il 2030 e 2035 per le flotte aziendali, che rappresentano circa il 60% delle vendite di auto nuove in Ue. Proprio sul fronte delle batterie Volkswagen ha inaugurato la fabbrica di PowerCo a Salzgitter, nella Bassa Sassonia, dove verranno progettate, sviluppate e prodotte per la prima volta celle per batterie interamente in Europa.

Le posizioni dei Paesi europei sulle misure messe a punto dalla Commissione Europea sono diverse e ripropongono i soliti schieramenti del passato. Apprezzano Germania e Italia, che più hanno spinto verso la scelta effettuata, mentre il premier spagnolo Pedro Sanchez parla di «un errore storico dell'Europa» e ricorda che la lotta all'emergenza climatica «non è un capriccio ideologico».

In Italia il pacchetto automotive piace al governo che sottolinea l'importanza del ruolo svolto in questi mesi. La premier Giorgia Meloni lo definisce «equilibrato e pragmatico nel rispetto della competitività: un ri-

sultato rilevante che mostra come l'Italia con il suo approccio possa correggere politiche dannose». Il ministro degli Esteri Antonio Tajani ricorda che se fosse entrata in vigore la norma prevista «in Italia avremmo perso 70.000 posti di lavoro». «In poche ore abbiamo scardinato l'ideologia del Green Deal – dice il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso – nel settore delle auto, con la rimozione del totem del 2035».

Più prudenti gli industriali e le associazioni di filiera. Tutti apprezzano «il dialogo» e la svolta, ma nessuno si sbilancia sugli effetti.

L'Unrae spiega che molto resta da chiarire. Ad esempio il tema del Made in Europe: va capito più a fondo il possibile impatto sui consumatori in un contesto di globalizzazione, di interconnessione, in cui anche i marchi europei producono all'estero» sottolinea il presidente Roberto Pietrantonio. Per l'Anfia, quello della Commissione è «un segnale timido»: «manca ancora la consapevolezza – osserva il presidente Roberto Vavassori – dello stato di crisi del settore, stretto tra la montante onda asiatica a cui non ci sono freni e l'amministrazione americana che, come le sirene con Ulisse, cerca di portarci con le nostre produzioni negli Usa».

Restano le difficoltà di un settore che subisce la concorrenza dei marchi asiatici e le restrizioni imposte dalle tariffe degli Stati Uniti



Nuove direttive Il mercato dell'auto in cerca di riscossa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

LE MISURE DELLA COMMISSIONE UE

Motori termici: la retromarcia europea non soddisfa la filiera «È insufficiente»

Vavassori: «Manca la consapevolezza»

Volkswagen inaugura il sito per le batterie

IL SETTORE IN CRISI

TORINO. Il dietrofront di Bruxelles sul divieto totale di vendita dei motori termici dal 2035 è una boccata d'ossigeno per l'industria automobilistica europea, ma è ancora difficile dare un giudizio netto sulla reale efficacia delle misure proposte e capire se saranno in grado davvero di imprimere una svolta. Una cosa è certa: il cammino dell'auto elettrica non si fermerà. Nei Paesi Ue, d'altra parte, il trend è ormai avviato: l'elettrico continua a guadagnare quote di mercato e ha raggiunto il 18%, oggi due auto su dieci vendute sono e-car.

Cosa cambia con le misure adottate dalla Commissione? Le case automobilistiche potranno continuare a vendere

vetture fino a un livello di emissioni pari al 10% di quello del 2021. In pratica, quindi, potranno mettere in commercio un numero «limitato» di auto a benzina e diesel anche dopo il 2035. I colossi dell'automotive dovranno compensare quel 10% di emissioni rimanenti attraverso «crediti» che potranno accumulare con l'impiego di acciaio a basse emissioni «made in Europe» per la costruzione dei veicoli o con l'utilizzo di carburanti sostenibili, come e-fuel e bio-fuel avanzati purché non siano biocarburanti di origine alimentare.

Le stime. Sul mercato post 2035 sarà ammessa una quota del 30-35% di veicoli non pienamente elettrici. La Commissione ha anche annunciato il sostegno alla filiera delle batterie interamente prodotta nell'Ue, men-

tre propone target nazionali obbligatori per il 2030 e 2035 per flotte aziendali, circa il 60% delle vendite di auto nuove in Ue.

Proprio sul fronte delle batterie Volkswagen ha inaugurato la fabbrica di PowerCo a Salzgitter, nella Bassa Sassonia in Germania, dove verranno progettate, sviluppate e prodotte per la prima volta celle per batterie interamente in Europa per i marchi del gruppo. «Rafforziamo la nostra posizione e la nostra indipendenza nella concorrenza globale» spiega il ceo Oliver Blume. Le posizioni dei Paesi europei sulle misure della Commissione Europea sono diverse e ripropongono i soliti schieramenti del passato. Apprezzano Germania e Italia, che più hanno spinto verso la scelta, ma il premier spagnolo Pedro Sanchez parla di «un errore storico del-

l'Europa» e ricorda che la lotta all'emergenza climatica «non è un capriccio ideologico».

In Italia il pacchetto automotive piace al governo che sottolinea l'importanza del ruolo svolto in questi mesi. La premier Giorgia Meloni lo definisce «equilibrato e pragmatico nel rispetto della competitività: un risultato rilevante che mostra come l'Italia con il suo approccio possa correggere politiche dannose».

Prudenti gli industriali e le associazioni di filiera. Tutti apprezzano «il dialogo» e la svolta, ma nessuno si sbilancia sugli effetti. L'Unrae spiega che molto resta da chiarire. Ad esempio il tema del Made in Europe: va capito più a fondo. Per l'Anfia, quello della Commissione è «un segnale timido»: «manca ancora la consapevolezza - osserva il presidente Roberto Vavassori - dello stato di crisi del settore».



Presidente. Ursula von der Leyen guida la Commissione Ue

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Le reazioni a Roma Il «sì» del governo industriali prudenti

■ In Italia il pacchetto auto-motive piace al governo che sottolinea l'importanza del ruolo svolto in questi mesi. La premier Giorgia Meloni lo definisce «equilibrato e pragmatico nel rispetto della competitività: un risultato rilevante che mostra come l'Italia con il suo approccio possa correggere politiche dannose». Il ministro degli Esteri Antonio Tajani ricorda che se fosse entrata in vigore la norma prevista «in Italia avremmo perso 70.000 posti di lavoro». «In poche ore abbiamo scardinato l'ideologia del Green Deal - dice il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso - nel settore delle auto, con la rimozione del totem del 2035». Più prudenti gli industriali e le associazioni di filiera. Tutti apprezzano «il dialogo» e la svolta, ma nessuno si sbilancia sugli effetti. L'Unrae spiega che molto resta da chiarire. Ad esempio il tema del Made in Europe: va capito più a fondo il possibile impatto sui consumatori in un contesto di globalizzazione, di interconnessione, in cui anche i marchi europei producono all'estero» sottolinea il presidente Roberto Pietrantonio. Per l'Anfia, quello della Commissione è «un segnale timido»: «Manca ancora la consapevolezza - osserva il presidente Roberto Vavassori - dello stato di crisi del settore, stretto tra la montante onda asiatica a cui non ci sono freni e l'amministrazione americana che, come le sirene con Ulisse, cerca di portarci con le nostre produzioni negli Usa».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto L'elettrico non si ferma

Il settore dopo il dietrofront Ue sul blocco dei motori inquinanti dal 2035, fabbrica di batterie Volkswagen

TORINO Il dietrofront di Bruxelles sul divieto totale di vendita dei motori termici dal 2035 è una boccata d'ossigeno per l'industria automobilistica europea, ma è ancora difficile dare un giudizio netto sulla reale efficacia delle misure proposte e capire se saranno in grado davvero di imprimere una svolta. Una cosa è certa: il cammino dell'auto elettrica non si fermerà. Nei Paesi Ue, d'altra parte, il trend è ormai avviato: l'elettrico continua a guadagnare quote di mercato e ha raggiunto il 18%, oggi due auto su dieci vendute sono e-car.

Che cosa cambia allora con le misure adottate dalla Commissione Europea? Le case automobilistiche potranno continuare a vendere vetture fino a un livello di emissioni pari al 10% di quello del 2021. In pratica, quindi, potranno mettere in commercio un numero «limitato» di auto a benzina e diesel anche dopo il 2035. I colossi dell'automotive dovranno compensare

quell'10% di emissioni rimanenti attraverso «crediti» che potranno accumulare con l'impiego di acciaio a basse emissioni made in Europe per la costruzione dei veicoli o con l'utilizzo di carburanti sostenibili, come e-fuel e biofuel avanzati purché non siano biocarburanti di origine alimentare. Secondo le stime Ue, sul mercato post 2035 sarà ammessa una quota del 30-35% di veicoli non pienamente elettrici. La Commissione ha anche annunciato il sostegno alla filiera delle batterie interamente prodotta nell'Ue, mentre propone target nazionali obbligatori per il 2030 e 2035 per le flotte aziendali, che rappresentano circa il 60% delle vendite di auto nuove in Ue. Proprio sul fronte delle batterie Volkswagen ha inaugurato la fabbrica di PowerCo a Salzgitter, nella Bassa Sassonia in Germania, dove verranno progettate, sviluppate e prodotte celle per batterie interamente in Europa per i marchi del gruppo.

«Rafforziamo la nostra posizione nella nostra indipendenza nella concorrenza globale» spiega il ceo **Oliver Blume**.

Le posizioni dei Paesi europei sulle misure messe a punto dalla Commissione Europea sono diverse e ripropongono i soliti schieramenti del passato. Apprezzano Germania e Italia, che più hanno spinto verso la scelta effettuata, mentre il premier spagnolo **Pedro Sanchez** parla di «un errore storico dell'Europa» e ricorda che la lotta all'emergenza climatica «non è un capriccio ideologico». In Italia il pacchetto automotive piace al governo che sottolinea l'importanza del ruolo svolto in questi mesi. La premier **Giorgia Meloni** lo definisce «equilibrato e pragmatico nel rispetto della competitività». Il ministro degli Esteri **Antonio Tajani** ricorda che se fosse entrata in vigore la norma prevista «in Italia avremmo perso 70.000 posti di lavoro». «In poche ore abbiamo scardinato l'ideologia del

Green Deal - dice il ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso** - nel settore delle auto, con la rimozione del totem del 2035». Più prudenti gli industriali e le associazioni di filiera. Tutti apprezzano il dialogo e la svolta, ma nessuno si sbilancia sugli effetti. L'Unrae spiega che molto resta da chiarire. Ad esempio il tema del Made in Europe: va capito più a fondo il possibile impatto sui consumatori in un contesto di globalizzazione, di interconnessione, in cui anche i marchi europei producono all'estero, sottolinea il presidente **Roberto Pietrantoni**. Per **l'Anfia**, quello della Commissione è «un segnale timido»: «manca ancora la consapevolezza - osserva il presidente **Roberto Vavassori** - dello stato di crisi del settore, stretto tra la montante onda asiatica a cui non ci sono freni e l'amministrazione americana che, come le sirene con Ulisse, cerca di portarci con le nostre produzioni negli Usa».

Ue, salta lo stop ai motori termici

Dietrofront di Bruxelles sul divieto totale di vendita dei motori termici dal 2035



LA MODIFICA AL REGOLAMENTO

Emissioni di Co2

Riduzione rivista dal 100% al 90% rispetto al 2021

Quota ammessa di veicoli non full electric 30-35%

Non ci sarà più una chiusura totale verso i "motori termici", ibridi plug-in e con range extender

I colossi dell'automotive dovranno compensare quel 10% di emissioni rimanenti attraverso "crediti" guadagnati con l'impiego di acciaio a basse emissioni "made in Europe" o con l'utilizzo di carburanti sostenibili

IL TARGET ITALIANO

● dal 2030 ● dal 2035

Auto aziendali green

● 45% ● 80%

Quota veicoli a zero emissioni

● 36% ● 80%

Quota veicoli green e a basse emissioni

● 69% ● 95%

Furgoni a zero e basse emissioni

● 40% ● 95%

ANSA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tendenza [Ascolti TV](#) [Trump](#) [Dazi](#) [Guerra Ucraina](#) [Gaza](#) [Garlasco](#)

[Meteo](#) [Oroscopo](#) [AAA](#)

[Home](#) / [Motori](#) / Pacchetto Auto, **ANFIA**: "Misure poco risolutive per la competitività"

AUTO E MOTORI

Giovedì, 18 dicembre 2025

Ultimo aggiornamento: 09:43

Pacchetto Auto, **ANFIA**: "Misure poco risolutive per la competitività"

ANFIA accoglie il taglio dei target CO2 al 90%, ma avverte: i vincoli su acciaio verde e biocarburanti dopo il 2035 rischiano di frenare il settore.

Di Ludovica Irace

Condividi

Corporate, il giornale delle imprese



ACEA, raggiunta l'intesa con Algebris per l'acquisizione di...



Sky accende il Natale dello sport tra

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



grandi eventi,
 storie...
 Cisl,
 l'intervista
 all'AD
 Giancarlo
 Buffo: il
 manifatturiero.
 Sipario
 Movies:
 l'avvocato
 Santoro guida
 la protesta per
 la...

AffariTV

L'approvazione definitiva da parte della Commissione Europea delle nuove misure del pacchetto automotive rappresenta un segnale che ANFIA accoglie con un misto di soddisfazione e cautela.

L'analisi dei test conferma una revisione della traiettoria di decarbonizzazione: valutiamo positivamente la previsione di ribassare i target di riduzione della CO2 dal 100% al 90% per le auto entro il 2035, con una tappa intermedia nel 2030 che vede l'obiettivo scendere dal 50% al 40%. Anche per i veicoli commerciali leggeri, la soglia al 2035 viene fissata al 90%.

Questa riduzione è importante non solo per i numeri, ma per il principio che sottende: offre ai costruttori, nei prossimi anni, la possibilità concreta di raggiungere gli obiettivi ambientali con il contributo di più tecnologie. Si apre così, finalmente, uno spiraglio verso quel concetto di neutralità tecnologica che



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

come Associazione abbiamo sempre indicato come la via maestra per una transizione sostenibile. Tuttavia, l'entusiasmo deve essere ponderato.

Le incognite burocratiche del dopo 2035

Se i target rivisti offrono respiro, i meccanismi previsti per il periodo successivo al 2035 destano in ANFIA forti perplessità. Il rischio concreto è di vanificare gli sforzi fatti. Dal 2035, infatti, dovrebbe scattare l'obbligo di compensazione per il 10% di riduzione residua. Qui la normativa diventa complessa: la riduzione dovrà essere contabilizzata attraverso l'utilizzo di acciaio verde (con un tetto massimo fissato al 7% del target) e quote di carburanti rinnovabili per i veicoli non elettrici (con un limite massimo del 3%).

Riteniamo che il rischio sia molto alto. Bisognerà analizzare e valutare nel dettaglio l'applicabilità tecnica e gli impatti reali di queste flessibilità. L'introduzione di tetti percentuali così rigidi su materiali e vettori energetici specifici potrebbe trasformarsi in un ostacolo burocratico piuttosto che in una leva di sviluppo, limitando di fatto le opzioni disponibili per decarbonizzare il parco circolante.

Incentivi mirati: bene le city car e le flotte

Analizzando i dettagli tecnici del pacchetto, ANFIA nota elementi positivi mirati a segmenti specifici. Nell'ottica di stimolo alla diffusione della mobilità elettrica, valutiamo con favore la maggiore valorizzazione delle auto piccole, che avranno un coefficiente di calcolo pari a 1.3. È un segnale importante per mantenere accessibile la mobilità privata e sostenere la produzione di segmenti chiave.

Bene anche la definizione di obiettivi specifici per le flotte aziendali e la proposta di flessibilità sulle sanzioni per i veicoli pesanti. Su quest'ultimo punto, tuttavia, il nostro auspicio è che si vada oltre la flessibilità temporanea: serve una revisione anticipata del Regolamento 2019/1242, per allineare le normative alla realtà tecnologica del trasporto merci.

Made in EU: timidi passi verso la tutela della filiera

Un aspetto politicamente rilevante è la comparsa delle prime indicazioni sul "local content" e sul concetto di "made in European Union". È un riconoscimento che ANFIA attendeva: la transizione ecologica non può prescindere dalla sovranità industriale. Auspichiamo che le diverse implementazioni attuative del prossimo Industrial Accelerator Act possano trasformare queste intenzioni in impatti positivi concreti sulla filiera produttiva, evitando che l'Europa diventi solo un mercato di importazione.

Un pacchetto ancora insufficiente per il mercato

Nonostante alcune aperture, il giudizio complessivo di ANFIA non può essere di piena soddisfazione. Nel complesso, non possiamo che ritenere il pacchetto poco risolutivo dei problemi strutturali di mercato. Le misure appaiono poco incisive rispetto alle tanto annunciate intenzioni di rafforzare la competitività dell'industria europea.

La sensazione è che manchi ancora una visione d'insieme potente per sostenere i nostri campioni nazionali durante la transizione. Ringraziamo il Governo Italiano e gli eurodeputati che stanno portando avanti insieme a noi le istanze necessarie, e confidiamo che, nell'iter legislativo, Parlamento Europeo e Consiglio possano assumere posizioni più nette e vicine alle reali esigenze che la transizione del settore automotive ha messo in evidenza.

Argomenti [acciaio verde](#) [anfia](#) [automotive](#) [competitività](#) [ue](#) [neutralità tecnologica](#) [target co2](#)



In evidenza

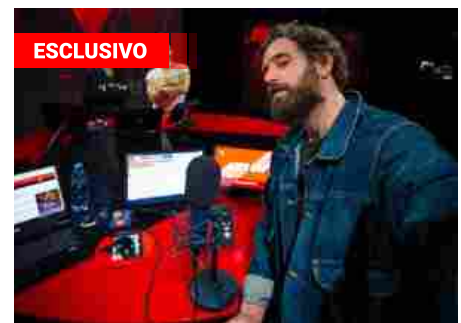
Amadeus pronto a lasciare Warner Bros Discovery e tornare in Rai? Ecco come stanno davvero le cose.

Retrosцена



In vetrina

Tommaso Paradiso, la società del cantante ingrana e chiude in positivo. Ma i debiti toccano i 2,2 milioni di euro



NETWORK ³⁶⁰

MENU **Agenda Digitale**  Cittadinanza digitale ▾ Sicurezza Informatica ▾ Sanità digitale Industry 4.0/Innovazione in azienda Infrastrutture digitali Procurement dell'Innc

GREEN DEAL

Auto più pulite senza perdere industria: la nuova strategia europea

Home > Sostenibilità E Smart City



Partecipa al dibattito 

La Commissione ha presentato le nuove misure per rafforzare la competitività del settore automobilistico. Ecco le potenzialità del principio di neutralità tecnologica fondato su valutazioni di life cycle assessment, nel contesto geopolitico e industriale globale dove l'Europa rischia la dipendenza strategica dalla filiera asiatica, mentre occorre salvaguardare la competitività del settore automotive europeo

Publicato il 18 dic 2025

Riccardo Gentilucci

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio di Coordinamento del Dipartimento per le Infrastrutture e le Reti di Trasporto Sapienza Università di Roma – Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale



In un momento di crescente dibattito politico in seno all'Unione Europea, che ha visto la Commissione presentare nuove misure per rafforzare la competitività del settore automobilistico, le politiche per la **decarbonizzazione del trasporto stradale** evolvono, focalizzandosi sulla revisione degli standard emissivi che sostituisce il divieto totale con un target di riduzione del 90% al 2035 e sul dibattito relativo al superamento del motore a combustione interna [1].

Attraverso l'esame dell'iter normativo del **pacchetto Fit for 55** e delle recenti aperture verso una maggiore flessibilità, si discute la necessità di adottare un principio di **neutralità tecnologica** fondato su valutazioni di **life cycle assessment (LCA)**, superando l'attuale approccio regolatorio limitato alle sole emissioni allo scarico (il solo criterio tank-to-wheel).

WHITE PAPER

Puglia 2014-2020: come gli investimenti FESR hanno trasformato il territorio tra innovazione, sostenibilità e inclusione

16 Lug 2025



Scaricelo gratis!

DOWNLOAD

Argomenti

 formazione

Canali

 Sostenibilità e smart city

Con o Senza – Galaxy AI per il business

Galaxy AI

Filtra per topic



SCENARI

Con o Senza Galaxy AI per il business: l'innovazione mobile va in scena

Articoli correlati



IL DECALOGO

In-house IT: protagonisti della sostenibilità digitale nella PA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ecco le alternative tecnologiche all'elettrificazione e la rilevanza del principio di neutralità tecnologica, nel contesto geopolitico e industriale globale, dove si corrono i rischi di una dipendenza strategica dalla filiera asiatica, mentre è necessario salvaguardare la competitività del settore automotive europeo attraverso una strategia diversificata e pragmatica.



Auto elettriche, effetto Cina: innoviamo o sarà la fine

27 Dicembre 2024
di Umberto Bertelè



Indice degli argomenti ▾

Le emissioni del settore trasporti

Il settore dei trasporti rappresenta uno dei principali ambiti di intervento nelle politiche di contrasto al cambiamento climatico, contribuendo a circa un quarto del totale delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) in Europa, di cui il trasporto stradale è responsabile per approssimativamente i tre quarti. Nell'Unione Europea (UE), le sole autovetture e i veicoli commerciali leggeri contribuiscono rispettivamente a circa il 16% e il 3% delle emissioni complessive di CO₂ [2].

WHITEPAPER

Le nuove competenze chiave per l'industria digitale

-  Manifatturiero/Produzione
-  Risorse Umane/Organizzazione



Leggi l'informativa sulla privacy
E-mail aziendale*

Accenso alla comunicazione dei miei dati a terzi affinché li trattino per proprie finalità di marketing tramite modalità automatizzate e tradizionali di contatto.

[SCARICA ORA](#)

Al fine di conseguire gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e di dare attuazione alla European Climate Law, che fissa la neutralità climatica entro il 2050, l'UE ha riconosciuto la necessità di una riduzione strutturale delle emissioni anche nel comparto del trasporto su strada.

Il pacchetto normativo Fit for 55

Agenda Digitale News

28 Mag 2025

di Francesco Castanò, Stefan Gasslitter, Gianluca Mazzini, Mauro Minenna e Kussai Shahin

Condividi ➔



DIRETTIVA CSRD

Rendicontazione di sostenibilità: guida completa alla Direttiva CSRD

03 Apr 2025

Condividi ➔



SMART ROAD

Dalla smart city alla smart mobility: il ruolo centrale del cittadino

14 Mag 2025

di Matteo Risi e Giulio Salvadori

Condividi ➔

In tale quadro si colloca il pacchetto normativo Fit for 55, presentato dalla Commissione europea nel 2021, volto a ridurre le emissioni nette dell'Unione di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e a orientare tutti i settori economici, inclusa la mobilità, verso un percorso di progressiva decarbonizzazione.

Una misura di particolare rilievo del pacchetto Fit for 55 è stata la proposta di revisione degli standard di emissione di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri, culminata nell'introduzione di obiettivi più stringenti al 2030 e, soprattutto, di un target di riduzione del 100% delle emissioni di CO₂ al 2035 per i nuovi veicoli immatricolati [3].

In termini regolatori, l'impianto originario prevedeva che a partire dal 2035 potessero essere immatricolati esclusivamente veicoli a zero emissioni allo scarico, con l'effetto di escludere di fatto i motori a combustione interna tradizionali alimentati a benzina o diesel.

Tale misura è stata giustificata dalla Commissione europea come necessaria per conseguire una riduzione significativa delle emissioni del trasporto stradale e per orientare l'industria automobilistica verso l'innovazione in tecnologie a basse e nulle emissioni.

Tuttavia, essa ha sollevato rilevanti interrogativi in merito alla sua fattibilità tecnica ed economica, agli impatti occupazionali e industriali e alle implicazioni ambientali complessive, in particolare se valutate lungo l'intero ciclo di vita.

Queste criticità hanno progressivamente alimentato un dibattito politico e tecnico sempre più intenso, inducendo la Commissione Europea, con la comunicazione del 16 dicembre 2025, a rivedere, almeno in parte, il provvedimento, fissando il nuovo target di riduzione al 90% e introducendo meccanismi di compensazione per le emissioni residue.

Dal Fit for 55 al 2035: l'iter normativo e il dibattito europeo

L'iter legislativo per lo stop ai motori termici al 2035 trae origine dalla proposta della Commissione europea presentata nel luglio 2021 nell'ambito del pacchetto Fit for 55 [4].

A seguito di un intenso processo negoziale, nel 2022 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo politico sugli obiettivi di riduzione: una diminuzione del 55% delle emissioni di CO₂ entro il 2030 per le nuove autovetture rispetto ai livelli del 2021 e una riduzione del 100% a partire dal 2035 [5].

La revisione normativa è stata formalmente adottata nel primo trimestre del 2023, con l'approvazione in prima lettura da parte del Parlamento europeo il 14 febbraio 2023 e l'adozione definitiva da parte del Consiglio il 28 marzo 2023.

Il provvedimento modifica il Regolamento (UE) 2019/631, introducendo nuovi standard di prestazione in materia di emissioni di CO₂ e stabilendo, di fatto, che **a partire dal 2035 possano essere immatricolati nel mercato europeo esclusivamente veicoli a zero emissioni allo scarico**, quali i veicoli elettrici a batteria e quelli alimentati a celle a combustibile a idrogeno.

Già nel corso dell'iter legislativo sono emerse significative divisioni tra gli Stati membri in merito alla rigidità del divieto previsto per il 2035.

In particolare, Germania e Italia – sedi di importanti industrie automobilistiche – hanno espresso riserve rispetto alla totale esclusione dei motori a combustione interna, sostenendo la necessità di riconoscere i carburanti carbon neutral come potenziali soluzioni compatibili con gli obiettivi climatici europei.

L'apertura ai carburanti sintetici

In tale contesto, il Consiglio dell'Unione europea, nel giugno 2022, ha introdotto nel proprio orientamento generale un riferimento specifico ai carburanti sintetici attraverso l'inserimento di un considerando (**considerando 9a**), volto a riconoscere il **potenziale ruolo degli e-fuels prodotti con energia rinnovabile**.

Tale formulazione ha tuttavia generato incertezze applicative e aspettative divergenti tra gli attori istituzionali e industriali.

Nella fase conclusiva del procedimento, la Germania ha pertanto bloccato l'adozione definitiva del regolamento, subordinando il proprio assenso alla previsione di una deroga esplicita per i veicoli alimentati ad e-fuel.

Ne è derivato uno stallo istituzionale durato tre settimane, superato mediante un compromesso politico in base al quale la Commissione europea si è impegnata a presentare una proposta normativa che consenta, **anche dopo il 2035, l'immatricolazione di veicoli alimentati esclusivamente con carburanti carbon neutral** [6].

In termini sostanziali, è stata così prevista una deroga ad hoc per i veicoli dotati di motori a combustione interna alimentati da **carburanti sintetici prodotti con fonti rinnovabili, purché coerenti con gli obiettivi climatici dell'Unione**.

Contestualmente, il regolamento adottato include una **clausola di revisione al 2026**, nell'ambito della quale la Commissione sarà chiamata a valutare i progressi verso il conseguimento dell'obiettivo del 2035 e l'eventuale necessità di **aggiustamenti**, tenendo conto dello sviluppo tecnologico – in particolare per quanto concerne i veicoli ibridi plug-in – nonché delle implicazioni sociali della transizione.

È inoltre previsto che entro il 2025 la Commissione elabori una metodologia europea armonizzata per la valutazione delle emissioni di CO₂ lungo l'intero ciclo di vita dei veicoli e dei relativi vettori energetici, segno della volontà di considerare in futuro l'impatto ambientale complessivo e non solo le emissioni allo scarico.

Le richieste degli Stati

Nonostante l'accordo raggiunto e l'**entrata in vigore del regolamento (pubblicato nell'aprile 2023)**, il dibattito politico non si è affatto placato. Al contrario, tra il 2024 e il 2025 diversi Paesi hanno manifestato espliciti ripensamenti sulla stretta del 2035, alimentando l'idea di un possibile passo indietro o, quantomeno, di un aggiustamento di rotta da parte dell'UE.

L'Italia nel 2024 ha formalmente proposto di anticipare al 2025 la revisione della normativa (originariamente prevista per il 2026), sostenendo la necessità di modificare la direzione della politica industriale europea nel settore automotive e dare maggiore certezza al settore automobilistico europeo.

Il governo italiano ha più volte definito il divieto del 2035 ideologico, ritenendolo eccessivamente penalizzante per l'industria automobilistica europea e potenzialmente autolesionista per l'economia continentale.

Nulla di verde in un deserto industriale

In parallelo, verso la fine del 2025, un gruppo di sei Stati membri – Italia, Polonia, Ungheria, Slovacchia, Bulgaria e Repubblica Ceca – ha inviato una lettera alla Commissione europea chiedendo esplicitamente di attenuare il divieto previsto per il 2035, proponendo di consentire anche oltre tale data la **vendita di veicoli ibridi o alimentati da tecnologie alternative**, esistenti o future, in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni.

Gli stessi Paesi hanno inoltre sollecitato **l'inclusione dei carburanti rinnovabili e a basse emissioni** all'interno della strategia europea di decarbonizzazione dei trasporti, richiamando il rischio di una transizione che conduca a una perdita di capacità produttiva europea e ricordando che non c'è nulla di verde in un deserto industriale ("there is nothing green about an industrial wasteland") [7].

Queste prese di posizione indicano chiaramente come una parte degli Stati membri – in particolare quelli caratterizzati da un tessuto industriale automotive rilevante e da un parco circolante mediamente più datato – spinga verso un approccio più graduale e tecnologicamente neutrale, esprimendo timori rispetto agli impatti economici, industriali e sociali di una transizione forzata fondata esclusivamente sull'elettrificazione.

Il Pacchetto Automotive

In questo contesto, la Commissione europea ha lavorato alla definizione di un cosiddetto **pacchetto automotive**, finalizzato a sostenere l'industria europea del settore e a preservarne la **competitività**, senza tuttavia rinunciare all'impianto complessivo degli obiettivi climatici e ad una transizione verso zero emissioni.

Tuttavia, la presentazione, prevista per il 10 dicembre scorso, è stata poi rinviata, ufficialmente per consentire ulteriori riflessioni tecniche e politiche [8]. Quanto alla nuova data, diverse fonti convergevano sull'ipotesi del 16 dicembre: il Parlamento europeo, nell'agenda della plenaria, indicava che in tale data la Commissione avrebbe presentato il pacchetto, con dibattito immediatamente successivo [9].

Ulteriori dichiarazioni – come quelle di Manfred Weber a Bild dell'11 dicembre scorso – lasciavano intendere che l'UE stesse effettivamente ricalibrando la propria strategia sul futuro dell'auto. Ed infatti, la svolta è arrivata proprio il 16 dicembre, data in cui l'esecutivo UE ha comunicato l'intenzione di rivedere l'impianto regolatorio originale, sancendo il passaggio dal **divieto totale a un target di riduzione del 90% per il 2035**.

Le nuove misure

La nuova normativa ammetterà che il **restante 10% delle emissioni** possa essere compensato dai costruttori attraverso **due leve principali**: l'utilizzo di **carburanti carbon neutral** (come e-fuel e biocarburanti) e l'impiego di **materiali sostenibili certificati**, come l'acciaio a basse emissioni di carbonio (low-carbon steel) prodotto nell'Unione.

In altre parole, dalla metà del prossimo decennio saranno autorizzati all'immatricolazione nei limiti del 10% anche i **veicoli ibridi**, i **veicoli con estensore di autonomia** (extended-range electric vehicle) e i **veicoli con motori termici** [10].

Il pacchetto introduce inoltre significative misure di flessibilità per il breve periodo: per l'obiettivo **per auto e furgoni** viene attivato un **meccanismo di Banking & Borrowing per il triennio 2030-2032**, consentendo alle aziende di gestire meglio i crediti di emissione; per i veicoli commerciali leggeri – ove l'elettrificazione è strutturalmente più complicata – l'obiettivo di riduzione al 2030 è stato **abbassato dal 50% al 40%**; infine, viene istituita la nuova categoria **M1e per i veicoli elettrici compatti** – sotto i 4,20 metri –, che beneficeranno di un regime normativo semplificato e di vantaggi concreti – quali **bonus di acquisto, programmi di rottamazione, condizioni di parcheggio favorevoli** e **ricarica a tariffa ridotta** [11].

Divieto del 2035 diventa obiettivo di performance

Questa revisione trasforma il divieto del 2035 da un dogma tecnologico a un obiettivo di performance, riaprendo formalmente il mercato alle tecnologie ibride e ai motori termici alimentati con vettori rinnovabili.

Nonostante le istituzioni europee nel corso degli ultimi anni abbiano continuato a ribadire la centralità del target climatico e la necessità di un percorso verso zero emissioni al 2035, hanno poi introdotto correttivi e deroghe che rappresenterebbero di fatto un ammorbidimento rispetto alla posizione iniziale. È legittimo domandarsi se ciò costituisca un passo indietro o piuttosto un'evoluzione pragmatica verso una maggiore flessibilità. Per rispondere, occorre analizzare i motivi tecnici e strategici dietro questo dibattito.

I numeri del Pacchetto Automotive: una retromarcia light

La deadline del 2035 diventa più flessibile.

Le emissioni medie per veicolo venduto delle nuove automobili prevedono un obiettivo del -15% nel 2025, un dimezzamento (-50%) nel 2032 (invece che nel 2030) e l'obiettivo del -90% nel 2035 (invece dell'azzeramento ovvero -100% per quella data).

Con la nuova proposta della Commissione europea, rientrano però dalla finestra ibrido e motore a combustione (con e-fuel e biocarburanti), che vanno ad affiancarsi ad elettrico ed idrogeno verde.

Mirella Castigli

Neutralità tecnologica, valutazione LCA e tank-to-wheel

Uno dei nodi fondamentali è se la politica climatica debba essere tecnologicamente neutrale oppure prescrittiva riguardo alle soluzioni. L'approccio iniziale della regolazione UE sulle emissioni delle auto è stato, di fatto, non neutrale: imponendo emissioni nulle allo scarico dal 2035, indirizzava il mercato verso veicoli elettrici a batteria (BEV) o a

idrogeno, escludendo i veicoli con motore a combustione interna alimentati da carburanti liquidi o gassosi, anche qualora questi carburanti fossero stati a zero emissioni nette di carbonio.

In altre parole, il quadro regolatorio assumeva una metrica tank-to-wheel, considerando le sole emissioni dirette allo scarico. Questo approccio presenta il vantaggio della semplicità – le emissioni allo scarico di un veicolo elettrico sono inequivocabilmente zero, quelle di un motore a combustione interna tradizionalmente alimentate con carburante fossile evidentemente non lo sono –, ma non incorpora la fase well-to-tank né, più in generale, le emissioni indirette lungo il ciclo di vita del veicolo e del vettore energetico.

Tuttavia, con la revisione annunciata dalla Commissione, tale rigidità è stata mitigata: il passaggio al target 90% e l'ammissione di compensazioni reintroducono margini di neutralità tecnologica, permettendo la sopravvivenza di motori termici alimentati a carburanti carbon neutral.

Compensare le emissioni allo scarico

Il nuovo pacchetto introdurrà una novità storica, ovvero la possibilità di compensare, a monte, le emissioni allo scarico.

Questa misura rappresenta, seppur in modo indiretto, la prima deroga ufficiale al principio tank-to-wheel, riconoscendo un valore normativo agli sforzi di decarbonizzazione nella fase di produzione e aprendo, di fatto, a una prospettiva maggiormente coerente con l'approccio di LCA.

Del resto, molti contributi scientifici sottolineano che, ai fini climatici, è dirimente la CO₂ emessa complessivamente lungo l'intera filiera, includendo la produzione dell'energia o del carburante, la fabbricazione del veicolo e il relativo smaltimento a fine vita, e raccomandano valutazioni basate su LCA anziché su metriche esclusivamente tailpipe (relative al tubo di scarico) o tank-to-wheel [12].

La produzione di un'auto elettrica, in particolare della batteria, è caratterizzata da un'elevata intensità energetica e comporta emissioni iniziali superiori rispetto alla produzione di un'auto a combustione interna convenzionale, come ampiamente documentato dalla letteratura [13].

Inoltre, qualora l'elettricità utilizzata per la ricarica dei veicoli elettrici a batteria provenga in larga misura da fonti fossili, le emissioni a monte associate alla generazione elettrica e all'estrazione dei combustibili possono ridurre significativamente, o in alcuni casi annullare, il beneficio climatico nella fase d'uso.

Una revisione sistematica di studi LCA evidenzia infatti che, in regioni caratterizzate da un mix elettrico fortemente dipendente dal carbone, i veicoli elettrici possono presentare emissioni complessive di gas serra comparabili o persino superiori a quelle di veicoli tradizionali particolarmente efficienti [14].

Il bilancio ambientale

Ora è necessario sottolineare come in Europa la crescente penetrazione delle fonti rinnovabili nel mix elettrico rende già oggi i BEV nettamente più vantaggiosi in termini di emissioni sull'intero ciclo di vita.

Uno studio dell'International Council on Clean Transportation condotto nel 2021 stima che un'auto elettrica di medie dimensioni in Europa generi circa il 66-69% di emissioni di CO₂ in meno lungo il ciclo di vita rispetto a un'auto a benzina equivalente, con differenze che si assottigliano gradualmente passando dagli Stati Uniti (60-68%), alla Cina (37-45%) sino ad arrivare all'India (19-34%) [15].

Allo stesso modo, uno studio del Parlamento europeo indica che un BEV già oggi riduce di circa 60% la carbon footprint rispetto a un modello benzina, considerando l'attuale mix energetico europeo e che le prospettive future indicano, entro il 2030, una riduzione del 78% ed entro il 2050 dell'86% [16].

Ne consegue che il bilancio ambientale dipende in misura determinante dalle modalità di produzione dell'energia, rendendo la decarbonizzazione dei sistemi elettrici una condizione imprescindibile per il successo dell'elettificazione dei trasporti.

In ogni scenario, tuttavia, il criterio metodologicamente corretto per la valutazione delle prestazioni ambientali resta l'approccio LCA, che considera l'intero ciclo di vita del veicolo e dei vettori energetici.

In riconoscimento di tale esigenza, la stessa UE aveva previsto lo sviluppo di una metodologia LCA comune per auto e veicoli commerciali leggeri entro il 2025, a conferma dell'intenzione di superare in prospettiva una valutazione basata esclusivamente sulle emissioni allo scarico – e al fine di valutare in futuro le prestazioni ambientali delle diverse soluzioni su basi più omogenee e armonizzate.

Cosa implica la neutralità tecnologica

Adottare la neutralità tecnologica significa fissare obiettivi ambientali misurabili e lasciare che sia l'industria a individuare le tecnologie più idonee per conseguirli – siano esse elettrificazione, celle a combustibile a idrogeno, combustibili sintetici o biocarburanti.

In altri termini, si tratta di evitare l'imposizione ex ante di un vincitore tecnologico, valutando invece le soluzioni sulla base dei risultati effettivi in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Numerosi contributi accademici sostengono questo approccio, evidenziando come la neutralità tecnologica favorisca la competizione e l'innovazione e consenta di individuare configurazioni più efficienti nel medio- lungo periodo, in base alla geografia e alle risorse disponibili.

In questa direzione, un recente studio mostra che una strategia efficace di decarbonizzazione del parco auto globale richiede una combinazione di interventi: da un lato, l'accelerazione dell'elettificazione; dall'altro, la riduzione delle emissioni della flotta esistente di veicoli a combustione interna mediante l'impiego di alternative fuel.

Gli autori osservano che un divieto totale dei motori a combustione, considerato isolatamente, produce un impatto relativamente limitato sulle emissioni complessive, mentre un approccio integrato che combini nuovi veicoli elettrici a batteria e carburanti a zero o basse emissioni per i veicoli rimanenti consente una riduzione più rapida ed efficace delle emissioni globali [17].

I combustibili a basso impatto climatico

Questo punto è particolarmente rilevante se si considera che nel 2035 i milioni di veicoli a combustione interna già circolanti non scompariranno dalla rete stradale europea e che, fino al 2034, continueranno a essere immatricolati nuovi veicoli termici.

Per ridurre le emissioni associate a tali veicoli lungo la loro vita utile, le leve disponibili restano il **miglioramento dell'efficienza energetica e l'utilizzo di combustibili a basso impatto climatico, quali biocarburanti e carburanti**

sintetici, ora legittimati non più come soluzione transitoria, ma come parte integrante della strategia di lungo termine.

Non sorprende, pertanto, che ci sia stato – e sia tutt'oggi in corso – un intenso dibattito sul ruolo dei carburanti alternativi nel trasporto stradale, dibattito che si riflette direttamente anche nella discussione legislativa europea.

I principali nodi del confronto riguardano, da un lato, la maggiore efficienza energetica dei veicoli elettrici rispetto ai veicoli a combustione interna in termini di utilizzo dell'energia primaria e, dall'altro, i costi comparati delle diverse tecnologie, inclusi quelli associati alla produzione e alla distribuzione dei carburanti alternativi emergenti.

Alla luce di tali elementi, risulta opportuno analizzare più nel dettaglio il **potenziale e i limiti delle principali alternative all'elettrificazione diretta**, al fine di valutarne il possibile ruolo in un futuro mix tecnologico per la decarbonizzazione dei trasporti.

Le alternative alla sola elettrificazione

La via maestra indicata dalle politiche dell'UE per la decarbonizzazione del trasporto stradale leggero, anche al netto delle ultime aperture della Commissione verso i combustibili alternativi (**idrogeno, e-fuel, biocarburanti ed extended-range electric vehicles**), resta l'elettrificazione attraverso i BEV, alimentati da energia prodotta da fonti rinnovabili.

I progressi in questa direzione sono evidenti: **nei primi dieci mesi del 2025 la quota di mercato dei BEV si è attestata intorno al 16%**, con alcuni Paesi del Nord Europa che hanno già superato il 50% delle vendite di nuove autovetture [18].

Tuttavia, come evidenziato da numerosi studi, la diffusione su larga scala dei BEV presenta sfide rilevanti legate alla disponibilità di capacità di generazione elettrica aggiuntiva e all'adeguamento delle reti di trasmissione e distribuzione, alla capillarità e affidabilità delle infrastrutture di ricarica, nonché all'approvvigionamento di materie prime critiche per la produzione delle batterie, in particolare litio, nichel e cobalto [19].

In Italia, la transizione procede più lentamente: i BEV rappresentano solo il **5% delle vendite nel 2025**, un valore significativamente inferiore alla media europea, anche a causa di un **ritardo nello sviluppo delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza** (nonostante gli oltre **70.000 punti di ricarica installati**

complessivamente) e di una discontinuità nei meccanismi di incentivazione pubblica – tema strettamente connesso all'alto costo iniziale per l'acquisto di un BEV [20].

Ciò rende il caso italiano particolarmente emblematico, poiché evidenzia come differenze geografiche, economiche e infrastrutturali possano influenzare la velocità della transizione verso l'elettrico.

Ed è proprio in scenari come questo che il ruolo delle tecnologie alternative e complementari diventa non solo utile, ma necessario per non lasciare indietro intere fasce di popolazione nel percorso di decarbonizzazione.

L'idrogeno

Utilizzato in celle a combustibile genera elettricità a bordo senza emissioni allo scarico (producendo solo vapore acqueo). L'**idrogeno verde** – prodotto da **elettrolisi con elettricità rinnovabile** – è un vettore energetico pulito, ma presenta ancora diversi ostacoli: bassa efficienza complessiva (molta energia richiesta per produrlo), problematiche di stoccaggio e distribuzione (serve una rete di stazioni di rifornimento H₂ ad alta pressione) e costi elevati della tecnologia delle fuel cell.

Inoltre, l'idrogeno verde rappresenta **meno dell'1% della produzione complessiva a livello mondiale** [21].

Per le autovetture private, i veicoli a idrogeno appaiono al momento meno competitivi dei BEV, mentre l'idrogeno potrebbe giocare un **ruolo importante per veicoli pesanti, trasporto merci a lungo raggio e settori difficili da elettrificare**, detti hard-to-abate (come navi, aerei, ferrovie non elettrificate e usi industriali).

Tuttavia, la mobilità ad idrogeno presenta già oggi alcuni vantaggi, quali breve tempo di ricarica, il limitato incremento di peso del sistema all'aumentare della potenza nominale, un'ottima autonomia e la minore dipendenza da terre rare difficilmente reperibili – pur necessitando, tra gli altri, di platino –, seppur come detto, i veicoli fuel cell raggiungano efficienze dell'ordine del 50-60% rispetto a valori dell'ordine del 75-85% dei BEV [22].

Alcuni produttori automobilistici (soprattutto asiatici) continuano a sviluppare modelli a idrogeno, ma in Europa il focus principale rimane sulle batterie per le auto. In ogni caso, l'idrogeno rappresenta una opzione valida di medio-lungo periodo che l'UE sta incentivando non solo tramite la **Hydrogen Strategy** e i **progetti IPCEI sull'idrogeno**, ma anche con il **Regolamento AFIR**, che impone l'installazione di stazioni di rifornimento di idrogeno in tutti i nodi urbani e ogni 200 km lungo la rete centrale TEN-T.

Per i motivi esposti la mobilità a idrogeno non deve essere considerata come antagonista della mobilità elettrica, ma piuttosto come una sua complementarità.

Carburanti sintetici o e-fuel

Gli **e-fuel** e i carburanti sintetici sono combustibili liquidi o gassosi prodotti artificialmente attraverso un processo che **combina idrogeno (ottenuto dall'elettrolisi dell'acqua) e anidride carbonica catturata dall'atmosfera o da processi industriali** (come Power-to-Liquid per produrre e-diesel, oppure Power-to-Gas per e-metano).

L'idea è che, utilizzando energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili, si ottiene un carburante che può alimentare i motori a combustione interna, emettendo durante l'uso una CO₂ che equivale a quella precedentemente sottratta all'atmosfera per produrli, risultando quindi **carbon neutral**.

Il vantaggio maggiore degli e-fuel è che sono compatibili con gli **attuali motori** e con le infrastrutture di distribuzione: possono alimentare le auto esistenti riducendo subito le emissioni senza dover sostituire l'intero parco veicolare.

Inoltre, hanno una densità energetica elevata simile ai carburanti tradizionali, utile per applicazioni in cui peso e volume delle batterie sono critici (come per il trasporto aereo e marittimo).

Pertanto, se la transizione all'elettrico non dovesse avvenire rapidamente come previsto, **i carburanti sintetici rappresenterebbero una tra le opzioni più promettenti per ridurre le emissioni nel trasporto su strada nel breve-medio periodo.**

Tuttavia, gli e-fuel presentano anche notevoli **svantaggi**: oggi il loro processo produttivo è inefficiente, in quanto solo una frazione dell'energia elettrica iniziale finisce nell'energia erogata alle ruote, presentando **efficienze complessive dell'ordine del 20%** [23] – molto meno rispetto a usarla direttamente in un BEV – e costoso, con **prezzi che possono superare anche i 5€/litro** – anche se la crescita della produzione e della domanda potrà portare in futuro alla sua riduzione.

Inoltre, alcune stime indicano che, a parità di distanza percorsa, **un'auto a e-fuel emetterebbe circa 5 volte più emissioni di un'auto elettrica** [24]. In un mondo in cui l'elettricità verde è ancora scarsa, destinare grandi quantità alla produzione di combustibili per auto potrebbe essere difficilmente giustificabile. Inoltre, i carburanti sintetici, se bruciati nei motori, producono comunque **inquinanti locali atmosferici (come NOx, CO e particolato).**

Per queste ragioni, molti analisti vedono **gli e-fuel più adatti a settori hard-to-abate come aviazione e marittimo**, dove non esistono alternative elettriche ad oggi praticabili, piuttosto che all'utilizzo diffuso nelle auto.

In tale ottica, l'investimento negli e-fuel da parte di alcuni costruttori europei (specie di **auto sportive**) mira a decarbonizzare i motori ad alte prestazioni, offrendo parallelamente una soluzione tecnica in grado di **preservare l'operatività del parco auto storico e collezionistico.**

I biocarburanti

I biocarburanti rappresentano una fonte di energia derivata da materie prime rinnovabili, come **biomasse vegetali o animali**, che può essere utilizzata nei trasporti per sostituire, in tutto o in parte, i combustibili fossili tradizionali.

Essi sono prodotti a partire da **biomasse di scarto, residui agricoli e forestali, oli vegetali esausti o colture non alimentari**. La loro potenziale riduzione delle emissioni nette di CO₂ deriva dal fatto che il carbonio rilasciato in fase di combustione è di origine biogenica, ossia proviene da CO₂ precedentemente assorbita dall'atmosfera dalle piante durante il loro ciclo di crescita, e non da carbonio fossile immagazzinato nel sottosuolo.

In un'ottica di LCA, ciò può tradursi in un bilancio emissivo complessivamente inferiore rispetto ai carburanti fossili, a condizione che le biomasse impiegate siano effettivamente sostenibili e che non si generino emissioni indirette significative (come quelle legate al trasporto delle biomasse o associate ai cambiamenti indiretti di uso del suolo).

L'UE già promuove l'uso di biocarburanti sostenibili nei trasporti (tramite la direttiva RED III), ma nel settore auto l'impatto finora è stato limitato a miscele a bassa percentuale con carburanti fossili.

Biocarburanti quali l'HVO (olio vegetale idrogenato), che possono essere utilizzati anche in purezza negli attuali motori diesel senza necessità di modifiche, potrebbero teoricamente consentire l'alimentazione di motori a combustione interna con un bilancio emissivo prossimo alla neutralità climatica, sino a valori del 90%, se valutato su base life cycle.

L'Italia, peraltro, è all'avanguardia in alcune filiere di biofuel: ENI produce HVO in due raffinerie riconvertite, e il governo italiano ha fortemente sostenuto il riconoscimento dei biocarburanti come alternativa possibile al 2035 (del resto, "se sono carbon neutral, perché escluderli?"), trovando riscontro decisivo nelle recenti aperture della Commissione, che ha valutato la categoria dei biocarburanti come valida per il post-2035, superando la precedente rigidità che ammetteva solo gli e-fuels.

Tuttavia, una delle principali criticità è la scarsa disponibilità di biomassa: l'ONG Transport&Environment stima che considerandoli pienamente tra le soluzioni energetiche per la transizione dei trasporti su strada, i biofuels non basterebbero: la domanda aggregata per auto, aerei e navi, al 2050, sarebbe tra le 2 e le 9 volte superiore a quanto si può produrre in modo sostenibile [25].

Ad oggi emerge pertanto un chiaro vincolo di scala: i biocarburanti possono contribuire alla decarbonizzazione del trasporto stradale solo in misura parziale, ma non risultano in grado di sostituire integralmente la benzina e il gasolio attualmente utilizzati dal parco circolante europeo, composto da oltre 300 milioni di autovetture.

Un loro impiego su larga scala comporterebbe infatti il rischio di significativi impatti indiretti, quali fenomeni di deforestazione e cambiamenti indiretti di uso del suolo (ILUC), nonché criticità di natura etica legate alla competizione con la produzione alimentare o con altri usi della biomassa.

I veicoli ibridi plug-in (PHEV)

Un fronte compatto di Stati – tra cui Italia, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Bulgaria e Ungheria – ha esercitato una forte pressione per non escludere i veicoli ibridi plug-in (PHEV) dallo scenario post-2035.

I PHEV combinano un motore elettrico e un motore a combustione interna e, in linea teorica, consentono di effettuare gli spostamenti urbani in modalità esclusivamente elettrica, a zero emissioni allo scarico, utilizzando il motore termico per i tragitti di lunga percorrenza.

Tale architettura offre una maggiore flessibilità operativa rispetto ai veicoli convenzionali, in particolare nei contesti caratterizzati da un uso misto urbano-extraurbano.

Tuttavia, l'efficacia ambientale dei veicoli ibridi plug-in dipende in misura determinante dalle modalità di utilizzo e, in particolare, dalla frequenza di ricarica della batteria: in assenza di una ricarica regolare, le emissioni reali possono risultare comparabili a quelle di veicoli a combustione interna convenzionali di pari segmento.

La Commissione europea, nell'ambito della clausola di revisione prevista dal Regolamento in parola, era chiamata a valutare nel 2026 i progressi tecnologici e di mercato, inclusa l'eventuale disponibilità di veicoli con emissioni reali prossime allo zero che potessero contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici oltre il 2035.

In tale contesto, era stata esplicitamente richiamata la possibilità di esaminare lo sviluppo di **ibridi di nuova generazione**, qualora in grado di garantire prestazioni emissive coerenti con i target di lungo periodo.

Nell'anticipare la clausola di revisione, la Commissione ha ora aperto concretamente alla possibilità di salvare i veicoli ibridi plug-in. Allo stato attuale, tuttavia, la letteratura scientifica e le evidenze empiriche convergono nel ritenere i **veicoli ibridi plug-in una soluzione transitoria**, potenzialmente utile nel breve periodo per ridurre i consumi e le emissioni in specifiche condizioni di utilizzo, ma non assimilabile a una soluzione strutturale a zero emissioni [26] [27] [28].

Con l'apertura della Commissione si configura, pertanto, una nuova sfida per i costruttori: sviluppare sistemi in grado di risolvere tecnologicamente la garanzia dell'uso a zero emissioni nette.

Gli extended-range electric vehicles (EREV)

In questo scenario di rinnovata flessibilità tecnologica, una delle soluzioni che potrebbe beneficiare delle nuove aperture della Commissione è quella degli **extended-range electric vehicles (EREV)**. Gli EREV presentano un'architettura in serie: la trazione è affidata al **motore elettrico**, mentre il **motore a combustione interna** funge da **generatore di bordo per ricaricare la batteria** quando il **livello di carica scende sotto una certa soglia**.

Il principio di funzionamento teorico offre **vantaggi termodinamici** evidenti: essendo il regime del motore termico disaccoppiato dalla velocità del veicolo, il generatore può operare prevalentemente nei punti di massima efficienza, ottimizzando il consumo specifico.

Questa configurazione **riduce l'ansia da autonomia** [29], permettendo percorrenze combinate che, secondo alcuni costruttori, possono superare anche i 1000 km.

Tuttavia, l'analisi delle emissioni reali svela complessità che richiedono un'attenta valutazione tecnica. È bene sottolineare come il **risparmio di carburante sia da tempo l'obiettivo fondamentale nelle strategie di gestione degli EREV**, mentre poche ricerche hanno considerato le emissioni di guida reali.

Studi recenti evidenziano che la gestione energetica degli EREV comporta frequenti accensioni e spegnimenti del motore termico (start-stop events). Queste fasi transitorie generano picchi anomali di inquinanti se non gestite da adeguate strategie di controllo; viceversa, in presenza di ottimizzazioni specifiche, **le emissioni locali di NOx e CO possono essere ridotte fino al 70%** rispetto alle strategie convenzionali prive di vincoli emissivi – ovvero basate esclusivamente sulla minimizzazione dei consumi di carburante.

Inoltre, il dibattito sulla loro sostenibilità rimane aperto.

Analisi come quelle di Transport&Environment, definiscono gli EREV una potenziale distrazione costosa. I dati mostrano che, una volta esaurita la batteria (che garantisce autonomie reali medie tra gli 85 e i 185 km), questi veicoli – spesso SUV pesanti – registrano consumi medi di 6,4 litri/100 km, comparabili a un'auto a benzina convenzionale.

Il rischio è che in assenza di una ricarica regolare l'impatto climatico possa avvicinarsi a quello dei PHEV, le cui emissioni reali risultano fino a 3,6 volte superiori ai valori dichiarati.

Mentre in Cina il mercato degli EREV è esploso con una crescita del 79% nel 2024 (1,2 milioni di unità), in Europa rimangono per ora una nicchia [30].

La sfida regolatoria per la Commissione sarà dunque quella di monitorare che questa tecnologia, pur teoricamente valida in termini di efficienza del motore, non si traduca nell'uso quotidiano in una configurazione di fatto assimilabile a un veicolo a combustione interna, con il rischio di vanificare gli obiettivi di decarbonizzazione.

Risulterà pertanto cruciale verificare se, nel contesto d'uso europeo, il range extender opererà effettivamente come sistema di supporto occasionale o se, al contrario, un utilizzo preponderante del motore termico renderà necessari, in futuro, correttivi normativi mirati fondati sulle evidenze empiriche dei monitoraggi reali su strada.

Prospettive future

Elettrificazione a batteria, idrogeno, e-fuel, biocarburanti e veicoli ibridi rappresentano tessere di un mosaico tecnologico in continua evoluzione. Ciascuna soluzione presenta vantaggi e criticità in termini di efficienza energetica, costi, requisiti infrastrutturali e potenziale di riduzione delle emissioni lungo l'intero ciclo di vita.

Adottare concretamente il principio di neutralità tecnologica – come sembrano confermare gli ultimi orientamenti europei – implica mantenere aperto il ventaglio delle opzioni disponibili e consentire al mercato di individuare le soluzioni più efficaci, purché orientato da un quadro regolatorio chiaro e coerente, fondato su obiettivi ambientali misurabili e su criteri di valutazione basati sulle prestazioni effettive in termini ambientali, economiche e sociali.

È plausibile che nel prossimo futuro l'automobile sarà prevalentemente elettrica, ma con quote residue – limitate a specifici segmenti o profili di utilizzo – di veicoli alimentati da carburanti rinnovabili (biocarburanti ed e-fuel) e, verosimilmente, una nicchia di applicazioni basate sull'idrogeno.

In ogni caso, il contributo effettivo di ciascuna opzione alla decarbonizzazione potrà essere valutato correttamente solo attraverso un'analisi dell'impronta ambientale complessiva.

Una transizione elettrica tout court ha effettivamente senso solo se accompagnata da una profonda decarbonizzazione del sistema elettrico e da ingenti investimenti per l'adeguamento delle reti di trasmissione e distribuzione.

Diversamente si rischia di spostare il problema altrove nella filiera. La nuova frontiera normativa deve essere dunque l'integrazione stabile del metodo LCA nei meccanismi regolatori, unico strumento in grado di certificare la reale sostenibilità ambientale, economica e sociale delle diverse trazioni, superando definitivamente l'approccio fondato esclusivamente sul calcolo emissioni allo scarico.

Impatti industriali e contesto geopolitico del settore automotive

Il passaggio ai veicoli elettrici e, più in generale, la transizione ecologica nel settore automotive presentano implicazioni profonde non solo sul piano ambientale, ma anche sotto il profilo economico, sociale e geopolitico.

L'Europa rappresenta storicamente uno dei principali poli mondiali dell'industria automobilistica: secondo i dati dell'Associazione Europea dei Costruttori di

Automobili (ACEA), il settore automotive impiega circa 13 milioni di persone nell'UE, considerando sia l'occupazione diretta sia quella indiretta lungo l'intera catena del valore (produzione di veicoli, componentistica e servizi connessi).

Il comparto contribuisce inoltre per circa l'8% del PIL dell'UE [31] e costituisce uno degli assi portanti della base industriale europea, con leadership consolidate in Paesi quali Germania, Francia, Italia e Spagna.

Una trasformazione tecnologica così radicale come l'elettrificazione incide in modo trasversale sull'intera filiera produttiva: i veicoli elettrici a batteria presentano un'architettura significativamente più semplice dal punto di vista meccanico, richiedendo un numero inferiore di componenti legati al powertrain tradizionale a fronte di una maggiore incidenza di componenti elettriche, elettroniche e software, quali batterie, inverter, motori elettrici e sistemi di gestione dell'energia.

Ciò comporta il rischio potenziale di una riduzione dell'occupazione in alcuni segmenti della filiera tradizionale legata ai motori a combustione interna e, al contempo, la necessità di una **profonda riqualificazione professionale verso nuove competenze**, in particolare nei campi della chimica delle batterie, dell'elettronica e dei sistemi digitali per la gestione dell'energia e dei veicoli. Studi di associazioni di settore, come quello di CLEPA (European association of automotive suppliers), hanno stimato che **una transizione accelerata ai BEV potrebbe portare entro il 2030 a una riduzione di circa 350.000 posti di lavoro nel settore della componentistica auto in Europa [32]**, se non accompagnata da misure di just transition.

La semplificazione strutturale dell'architettura dei veicoli elettrici, sommata all'aggressiva competizione asiatica, ha trasformato quello che inizialmente era percepito solo come un rischio in realtà concreta.

Questa tendenza ha trovato riscontro nelle crisi industriali esplose tra il 2024 e il 2025, caratterizzate da storiche riduzioni di organico anche all'interno di colossi tedeschi e italiani.

I dati sono eloquenti: nell'ultimo anno, l'industria automobilistica tedesca ha perso 48.700 posti di lavoro. Questo calo del 6,3%, registrato nei primi nove mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024, rappresenta la flessione più rilevante registrata nei settori industriali con più di 200mila occupati. Anche in Italia, la situazione è particolarmente delicata.

Tre linee di intervento prioritarie

Come sottolineato da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) – in uno studio realizzato in collaborazione con Agenzia ICE e UCIMU-Sistemi per produrre [33] – le potenziali ricadute occupazionali potrebbero raggiungere valori dell'ordine di 40 mila posti di lavoro.

Inoltre, nello studio sono individuate come prioritarie tre linee di intervento:

- favorire la crescita dimensionale e l'aggregazione delle imprese per rafforzarne capacità innovativa e competitività;
- sviluppare R&D, competenze tecnologiche e internazionalizzazione per presidiare i nuovi domini dell'automotive;
- sostenere la produzione locale e la riconversione industriale, attraverso incentivi mirati, investimenti produttivi e politiche attive per la tutela dell'occupazione.

In quest'ottica, già in passato, il Comitato europeo delle Regioni aveva invocato politiche ad hoc come un Just Transition Fund per l'automotive al fine di aiutare le regioni più colpite dalla transizione del settore auto.

La sfida per l'Europa

La transizione offre anche delle opportunità: la domanda di nuove figure professionali e lo sviluppo di filiere emergenti – come il riciclo delle batterie, la produzione di semiconduttori e lo sviluppo di infrastrutture di ricarica – potrebbero creare nuovi posti di lavoro qualificati.

La sfida per l'Europa è gestire attivamente questa riconversione con **investimenti in formazione, piani industriali** (si pensi all'European Battery Alliance e ai progetti IPCEI Batteries), **incentivi per attrarre imprese, e meccanismi di sostegno ai lavoratori coinvolti**.

Un segnale decisivo in questa direzione è arrivato proprio il 16 dicembre con il lancio del Battery Booster: un pacchetto finanziario da 1,8 miliardi di euro mirato ad accelerare lo sviluppo di una catena del valore fully EU-made.

La misura prevede 1,5 miliardi in prestiti a tasso zero per i produttori di celle, un intervento cruciale per abbattere il costo del capitale, migliorare la competitività del settore e garantire il derisking dai player globali dominanti.

L'obiettivo, rafforzato da queste nuove risorse, è sviluppare una capacità produttiva di batterie nell'UE competitiva in termini di costi, in grado di coprire una quota significativa della domanda interna e di generare valore aggiunto lungo l'intera catena di approvvigionamento europea.

Inoltre, studi di settore affermano che perdita di posti di lavoro nella produzione di veicoli (e componenti) a combustione interna potrebbe essere compensata, almeno in parte, dalla creazione di centinaia di migliaia di posti di lavoro nell'ecosistema dell'auto elettrica: **oltre 100.000 nuovi impieghi nella produzione di batterie entro il 2030 e circa 120.000 nel settore della ricarica entro il 2035** [34].

La sfida è quindi trasformare gli obiettivi climatici in un volano per rinnovare la leadership industriale europea invece che in un progressivo declino. Ma il risultato non è scontato e si intreccia inevitabilmente con le dinamiche geopolitiche globali.

Il fattore geopolitico: il ruolo della Cina

Un elemento cruciale del contesto odierno è infatti la competizione internazionale nel settore dei veicoli elettrici (EV).

Negli ultimi anni, la Cina ha assunto una posizione dominante nella produzione di veicoli elettrici e, soprattutto, delle batterie. Le vendite globali di veicoli elettrici hanno superato i 17 milioni di unità nel 2024, raggiungendo una quota di mercato superiore al 20% delle nuove immatricolazioni a livello mondiale.

La Cina ha confermato la propria leadership, con i veicoli elettrici che hanno rappresentato quasi la metà delle vendite di auto nuove nel 2024, con **oltre 11 milioni di veicoli elettrici venduti nel Paese nello stesso anno.**

Grazie a questa crescita, circa un'auto su dieci in Cina è oggi elettrica. In Europa, le vendite di veicoli elettrici hanno mostrato una fase di stagnazione nel 2024, in parte riconducibile alla riduzione o alla cessazione dei programmi di sussidio e di altre misure di sostegno; tuttavia, la quota di mercato si è mantenuta intorno al 20%, grazie a dinamiche differenziate tra i Paesi membri, con incrementi in alcuni mercati che hanno compensato le flessioni in altri [35]. **Nel 2024 le importazioni di EV dell'UE dalla Cina hanno superato le 400.000 unità, rappresentando circa il 60% del totale delle importazioni di EV dell'UE, un livello sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente.**

Ma, come sottolineato da ACEA, nel triennio 2020-2023, la quota di mercato delle autovetture elettriche a batteria prodotte in Cina sul totale delle vendite nell'UE è cresciuta rapidamente, passando da circa 3% a oltre il 20% [36]. Case automobilistiche cinesi stanno entrando in modo sempre più incisivo nel mercato europeo con modelli elettrici caratterizzati da **prezzi competitivi**, favoriti da significative **economie di scala** e da forme di **sostegno pubblico** lungo la filiera industriale.

Inoltre, la Cina controlla gran parte della catena del valore delle batterie: **oltre il 70% delle batterie per EV sono prodotte in Cina.**

La dipendenza dell'Europa

Questa situazione pone l'Europa in una posizione di potenziale **dipendenza strategica** per la fornitura di componenti per la mobilità elettrica, ironicamente mentre cerca di liberarsi dalla dipendenza dal petrolio.

La questione ha assunto una chiara dimensione politica e commerciale: nel 2023 la Commissione europea ha avviato un'indagine anti-sussidi sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina [37] e nel 2024 ha deciso l'introduzione di **dazi compensativi sulle auto elettriche cinesi.**

Tali misure prevedono aliquote differenziate per produttore, con livelli medi intorno al 20% [38], al fine di contrastare gli effetti distortivi sul mercato europeo derivanti dai sussidi statali concessi da Pechino.

Questo ha segnato un irrigidimento nelle relazioni commerciali UE-Cina, con quest'ultima che ha presentato un ricorso all'Organizzazione mondiale del commercio (WTO) contro i dazi dell'UE sulle importazioni degli EV made in China.

Nel frattempo, i costruttori cinesi stanno reagendo aprendo stabilimenti in Europa (BYD è presente in Ungheria e in Turchia, dove l'avvio della produzione è previsto per il 2026, e Chery ha aperto il suo primo stabilimento produttivo europeo in Spagna) per bypassare i dazi, seguendo l'esempio di quanto fatto in altri settori.

Alcune simulazioni di rischio della BCE indicano che, se l'industria europea non risponde adeguatamente, entro pochi anni la **produzione domestica di EV nell'UE potrebbe crollare del 70%**, con i produttori europei che vedrebbero la loro quota di mercato globale ridursi di un ulteriore 30%, e con la Cina che **guadagnerebbe circa 60 punti percentuali di market share globale** [39].

Si tratta di scenari allarmanti, che spiegano perché l'UE stia cercando di proteggere la propria industria (non solo con dazi, ma anche con il **Net-Zero Industry Act** e incentivi per la localizzazione di impianti di batterie e veicoli in Europa).

La decarbonizzazione nel quadro geopolitico

In questo quadro geopolitico, la scelta delle modalità di decarbonizzazione del settore automobilistico non può essere neutro.

Un orientamento esclusivo verso i veicoli elettrici a batteria, in assenza dello sviluppo di filiere industriali europee robuste e resilienti, rischierebbe di tradursi in un semplice spostamento della dipendenza strategica: **dalla dipendenza energetica da petrolio a una dipendenza tecnologica e industriale da Paesi extra-UE, in primis la Cina.**

Al contrario, mantenere un ventaglio di soluzioni tecnologiche – includendo, accanto all'elettrificazione, opzioni quali e-fuel e idrogeno, i cui input potrebbero essere in parte autoprodotti in Europa grazie alle fonti rinnovabili – rappresenta anche una necessaria strategia di mitigazione del rischio geopolitico.

In questa prospettiva, investire nei combustibili sintetici potrebbe consentire all'Europa di **valorizzare le proprie competenze industriali nel power-to-x** e di **preservare know-how avanzato sui motori a combustione di nuova generazione.**

È tuttavia importante chiarire che tali considerazioni rispondono principalmente a logiche industriali e strategiche, più che ambientali. La sfida centrale per le politiche europee è dunque quella di bilanciare queste esigenze con l'urgenza della decarbonizzazione. In definitiva, anche alla luce dei recenti sviluppi, si è ormai consolidata una correzione di rotta rispetto ad un approccio monolitico **only electric** degli anni passati, in direzione di una maggiore flessibilità tecnologica che coinvolga più soluzioni nella transizione.

Ciò non implica un rallentamento degli sforzi di elettrificazione, sui quali l'Europa ha già investito in modo significativo, ma piuttosto la loro integrazione con altre opzioni, garantendo che la transizione sia sostenibile non solo per il clima, ma anche per la stabilità economica e politica dell'Unione.

Appunto metodologico

Nel presente articolo sono stati esaminati numerosi studi, report di settore e analisi che formulano proiezioni sull'evoluzione tecnologica, industriale e di mercato del settore automotive. È tuttavia opportuno ricordare che ogni analisi di scenario presenta limiti intrinseci, legati alle ipotesi di partenza, agli orizzonti temporali considerati e, non da ultimo, agli interessi e alle finalità degli attori che le producono.

Per tale ragione, le previsioni devono essere interpretate con cautela e lette in modo comparato, evitando di attribuire loro un valore deterministico.

In questo contesto, l'unico elemento relativamente certo su cui fondare valutazioni rimane l'osservazione dei dati storici e delle dinamiche di mercato già in atto.

Da questo punto di vista, l'evidenza empirica mostra una crescita costante e significativa del mercato dei veicoli elettrici: nel 2024 le vendite globali di auto elettriche hanno superato i 17 milioni di unità, raggiungendo una quota di mercato superiore al 20%, e il solo incremento registrato rispetto all'anno precedente (circa 3,5 milioni di veicoli) è risultato superiore al totale delle vendite mondiali di auto elettriche nel 2020.

Tali dinamiche suggeriscono che, anche al netto degli ultimi aggiustamenti regolatori e della maggiore flessibilità tecnologica annunciata da parte delle istituzioni europee, la traiettoria di fondo del settore rimane orientata verso un futuro prevalentemente elettrico, seppur caratterizzato da una pluralità di soluzioni nella fase di transizione.

Il Pacchetto automotive sposa flessibilità con realismo industriale

La decisione iniziale dell'UE di vietare la vendita di nuove auto a combustione dal 2035 ha rappresentato uno shock politico necessario per allineare il settore automobilistico agli obiettivi di neutralità climatica.

Tuttavia, l'evoluzione del dibattito negli ultimi due anni, culminata negli annunci del 16 dicembre, ha dimostrato che l'implementazione di tale obiettivo richiede flessibilità e realismo industriale.

Definire questa apertura come un passo indietro potrebbe essere fuorviante: più che arretrare sull'impegno climatico, l'UE ha operato una ricalibrazione strategica del percorso, necessaria per governare le complessità tecnico-economiche emerse e assicurare una transizione sostenibile sotto tutti i profili, ambientale, industriale e sociale.

Il principio di neutralità tecnologica, ora riabilitato, garantisce che ogni soluzione venga giudicata sul merito effettivo in termini di riduzione delle emissioni climalteranti lungo l'intero ciclo di vita.

Gli studi scientifici citati confermano l'importanza di questo approccio pluralista: sebbene i veicoli elettrici risultino in media la scelta più efficiente e a basse emissioni (soprattutto se alimentati con energia elettrica green), esistono scenari e nicchie in cui combustibili alternativi e altre tecnologie possono fornire benefici comparabili, contribuendo più rapidamente alla decarbonizzazione. Lasciare aperta la porta a tali soluzioni significa mitigare i rischi – tecnologici (scommettere su una sola tecnologia che potrebbe incontrare degli ostacoli), sociali (perdita di posti di lavoro) e geopolitici (nuove dipendenze) – e

perseguire l'obiettivo climatico in maniera più resiliente e competitiva.

Naturalmente, la **neutralità tecnologica non va confusa con l'inazione**: richiede anzi un quadro regolatorio più sofisticato, basato su metriche di performance ambientale e meccanismi incentivanti equi.

Qualunque tecnologia alternativa dovrà dimostrare concretamente di contribuire agli obiettivi climatici: **gli e-fuels dovranno essere davvero a zero emissioni nette e disponibili in volumi significativi, i biocarburanti dovranno essere realmente sostenibili e limitati a impieghi mirati, l'idrogeno dovrà essere verde e competitivo.**

In mancanza di tali requisiti, il loro contributo alla riduzione complessiva delle emissioni rimarrebbe marginale. **La scienza e i dati dovranno guidare queste valutazioni**, e l'auspicio è che la crescente letteratura tecnico-scientifica – come quella qui discussa – fornisca supporto per le scelte politiche.

In conclusione, l'UE ha confermato la volontà di ricalibrare la propria strategia sul futuro dell'auto.

Non si tratta di un dietrofront sugli obiettivi climatici, ma di un **pragmatico aggiustamento dei mezzi e dei tempi per raggiungerli**, che riconosce la necessità di un approccio olistico.

La transizione ecologica del trasporto non sarà un cambio binario da 0 a 1, bensì un processo graduale che coinvolgerà un mix di soluzioni in costante evoluzione.

L'Europa dovrà ora dimostrarsi abile nel governare questa transizione: incentivando l'innovazione nelle tecnologie più promettenti, sostenendo la riconversione industriale e assicurando che le riduzioni di emissioni ottenute siano reali e durature, non solo sul territorio europeo, ma anche a livello globale. Solo così il 2035 potrà segnare non un fallimento o un passo incerto, ma l'inizio concreto dell'era della mobilità climate-neutral, qualunque forma tecnologica essa alla fine assuma.

Bibliografia

- [1] G. Valenti, M. P. Valentini, e F. Vellucci, «**Mobilità sostenibile e cambiamento climatico**», 2024.
- [2] European Commission, «**Cars and vans – Climate Action – European Commission**».
- [3] Council of the EU, «**'Fit for 55': Council adopts regulation on CO2 emissions for new cars and vans**», 2023.
- [4] Commissione Europea, **Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio** che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima. 2021.
- [5] Council of the EU, «**First 'Fit for 55' proposal agreed: the EU strengthens targets for CO2 emissions for new cars and vans**», 2022.

- [6] T. Birel, G. E. Breeman, A. van Buitenen, e M. G. Vijver, «Defueling the impasse: EU political discourse on e-fuels», *Energy Policy*, vol. 187, p. 114022, apr. 2024, doi: 10.1016/j.enpol.2024.114022.
- [7] A. ANSA, «Meloni, 5 leaders to EU, open up to hybrid cars, biofuels' (4) – English Service – Ansa.it», Agenzia ANSA, 2025.
- [8] A. ANSA, «L'Ue verso la presentazione del pacchetto auto il 16 dicembre – Norme e Istituzioni – Ansa.it», Agenzia ANSA.
- [9] European Parliament, «**Automotive package: debate with the Commission | 15-12-2025 | News | European Parliament**».
- [10] R. Beda, «Auto:Bruxelles attenua i target 2035, motori salvi con i biocarburanti», 2025.
- [11] European Commission, «**Commission takes action for clean and competitive automotive sector**».
- [12] M. Shafique e X. Luo, «Environmental life cycle assessment of battery electric vehicles from the current and future energy mix perspective», *Journal of Environmental Management*, vol. 303, p. 114050, feb. 2022, doi: 10.1016/j.jenvman.2021.114050.
- [13] L. A.-W. Ellingsen, G. Majeau-Bettez, B. Singh, A. K. Srivastava, L. O. Valøen, e A. H. Strømman, «Life Cycle Assessment of a Lithium-Ion Battery Vehicle Pack», *Journal of Industrial Ecology*, vol. 18, fasc. 1, pp. 113–124, 2014, doi: 10.1111/jiec.12072.
- [14] M. I. Asyari Iwa Garniwa, Tri Edhi Budhi Soesilo, Suyud Warno Utomo, Muhammad Zacky, «Environmental Impacts of Internal Combustion Engine vs Electric Vehicle: Life-Cycle Assessment Review», *IJTech – International Journal of Technology*.
<https://ijtech.eng.ui.ac.id/article/view/7347>
- [15] «**A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger cars**», International Council on Clean Transportation.
- [16] European Parliament, «**Research for TRAN committee: Environmental challenges through the life cycle of battery electric vehicles | Think Tank | European Parliament**», 2023. Consultato: 12 dicembre 2025.
- [17] C. Falter, S. Wolff, e M. Jaensch, «Combining electrification and alternative fuels: an effective strategy to decarbonize the car sector», *npj. Sustain. Mobil. Transp.*, vol. 2, fasc. 1, p. 38, set. 2025, doi: 10.1038/s44333-025-00051-7.
- [18] «**New car registrations: +1.4% in October 2025 year-to-date; battery-electric 16.4% market share**», ACEA – European Automobile Manufacturers' Association.
- [19] IEA, «**Global EV Outlook 2023 – Analysis**», 2023.
- [20] Motus-E, «**Il futuro della mobilità elettrica in Italia @2035**», 2024.
- [21] IEA, «Executive summary – Global Hydrogen Review 2025 – Analysis».
<https://www.iea.org/reports/global-hydrogen-review-2025/executive-summary>
- [22] A. Mancino, C. Menale, e F. Vellucci, «Potenzialità d'impiego dell'idrogeno nella mobilità», ENEA, 2024, doi: DOI 10.12910/EAI2024-025.

[23] T&E, «[Why e-fuels are not the solution for cars](#)», T&E.

[24] T&E, «[E-fuels would emit 'five times as much as electric cars' if EU...](#)», T&E, 2023.

[25] T&E Italia, «[Auto e norme UE: l'industria spinge sui biocarburanti, ma la domanda...](#)», T&E Italia, 2025.

[26] «[REAL-WORLD USAGE OF PLUG-IN HYBRID ELECTRIC VEHICLES FUEL CONSUMPTION, ELECTRIC DRIVING, AND CO2 EMISSIONS](#)», Fraunhofer ISI, 2020.
<https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/PHEV-white-paper-sept2020-0.pdf>

[27] P. Plötz, C. Moll, G. Bieker, e P. Mock, «From lab-to-road: real-world fuel consumption and CO2 emissions of plug-in hybrid electric vehicles», Environ. Res. Lett., vol. 16, fasc. 5, p. 054078, mag. 2021, doi: 10.1088/1748-9326/abef8c.

[28] «[Plug-in hybrids pollute almost as much as petrol cars – EU data](#)», T&E, 2025.

[29] H. Xu et al., «Energy Management Strategies for Extended-Range Electric Vehicles with Real Driving Emission Constraints», Applied Sciences, vol. 15, fasc. 1, p. 142, gen. 2025, doi: 10.3390/app15010142.

[30] «[Are extended-range EVs a game changer or a dead-end technology?](#)», T&E, 2025.

[31] S. Pini, «[Luca De Meo: "L'auto in Europa vale 13 milioni di posti di lavoro"](#)», Il Sole 24 ORE.

[32] R. Greenreport, «[Il settore componenti auto dell'Ue: puntare sull'innovazione, senza svolta a rischio 350 mila posti di lavoro](#)», Greenreport.it, 2025.

[33] Agenzia ICE, [ANFIA](#) e UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE, «[Presentato oggi lo studio Impatto ed evoluzione dell'elettrificazione](#)».

[34] T&E Italia, «[Automotive UE: mantenere i target 2035 sulle emissioni per salvare 1...](#)», 2025.

[35] IEA, «[Global EV Outlook 2024 – Analysis](#)», 2024.

[36] «[Fact sheet: EU-China vehicle trade](#)», ACEA – European Automobile Manufacturers' Association.

2024.

[37] European Commission, «[Commission begins investigation on electric cars from China](#)», 2023.

[38] European Commission, «[EU Commission imposes countervailing duties on imports of battery electric vehicles \(BEVs\) from China | Access2Markets](#)», 2024.

[39] A. Al-Haschimi e T. Spital, «[The evolution of China's growth model: challenges and long-term growth prospects](#)», lug. 2024.

 WHITEPAPER

L'AI può fare la differenza nella tua PMI. Scopri come applicarla davvero.

 Intelligenza Artificiale

 Manifatturiero/Produzione



Leggi l'informativa sulla privacy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



HOME TRANSIZIONE ECOLOGICA ECONOMIA CIRCOLARE EFFICIENZA ENERGETICA CONSUMER



CLIMA E BIODIVERSITÀ ALTRE RUBRICHE ULTIME NOTIZIE LE INIZIATIVE DI CANALE ENERGIA

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER "CANALE DAILY" CHI SIAMO REDAZIONE

Home > RUBRICHE > TRANSIZIONE ECOLOGICA > Europa frena sullo stop ai motori termici: automotive al 2035

Europa frena sullo stop ai motori termici: automotive al 2035

Un rinvio che divide i settori

Da **Redazione** - 18 Dicembre 2025

La **Commissione Europea** ha ufficialmente presentato il 16 dicembre 2025 il nuovo **Pacchetto Automotive**, un insieme di misure che riscrive la tabella di marcia della mobilità continentale. La novità più rilevante riguarda lo slittamento dell'addio ai motori tradizionali: a partire dal **2035**, i costruttori non saranno più obbligati ad azzerare le emissioni di **CO2**, ma dovranno rispettare una riduzione del **90%** rispetto ai livelli del 2021.



Foto di Adil Sattarov su Unsplash.

Ultime News

[Carbone: equilibrio precario, spinte asiatiche e declino occidentale](#)

[Cresce ancora la povertà energetica in Italia](#)

[Il nuovo volto del turismo: 3 viaggiatori su 4 scelgono la...](#)

[AGSM AIM diventa MAGIS](#)

[Natura, arte ed energia si uniscono](#)

[Svolta UE sulla rendicontazione di sostenibilità per le imprese](#)

Prossimi Eventi

KEY - The Energy Transition Expo

Rimini Expo Centre, 4 Marzo 2026

L'elemento di maggiore discontinuità rispetto al passato riguarda l'introduzione di **meccanismi di premialità selettiva** per i produttori. La Commissione ha proposto la creazione di una specifica sottocategoria normativa destinata ai **veicoli elettrici compatti (fino a 4,2 metri di lunghezza)**. Questi modelli potranno beneficiare dei cosiddetti **supercrediti**, uno strumento contabile che permette ai produttori di compensare le emissioni medie della propria flotta in modo più agevole, incentivando così la produzione di auto elettriche dal costo più contenuto per i cittadini.

Il nuovo mix energetico: il ruolo di ibride e idrogeno

Il cambiamento del target dal 100% al **90%** non è solo simbolico, ma apre la porta alla sopravvivenza di diverse tecnologie oltre all'elettrico puro. Questa flessibilità garantisce che dopo il 2035 possano continuare a essere commercializzati:

- **Veicoli ibridi.** La proposta garantisce esplicitamente un ruolo post-2035 per i veicoli ibridi plug-in (Phev), i mild-hybrid e i modelli dotati di range extender (motore termico che funge da generatore per la batteria).
- **Idrogeno.** I veicoli a celle a combustibile rimangono un pilastro della strategia per la mobilità a zero emissioni, specialmente per le lunghe percorrenze.
- **Flotte aziendali.** Viene introdotto l'obbligo per le aziende di garantire quote minime di veicoli a emissioni zero (es. in **Italia il 45%** dal 2030 e **l'80%** dal 2035).
- Per i veicoli commerciali leggeri, il target intermedio al 2030 è stato ammorbidito, passando dal 50% al **40%** di riduzione delle emissioni.
- **Programma Battery Booster.** Un fondo da 1,5 miliardi di euro in prestiti a tasso zero per sostenere la produzione europea di celle per batterie e ridurre la dipendenza dai mercati esteri.

Un pacchetto che, nel suo complesso, **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) trova *"poco risolutivo dei problemi di mercato e poco incisivo rispetto alle tanto annunciate intenzioni di rafforzare la competitività dell'industria europea"*.

Per compensare quel 10% di emissioni ancora consentite, le case automobilistiche potranno utilizzare dei crediti legati all'impiego di **e-fuel, biocarburanti avanzati o acciaio verde** a basse emissioni prodotto in UE.

La reazione di Unem: "Manca il coraggio della neutralità"

Nonostante l'apertura di Bruxelles, la risposta dell'industria energetica italiana è critica. **Gianni Murano**, presidente di Unem (Unione Energie per la Mobilità), ha accolto la proposta definendola uno *"spiraglio"* che però non risulta ancora risolutivo per le sorti del comparto.

Murano ha espresso forti perplessità sulla reale volontà della Commissione di perseguire la neutralità tecnologica, sottolineando come la soluzione proposta appaia complessa e troppo timida. Secondo il presidente di Unem, *"la soluzione*

LNGCON 2026

Barcelona, Spain, 9 Marzo 2026

Dronitaly

EX-GAM, Bologna Congress Center - Bologna, 11

Marzo 2026

The 10th 10TH international

Exhibition & conference for heating, ventilation, air conditioning,

refrigeration, thermal insulation and energy

Egypt International Exhibition Centre (EIEC), 4

Maggio 2026

Waste Management Europe 2026

Bologna Fiere, 19 Maggio 2026

TUTTI GLI EVENTI

valorizza molto marginalmente il contributo dei biocarburanti su valori inferiori a quelli già oggi mediamente raggiunti in attuazione della Direttiva Red. La stessa decisione di creare supercrediti per le auto elettriche sotto i 4,2 metri la dice lunga sulla reale volontà di considerare il principio di neutralità tecnologica”.

Nuovi target per l'automotive, nodi critici: mercato e burocrazia

Oltre alle dichiarazioni dirette, **Murano** ha analizzato i possibili limiti strutturali della riforma attraverso un discorso più ampio sulla direzione intrapresa dall'Europa. Il presidente di Unem ha evidenziato come l'attuale impianto normativo continui a “ignorare” le reali tendenze del mercato, che vede i cittadini premiare le auto ibride per la loro flessibilità e i consumi ridotti, rappresentando queste la vera forma di transizione graduale verso la sostenibilità.

Unem sottolinea, inoltre, il paradosso di limitare il contributo dei biocarburanti a una quota del **3%**, quando questi giocano già un ruolo fondamentale nella **decarbonizzazione**. Infine, **Murano** segnala l'introduzione di ulteriori complessità burocratiche legate alle **certificazioni** di origine, che potrebbero appesantire ulteriormente un'industria già in crisi invece di aiutarla a “*riguadagnare competitività e leadership nel settore dell'automotive*”.

In conclusione, per l'industria italiana la battaglia si sposta ora sulla piena valorizzazione dei biocarburanti liquidi e gassosi, considerati l'unica via per garantire una transizione equa che non sacrifichi la filiera produttiva europea.

Leggi anche [Automotive, in caduta libera le vendite di auto a combustione](#)

PER RICEVERE QUOTIDIANAMENTE I NOSTRI AGGIORNAMENTI SU ENERGIA E TRANSIZIONE ECOLOGICA, BASTA ISCRIVERSI ALLA NOSTRA NEWSLETTER GRATUITA



Nome *

Email *

Iscrivendoti alla newsletter accetti la nostra privacy policy. *

INVIA

Tutti i diritti riservati. E' vietata la diffusione e riproduzione totale o parziale in qualunque formato degli articoli presenti sul sito.

[auto](#) [auto a combustione interna](#) [auto aziendale](#) [auto elettriche](#) [automotive](#)
[Commissione europea](#) [decarbonizzazione](#) [furgoni](#) [mobilità](#)

AUTO DUE RUOTE MODA DESIGN, HOSPITALITY & LIFESTYLE BELLEZZA E
BENESSERE GUSTO SPORT

AUTO

SEGUICI SU INSTAGRAM

SEGUICI SU FACEBOOK

Dic 18

ANFIA: "AUTOMOTIVE PACKAGE: TIMIDI SEGNALI"

ANFIA accoglie positivamente la previsione di ribassare i target di riduzione della CO2 dal 100% al 90% per le auto al 2035, dal 50% al 40% nel 2030 e dal 100% al 90% per i veicoli commerciali leggeri.

Bene anche la maggiore **valorizzazione delle auto piccole e gli obiettivi sulle flotte aziendali**, così come la proposta di **flessibilità sulle sanzioni per i veicoli pesanti** e la comparsa delle prime indicazioni **sul "local content" e sul "made in European Union"**.

Nel complesso, tuttavia, l'Associazione non può che **ritenere il pacchetto poco risolutivo** dei problemi di mercato e poco incisivo rispetto alle tanto annunciate intenzioni di rafforzare la competitività dell'industria europea.

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento *

Nome *

Email *

Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

INVIA COMMENTO

Auto, Bruxelles delude la filiera. Vavassori (Anfia): Sul 2035 passo lento e timido

Scopri di più e personalizza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anfia, segnali timidi dalla Commissione Europea. Vavassori: «Proposta incompleta con tanti dettagli»

«E' un passo nella direzione auspicata, ma lento, timido, non decisivo e ancora con tanti dettagli da chiarire. Non c'è il senso di urgenza che avremmo voluto». Così Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, commenta la revisione del regolamento sulle emissioni di auto da parte della Commissione Europea. «La prima delusione è che si tratta di una proposta incompleta, a oggi non abbiamo ancora il testo legislativo ma solo commenti, comunicati. Poi ci sono tanti passaggi nei quali la Commissione chiede di essere nominata responsabile di atti delegati, quindi non dovrebbe più passare per il trilatero, Parlamento e Consiglio, e questo non è auspicabile», osserva Vavassori. «E' un vero peccato che dopo tanto lavoro fatto da aziende e associazioni ci si trovi con un testo monco e senza la necessaria chiarezza. Temiamo che la mancanza di chiarezza non sia un caso, ma una necessità dovuta al fatto che la Commissione non ha raggiunto ancora piena condivisione al suo interno. Quindi deve restare alta l'attenzione dell'Europarlamento e dei governi che credono che il settore sia un asset fondamentale per l'Europa. E' indispensabile non perdere altro tempo». Vavassori giudica molto positivo il fatto che venga portato dal 100% al 90% l'obiettivo di riduzione delle emissioni delle case automobilistiche, «ma questo viene subito contraddetto da condizionalità con alcuni calcoli un po' strampalati sui carburanti alternativi, di origine non fossile». E' anche «da chiarire come si definirà il contenuto di acciaio verde sulla componentistica che verrà utilizzata dai veicoli», mentre «per le flotte si aspetta al 2030 quindi si perde tantissimo tempo». «Tante cose sono poco chiare - spiega il presidente dell'Anfia - manca ancora la consapevolezza dello stato di crisi del settore, stretto tra la montante onda asiatica a cui non ci sono freni e l'amministrazione americana che, come le sirene con Ulisse, cerca di portarci con le nostre produzioni negli Usa. Noi siamo in mezzo. Questo provvedimento avrebbe potuto essere meglio confezionato per irrobustire la nostra posizione». POTREBBE INTERESSARTI



VAI AL CONTENUTO PRINCIPALEVAI AL FOOTER

Moneta

ABBONATI

il Giornale

il Giornale

IN EVIDENZA

PUTIN - EUROPA OPEN ARMS SCRITTE CONTRO MELONI JIHAD A SCUOLA MOHAMED SHANIN PRIMA PAGINA PRESEPE PRIDE - LE FOTO DEI LETTORI

EUROPA

I produttori: "Ue troppo timida pacchetto ancora poco incisivo"

L'Anfia ringrazia il governo: "C'è molto da fare"

Pierluigi Bonora | 18 dicembre 2025 - 05:00



ASCOLTA ORA

Il Pacco Ursula ha, di fatto, ha disatteso le aspettative sulla piena apertura alla neutralità tecnologica dal 2035, cioè all'utilizzo senza vincoli per le auto dei carburanti rinnovabili insieme alle alimentazioni 100% elettriche. La proposta della Commissione, che passerà al vaglio di Parlamento e Consiglio Ue, ha positivamente scardinato l'imposizione originaria della produzione e vendita di sole vetture elettriche, ma non ha tolto l'incertezza per il presente e il futuro del settore. Troppe, ancora, le divisioni e gli Stati uno contro l'altro (la Spagna con Pedro Sanchez in primis). Ciò significa che la battaglia tra chi sostiene il buon senso e chi l'ideologia continuerà ancora per mesi. E a pagare il conto della situazione saranno sempre fabbriche, indotto e lavoratori, con la produzione italiana che archiverà un annus horribilis e il rischio di navigare ancora a vista.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Le reazioni dei diretti interessati rispecchiano il quadro. Secondo Stellantis, "il pacchetto presentato riconosce che l'attuale quadro normativo non è idoneo a sostenere una transizione energetica che sostenga un'industria automobilistica europea dinamica e autoctona, i milioni di posti di lavoro che da essa dipendono e una mobilità accessibile a tutti". La nota sottolinea, inoltre, come "l'introduzione della neutralità tecnologica attraverso la revisione dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 entro il 2035 è un passo importante ma, così come proposto attualmente, non sosterrà la produzione di veicoli accessibili alla stragrande maggioranza dei clienti".

Profonda la riflessione sui contenuti delle misure presentate da Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue, da parte di Anfia, che riunisce la filiera nazionale automotive. Ci sono infatti volute 24 ore per definire come "timidi" i segnali di Bruxelles. Da qui l'esigenza, visto quanto sta accadendo, "che la politica europea si unisca e prenda coraggio in quanto c'è ancora molto da fare". "Nel complesso - il giudizio di Anfia - non possiamo che ritenere il pacchetto poco risolutivo dei problemi di mercato e poco incisivo rispetto alle tanto annunciate intenzioni di rafforzare la competitività dell'industria europea". L'associazione con al vertice Roberto Vavassori ringrazia quindi "il governo italiano e gli eurodeputati che stanno portando avanti insieme con Anfia le istanze necessarie a salvaguardare e rafforzare una vera competitività europea del settore automotive".

Interviene anche l'imprenditore bresciano Marco Bonometti, presidente e ad della multinazionale Omr, già presidente di Confindustria Lombardia. "La neutralità tecnologica - sottolinea - è indispensabile: elettrico, ibrido e carburanti sostenibili devono poter convivere, lasciando al mercato la libertà di scelta. Cambiare una linea industriale perché lo impone una legge e non perché lo richiede il mercato è un errore che si paga caro". Bonometti porta come esempio le decisioni rapide prese dalla Casa Bianca sugli stessi temi che in Europa sono sul tavolo dallo scorso marzo.

"Come ha ricordato Antonio Filosa, ad di Stellantis - commenta Bonometti - negli Usa l'amministrazione Trump ha adattato le regole alla libertà di scelta dei cittadini e alle dinamiche del mercato: è qualcosa che in Europa, finora, non è avvenuto. Ora Parlamento e Consiglio Ue trasformino questa impostazione in norme capaci di tenere insieme ambiente, lavoro e competitività".

TAGS

GREEN DEALAUTOMOTIVEANFIA

VEDI TUTTI I COMMENTI (0)

LASCIA UN COMMENTO

COMMENTA

Commenti

INFO E LOGIN

Login

Registrati

ASSISTENZA

Suggerimenti

Supporto clienti

PUBBLICITÀ

Pubblicità Elettorale

ABBONAMENTI

Edizione cartacea

Edizione digitale

Termini e Condizioni

COMUNICATI

Qui Europa

Press Release

Business Wire

ABBONAMENTI

ABBONAMENTO CARTACEO ABBONAMENTO DIGITALE

SEGUICI



CHI SIAMOCONTATTIMODELLO 231DISCLAIMERPRIVACY POLICYUSO DEI COOKIEUFFICIO LEGALE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

M Motori

Seguici su

inserisci testo...



- HOME
- CONSTRUTTORI
- NEWS
- ANTEPRIME
- PROVE SPECIALI
- MOTORSPORT
- DUERUOTE
- ALTRE SEZIONI
- VIDEO
- FOTO
- ECONOMIA
- SICUREZZA
- ECOLOGIA
- EVENTI
- NORMATIVE
- INTERVISTE
- STORICHE
- SHARING
- PNEUMATICI
- COMMERCIALI
- NAUTICA



Anfia, segnali timidi dalla Commissione Europea. Vavassori: «Proposta incompleta con tanti dettagli da chiarire»

condividi l'articolo



«E' un passo nella direzione auspicata, ma lento, timido, non decisivo e ancora con tanti dettagli da chiarire. Non c'è il senso di urgenza che avremmo voluto». Così Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, commenta la revisione del regolamento sulle emissioni di auto da parte della Commissione Europea. «La prima delusione è che si tratta di una proposta incompleta, a oggi non abbiamo ancora il testo legislativo ma solo commenti, comunicati. Poi ci sono tanti passaggi nei quali la Commissione chiede di essere nominata responsabile di atti delegati, quindi non dovrebbe più passare per il trilatero, Parlamento e Consiglio, e questo non è auspicabile», osserva Vavassori. «E' un vero peccato che dopo tanto lavoro fatto da aziende e associazioni ci si trovi con un testo monco e senza la necessaria chiarezza. Temiamo che la mancanza di chiarezza non sia un caso, ma una necessità dovuta al fatto che la Commissione non ha raggiunto ancora piena condivisione al suo interno. Quindi deve restare alta l'attenzione dell'Europarlamento e dei governi che credono che il settore sia un asset fondamentale per l'Europa. E' indispensabile non perdere altro tempo».

Vavassori giudica molto positivo il fatto che venga portato dal 100% al 90% l'obiettivo di riduzione delle emissioni delle case automobilistiche, «ma questo viene subito contraddetto da condizionalità con alcuni calcoli un po' strampalati sui carburanti alternativi, di origine non fossile». E' anche «da chiarire come si definirà il contenuto di acciaio verde sulla componentistica che verrà utilizzata dai veicoli», mentre «per le flotte si aspetta al 2030 quindi si perde tantissimo tempo». «Tante cose sono poco chiare - spiega il presidente dell'Anfia - manca ancora la consapevolezza dello stato di crisi del settore, stretto tra la montante onda asiatica a cui non ci sono freni e l'amministrazione americana che, come le sirene con Ulisse, cerca di portarci con le nostre produzioni negli Usa. Noi siamo in mezzo. Questo provvedimento avrebbe

ECONOMIA



IL FOCUS
Automotive europeo in cerca di riscossa dopo le decisioni Ue. Ma il cammino dell'auto elettrica non si fermerà



LA REAZIONE
L'Eliseo plaude alla revisione delle regole Ue sull'auto, "proposta equilibrata"

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia, segnali timidi dalla Commissione Europea. Vavassori: «Proposta incompleta con tanti dettagli da chiarire»

condividi l'articolo



«E' un passo nella direzione auspicata, ma lento, timido, non decisivo e ancora con tanti dettagli da chiarire. Non c'è il senso di urgenza che avremmo voluto». Così Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, commenta la revisione del regolamento sulle emissioni di auto da parte della Commissione Europea. «La prima delusione è che si tratta di una proposta incompleta, a oggi non abbiamo ancora il testo legislativo ma solo commenti, comunicati. Poi ci sono tanti passaggi nei quali la Commissione chiede di essere nominata responsabile di atti delegati, quindi non dovrebbe più passare per il trilogio, Parlamento e Consiglio, e questo non è auspicabile», osserva Vavassori. «E' un vero peccato che dopo tanto lavoro fatto da aziende e associazioni ci si trovi con un testo monco e senza la necessaria chiarezza. Temiamo che la mancanza di chiarezza non sia un caso, ma una necessità dovuta al fatto che la Commissione non ha raggiunto ancora piena condivisione al suo interno. Quindi deve restare alta l'attenzione dell'Europarlamento e dei governi che credono che il settore sia un asset fondamentale per l'Europa. E' indispensabile non perdere altro tempo».

Vavassori giudica molto positivo il fatto che venga portato dal 100% al 90% l'obiettivo di riduzione delle emissioni delle case automobilistiche, «ma questo viene subito contraddetto da condizionalità con alcuni calcolo un po' strampalati sui carburanti alternativi, di origine non fossile». E' anche «da chiarire come si definirà il contenuto di acciaio verde sulla componentistica che verrà utilizzata dai veicoli», mentre «per le flotte si aspetta al 2030 quindi si perde tantissimo tempo». «Tante cose sono poco chiare - spiega il presidente dell'Anfia - manca ancora la consapevolezza dello stato di crisi del settore, stretto tra la montante onda asiatica a cui non ci sono freni e l'amministrazione americana che, come le sirene con Ulisse, cerca di portarci con le nostre produzioni negli Usa. Noi siamo in mezzo. Questo provvedimento avrebbe

ECONOMIA



IL FOCUS
Automotive europeo in cerca di riscossa dopo le decisioni Ue. Ma il cammino dell'auto elettrica non si fermerà



LA REAZIONE
L'Eliseo plaude alla revisione delle regole Ue sull'auto, "proposta equilibrata"

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Automotive europeo in cerca di riscossa dopo le decisioni Ue. Ma il cammino dell'auto elettrica non si fermerà

condividi l'articolo



Il dietrofront di Bruxelles sul divieto totale di vendita dei motori termici dal 2035 è una boccata d'ossigeno per l'industria automobilistica europea, ma è ancora difficile dare un giudizio netto sulla reale efficacia delle misure proposte e capire se saranno in grado davvero di imprimere una svolta. Una cosa è certa: il cammino dell'auto elettrica non si fermerà. Nei Paesi Ue, d'altra parte, il trend è ormai avviato: l'elettrico continua a guadagnare quote di mercato e ha raggiunto il 18%, oggi due auto su dieci vendute sono e-car. Che cosa cambia allora con le misure adottate dalla Commissione Europea? Le case automobilistiche potranno continuare a vendere vetture fino a un livello di emissioni pari al 10% di quello del 2021. In pratica, quindi, potranno mettere in commercio un numero 'limitato' di auto a benzina e diesel anche dopo il 2035. I colossi dell'automotive dovranno compensare quel 10% di emissioni rimanenti attraverso 'crediti' che potranno accumulare con l'impiego di acciaio a basse emissioni 'made in Europe' per la costruzione dei veicoli o con l'utilizzo di carburanti sostenibili, come e-fuel e biofuel avanzati purché non siano biocarburanti di origine alimentare. Secondo le stime Ue, sul mercato post 2035 sarà ammessa una quota del 30-35% di veicoli non pienamente elettrici.

La Commissione ha anche annunciato il sostegno alla filiera delle batterie interamente prodotta nell'Ue, mentre propone target nazionali obbligatori per il 2030 e 2035 per le flotte aziendali, che rappresentano circa il 60% delle vendite di auto nuove in Ue. Proprio sul fronte delle batterie Volkswagen ha inaugurato la fabbrica di PowerCo a Salzgitter, nella Bassa Sassonia in Germania, dove verranno progettate, sviluppate e prodotte per la prima volta celle per batterie interamente in Europa per i marchi del gruppo. «Rafforziamo la nostra posizione e la nostra indipendenza nella concorrenza globale» spiega il ceo Oliver Blume. Le posizioni dei Paesi europei sulle

ECONOMIA



IL GIUDIZIO
Anfia, segnali timidi dalla Commissione Europea.
Vavassori: «Proposta incompleta con tanti dettagli da chiarire»



LA REAZIONE
L'Eliseo plaude alla revisione delle regole Ue sull'auto, "proposta equilibrata"

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

misure messe a punto dalla Commissione Europea sono diverse e ripropongono i soliti schieramenti del passato. Apprezzano Germania e Italia, che più hanno spinto verso la scelta effettuata, mentre il premier spagnolo Pedro Sanchez parla di «un errore storico dell'Europa» e ricorda che la lotta all'emergenza climatica «non è un capriccio ideologico». In Italia il pacchetto automotive piace al governo che sottolinea l'importanza del ruolo svolto in questi mesi. La premier Giorgia Meloni lo definisce «equilibrato e pragmatico nel rispetto della competitività: un risultato rilevante che mostra come l'Italia con il suo approccio possa correggere politiche dannose».

Il ministro degli Esteri Antonio Tajani ricorda che se fosse entrata in vigore la norma prevista «in Italia avremmo perso 70.000 posti di lavoro». «In poche ore abbiamo scardinato l'ideologia del Green Deal - dice il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso - nel settore delle auto, con la rimozione del totem del 2035». Più prudenti gli industriali e le associazioni di filiera. Tutti apprezzano 'il dialogo' e la svolta, ma nessuno si sbilancia sugli effetti. L'Unrae spiega che molto resta da chiarire. Ad esempio il tema del Made in Europe: va capito più a fondo il possibile impatto sui consumatori in un contesto di globalizzazione, di interconnessione, in cui anche i marchi europei producono all'estero» sottolinea il presidente Roberto Pietrantonio. Per **l'Anfia**, quello della Commissione è «un segnale timido»: «manca ancora la consapevolezza - osserva il presidente Roberto Vavassori - dello stato di crisi del settore, stretto tra la montante onda asiatica a cui non ci sono freni e l'amministrazione americana che, come le sirene con Ulisse, cerca di portarci con le nostre produzioni negli Usa».

condividi l'articolo



giovedì 18 dicembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 09:48 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, segnali timidi dalla Commissione Europea. Vavassori: «Proposta incompleta con tanti dettagli da chiarire»



Automotive europeo in cerca di riscossa dopo le decisioni Ue. Ma il cammino dell'auto elettrica non si fermerà



L'Eliseo plaude alla revisione delle regole Ue sull'auto, "proposta equilibrata"

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Brembo celebra 50 anni nel motorsport con oltre 1.000 titoli mondiali toccati nel 2025



Kimi Antonelli: «Io in Ferrari? Sto bene in Mercedes, sogno di quello di vincere un Mondiale con loro. In futuro si vedrà»



WEC: Genesis chiude il 2025 completando 8.000 km, l'ultimo test dell'anno a Montmelò

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, Bruxelles delude la filiera: "Sul 2035 passo lento e timido"

Fai la tua domanda all'esperto: esperto.risparmio@repubblica.it

Auto, Bruxelles delude la filiera: "Sul 2035 passo lento e timido"

di Diego Longhin

(afp)

Il dietrofront sul motore termico lascia aperti troppi interrogativi per

[Anfia](#) e sindacati. Vavassori: "Non c'è il senso di urgenza"

L'ascolto è riservato agli abbonati premium

18 Dicembre 2025 alle 01:00

2 minuti di lettura

