

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.