

Overview del pacchetto Automotive (10 dicembre 2025)

Il **10 dicembre 2025** la Commissione europea presenterà il “pacchetto automotive”, che comprenderà una serie di iniziative con implicazioni dirette per i produttori di veicoli, i fornitori, gli operatori di flotte e i fornitori di servizi di mobilità. L’obiettivo della Commissione europea è quello di equilibrare l’ambizione ambientale (emissioni, elettrificazione) con la realtà del mercato automobilistico e delle imprese, anche alla luce dei rallentamenti nella domanda di auto elettriche, delle difficoltà industriali nella produzione di batterie, delle pressioni competitive dei produttori extra-UE e delle richieste di maggiore flessibilità provenienti dagli Stati membri con forte industria automobilistica, come la Germania.

Dettaglio delle iniziative che la Commissione europea dovrebbe adottare il 10 dicembre:

1) Revisione delle norme relative alle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni

La Commissione presenterà la revisione delle norme relative alle emissioni di CO₂ per il 2035 applicabili alle autovetture nuove e ai veicoli commerciali leggeri, previste dal Regolamento CO₂ per auto e furgoni ((UE) 2019/631). La Commissione presenterà la revisione relativa al **divieto di vendita di auto a combustione dal 2035** perché la transizione all’elettrico sta risultando più lenta del previsto: costi elevati delle batterie, rete di ricarica ancora insufficiente e forte pressione dell’industria europea, preoccupata per la competizione cinese e il rischio di perdere capacità produttiva. Politicamente, il fronte critico è guidato dalla **Germania**, che richiede maggiore flessibilità per proteggere la propria industria automobilistica e ottenere aperture sugli e-fuels. La Germania è sostenuta da Italia, Repubblica Ceca, Ungheria, Slovacchia, Polonia. Dall’altro lato, un gruppo di Stati (es. Paesi Bassi, Danimarca, Svezia) teme un indebolimento degli obiettivi climatici.

La revisione del ban 2035 era già prevista per il 2026 all’interno del regolamento CO₂ per auto e furgoni (“review clause”). Il fatto che la Commissione la stia avviando alla fine del 2025 con il pacchetto del 10 dicembre rappresenta quindi **un’anticipazione politica** rispetto al calendario originario, dovuta alla necessità di rispondere alle pressioni industriali e agli equilibri politici cambiati dopo le elezioni europee, con la Germania in posizione dominante nel chiedere margini di flessibilità.

I contenuti della proposta che la Commissione europea avanzerà - e che seguirà la procedura legislativa ordinaria - non sono ancora definiti (non è ancora circolata alcuna bozza ad oggi), ma la revisione potrebbe implicare un aggiornamento della scadenza 2035 - ad esempio includendo deroghe per tecnologie alternative (combustibili neutrali), o ripensando all’applicazione dell’obbligo, per esempio con più gradualità.

2) Proposta legislativa relativa alle flotte aziendali (“Greening corporate fleet”)

La Commissione europea presenterà una proposta per promuovere la trasformazione delle flotte aziendali in veicoli elettrici.

Le discussioni interne alla Commissione negli ultimi mesi hanno evidenziato notevoli **sensibilità politiche** riguardo alla progettazione della misura. Permangono divergenze tra gli Stati membri in merito alla fattibilità degli obiettivi a livello nazionale, alla proporzionalità dei possibili criteri relativi al contenuto locale e all’onere amministrativo dei nuovi obblighi di rendicontazione.

Le prime indicazioni suggeriscono che la Commissione potrebbe adottare un approccio incentrato sugli Stati membri, fissando **obiettivi nazionali per la graduale diffusione di veicoli a basse emissioni e a emissioni zero nelle flotte aziendali**. Tali obiettivi potrebbero essere integrati da obblighi di comunicazione dei dati e di tracciabilità che impongono agli operatori di presentare alle autorità nazionali informazioni standardizzate sulle caratteristiche dei veicoli e sulle prestazioni in termini di emissioni.

3) L'Automotive Omnibus

Nell'attuale mandato legislativo, l'Ue ricorre all'*omnibus* per raggruppare in un unico pacchetto diverse modifiche a regolamenti e direttive, con l'obiettivo di **semplificare e aggiornare rapidamente la normativa, rendendola più coerente e efficace**. In linea con questo programma di semplificazione, la Commissione europea dovrebbe presentare il 10 dicembre un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica. L'obiettivo è quello di ridurre gli oneri amministrativi per le imprese del settore, alleggerendo le regole e rendendo più agile la regolamentazione UE.

È limitato esclusivamente a **requisiti specifici del settore automobilistico** (nessuna modifica della legislazione orizzontale dell'UE). Per esempio, si ipotizzano misure come l'esenzione per alcuni furgoni elettrici da obblighi tachigrafo e limitatore di velocità.

In questo contesto, è previsto anche l'annuncio della **creazione di una nuova categoria di auto elettriche compatte e a basso costo, le E-Car**, per sostenere l'industria europea e rispondere alla crescente concorrenza dei costruttori cinesi. Si tratterà di auto *Europee*, in quanto costruite in stabilimenti europei, *Economiche*, perché avranno un prezzo accessibile sotto i 20 mila euro, ed *Elettriche* perché saranno esclusivamente a zero emissioni. Il Vicepresidente esecutivo per l'Industria Stéphane Séjourné, che ha annunciato insieme alla Presidente von der Leyen l'iniziativa, ha spiegato che l'obiettivo è rendere l'elettrico accessibile e competitivo per tutti i cittadini europei. Si tratterà di modelli con un costo tra i 15 mila e i 20 mila euro. Essendo una fascia di mercato non considerata oggi nel mercato europeo, secondo Séjourné, potrebbe sostenere la domanda e incentivare la produzione.

4) La "Battery Booster Strategy"

Come annunciato nel [piano di azione sull'Automotive](#), la Commissione europea presenterà una serie di iniziative a sostegno alla produzione di batterie attraverso diverse linee:

- i) **Finanziamento:** attraverso l'Innovation Fund (il principale programma europeo che finanzia progetti innovativi a basse emissioni di carbonio per accelerare la decarbonizzazione industriale);
- ii) Esplorando la possibilità di un **sostegno diretto dell'Ue** alla produzione per le aziende che producono batterie nell'UE;
- iii) Possibile combinazione del sostegno con **aiuti di Stato**.