

UE

## Auto elettriche: non è una svolta, ma la fine di un dogma dell'Ue

ECONOMIA

18\_12\_2025



Stefano  
Magni



La notizia era nell'aria da settimane, ma lunedì 15 dicembre è diventata ufficiale: dal 2035 potremo ancora usare auto *non* elettriche. Anche se (almeno per ora) con limiti fortissimi per i produttori e per i consumatori. Fino alla settimana scorsa la

Commissione aveva programmato di vietare completamente tutti i motori a combustione interna, per quella data: fra appena dieci anni, vuol dire "dopodomani" nei tempi della programmazione industriale.

**Lunedì, appunto, la Commissione europea ha presentato** un pacchetto di misure per il settore automobilistico che cancella il divieto totale di vendita di auto con motore endotermico dal 2035.

**Entusiasmo nei banchi del centrodestra:** «Cade il muro del dogmatismo elettrico, si apre a misure di flessibilità», ha dichiarato il capodelegazione di Fratelli d'Italia-Ecr Carlo Fidanza. Si tratta anche di un successo del centrodestra italiano. Giorgia Meloni, insieme ad altri cinque leader europei, aveva inviato una lettera alla presidente della Commissione Ue: «L'Ue abbandoni una volta per tutte il dogmatismo ideologico che ha messo in ginocchio interi settori produttivi, senza peraltro apportare benefici tangibili in termini di emissioni globali. È fondamentale applicare pienamente il principio della neutralità tecnologica»

**Ma davvero potremo continuare a usare ancora auto a benzina e diesel?** No, non propriamente. Lo stop al motore a scoppio entro il 2035 è in realtà solo una variazione di percentuale. Per i nuovi veicoli immatricolati da quell'anno sarà obbligatoria una riduzione del 90% delle emissioni di CO2 e non più del 100%. I dieci punti percentuali restanti dovranno essere compensati dalle case di produzione con l'impiego di acciaio *green* (prodotto con tecniche a basse emissioni) o con l'uso di carburanti sostenibili. La Commissione Ue ha cambiato anche l'obiettivo climatico per i furgoni che dovranno ridurre le emissioni del 40% entro il 2030 e non più del 50%.

**Per i produttori e per gli utenti** si traduce in concreto in un: sì al biofuel, all'idrogeno e ai motori ibridi (ma solo quelli plug-in e con tecnologie molto avanzate che ad oggi non sono rodate). Ma no all'ibrido normalmente in circolazione già oggi e no ai motori solo benzina e diesel.

**Miglioramenti sì, ma norme che restano draconiane.** Per le industrie automobilistiche si tratta di uno sforzo titanico e si rischia ancora di perdere la competizione con la Cina che è prima al mondo per la produzione di batterie. A questo proposito, la commissione approva nello stesso pacchetto anche il piano *Battery Booster* da 1,8 miliardi di euro per accelerare lo sviluppo di batterie interamente prodotte nell'Ue, di cui 1,5 miliardi di euro sosterranno i produttori europei di celle per batterie attraverso prestiti senza interessi già dal prossimo anno.

**Per chi si era lanciato in entusiasmi eccessivi serve pazienza:** la filosofia "verde"

che anima l'Ue non è cambiata. La Commissione punta ancora ad una transizione energetica che include anche una rivoluzione nella mobilità privata. Il miglioramento è però sia economico che politico. Economico: non viene imposto un unico modello (l'auto elettrica) calato dall'alto, resta più aperta la competizione fra varie alternative all'auto classica con motore endotermico e saranno gli automobilisti a premiare quello più promettente. Politico: è iniziata la trattativa, l'auto elettrica non più un dogma indiscutibile. Merito, non solo delle case automobilistiche, ma anche di un generale cambiamento di umore del pubblico sull'emergenza climatica che inizia a non essere più percepita come tale. Oggi l'obiettivo è ancora molto ambizioso se si pensa che praticamente nessun'auto in circolazione, salvo quelle interamente elettriche, raggiunge la soglia del 90% di riduzione delle emissioni. Ma quella percentuale, cambiata una volta, può cambiare ancora.