



AUTOMOTIVE PACKAGE 2025

La Commissione UE rivede il regolamento per le
emissioni dei veicoli

Dicembre 2025

LA REVISIONE DEL REGOLAMENTO

La Commissione Europea ha presentato il nuovo “*Automotive Package*”, un insieme articolato di misure pensate per accompagnare il settore automobilistico verso la mobilità pulita, mantenendo al tempo stesso competitività industriale, occupazione e autonomia strategica dell’Unione.

Attraverso questo nuovo corpo di disposizioni, la Commissione Europea prova a tenere insieme ambizione climatica e pragmatismo industriale, rispondendo così alle pressioni dell’industria europea e alle trasformazioni tecnologiche e geopolitiche in atto.

Il pacchetto definisce un quadro politico ambizioso - ma pratico - per garantire la neutralità climatica e l’indipendenza strategica entro il 2050, offrendo al contempo maggiore flessibilità ai produttori.

In primo luogo, la Commissione Europea ha voluto inviare un forte segnale per quanto riguarda i veicoli a zero emissioni (ZEV), come le auto elettriche e quelle a idrogeno, la cui diffusione si punta a rafforzare: questa è la direzione futura dell’industria automobilistica.

Allo stesso tempo, però, il pacchetto non impone regole rigide e immediate, ma offre alle case automobilistiche una maggiore flessibilità su come e quando raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2.

In pratica, le aziende hanno più strumenti per adattarsi gradualmente alle nuove regole.

Per gli obiettivi del 2030 - 2032 relativi ad auto e furgoni, viene consentito il c.d. “*banking & borrowing*”; se un costruttore riduce le emissioni più del necessario in un anno, può utilizzare il surplus negli anni successivi; viceversa, se non raggiunge l’obiettivo, può compensare attingendo ai crediti futuri, purché poi li recuperi nei periodi successivi.

Questa flessibilità, applicata per il periodo 2030-2032, nelle intenzioni della Commissione, dovrebbe aiutare i produttori a gestire meglio le fluttuazioni nella produzione e vendita di veicoli a basse o zero emissioni, facilitando la transizione verso la mobilità sostenibile senza penalizzare l’industria nei singoli anni.

Dal 2035 in poi, le case automobilistiche dovranno rispettare un obiettivo di riduzione del 90% delle emissioni allo scarico, mentre il restante 10% delle emissioni dovrà essere compensato mediante l’uso di acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell’Unione o di *e-fuel* e *biocarburanti*.

Ciò consentirà ai veicoli ibridi plug-in (PHEV), ai veicoli con *range extender* (veicoli elettrici che integrano un piccolo motore termico che entra in funzione solo come generatore di energia per ricaricare la batteria quando il livello di carica si abbassa), ai veicoli mild hybrid e ai veicoli con motore a combustione interna di continuare a svolgere un ruolo anche dopo il 2035, oltre ai veicoli completamente elettrici (EV) e a idrogeno.

Inoltre, sempre entro il 2035, le case automobilistiche potranno beneficiare di “*super credit*” per le piccole auto elettriche a prezzi accessibili prodotte nell’Unione Europea.

Ciò incentiverà la diffusione sul mercato di un maggior numero di modelli di veicoli elettrici di piccole dimensioni.

Importante è altresì l'obiettivo di promuovere e facilitare l'adozione di veicoli a zero e basse emissioni (come appunto auto elettriche, a idrogeno o ibride) all'interno delle flotte aziendali, cioè i veicoli utilizzati da imprese e organizzazioni per le proprie attività.

In pratica, questa misura prevede incentivi, agevolazioni o politiche dedicate che rendano più conveniente e semplice per le aziende scegliere veicoli ecologici invece di quelli tradizionali a combustione.

L'obiettivo è accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile anche nel settore privato, riducendo così le emissioni complessive di CO2 generate dai veicoli aziendali e dando un impulso importante alla diffusione di tecnologie pulite.

Ulteriore flessibilità è concessa per il segmento dei furgoni, dove la diffusione dei veicoli elettrici è stata strutturalmente più difficile, con una riduzione dell'obiettivo di emissioni di CO2 per i furgoni al 2030 dal 50% al 40%.

La Commissione propone inoltre una modifica mirata alle norme sulle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti, con una flessibilità che faciliti il rispetto degli obiettivi del 2030.

Ancora e non meno rilevante, il pacchetto include misure specifiche per sostenere la produzione di veicoli e batterie all'interno dell'Unione Europea, così da rafforzare la competitività delle imprese europee e ridurre la dipendenza da fornitori esteri.

L'obiettivo è favorire la crescita di una filiera industriale europea della mobilità sostenibile, salvaguardando posti di lavoro e autonomia strategica.

E' il c.d. "*Automotive Omnibus*", ossia un insieme di misure legislative pensate per semplificare e modernizzare le regole che riguardano l'industria automobilistica europea.

Nelle intenzioni della Commissione, questo pacchetto ha l'obiettivo di rendere più semplice e meno costoso per i produttori di auto rispettare le norme, eliminando procedure inutilmente complicate e riducendo la quantità di documenti e pratiche burocratiche che devono essere gestite ogni anno.

Si prevede che con simili semplificazioni i costi amministrativi per le aziende si ridurranno di circa 706 milioni di euro ogni anno.

Tale riduzione dei costi e della burocrazia dovrebbe aiutare le aziende automobilistiche a essere più competitive, potendo investire più facilmente in tecnologie innovative, nella produzione di veicoli ecologici e nella crescita del proprio business, senza doversi preoccupare eccessivamente di ostacoli amministrativi.

In altre parole, l'*omnibus automobilistico* crea un ambiente più favorevole agli investimenti, offrendo maggiore certezza e stabilità alle imprese che vogliono puntare sulla mobilità sostenibile.

In tale prospettiva, l'*automotive omnibus* introduce una nuova categoria di veicoli chiamata "*Small Affordable Cars*" ("piccole auto accessibili"), ossia auto elettriche con una lunghezza massima di 4,2 metri.

Lo scopo di questa misura è permettere ai governi nazionali e alle amministrazioni locali di creare incentivi specifici — ad esempio agevolazioni fiscali, sconti o contributi economici — dedicati proprio a queste auto elettriche di dimensioni ridotte.

In tal modo, si punta a facilitare l'acquisto di veicoli elettrici piccoli, aumentando la loro presenza sulle strade e sostenendo al tempo stesso la produzione di simili modelli all'interno dell'Unione Europea.

L'iniziativa mira quindi sia a rendere più accessibili le auto elettriche per i cittadini, sia a rafforzare l'industria automobilistica europea nella transizione verso la mobilità sostenibile.

Non meno importante è il programma *"Battery Booster"*, ovvero un'iniziativa fondamentale pensata per potenziare la produzione di batterie all'interno dell'Unione Europea.

Si tratta di un piano che mette a disposizione risorse economiche significative (1,8 miliardi di euro) per sostenere lo sviluppo di una filiera delle batterie completamente europea: l'obiettivo è ridurre la dipendenza dall'estero, favorire l'innovazione e rendere l'Europa più autonoma nella produzione di componenti essenziali per i veicoli elettrici.

In concreto, il programma prevede che 1,5 miliardi di euro vengano destinati ai produttori europei di celle per batterie, offrendo loro prestiti senza interessi per supportare investimenti e crescita.

Oltre a questo, sono previste altre misure politiche per incentivare ulteriormente gli investimenti, promuovere la collaborazione tra gli Stati membri e rafforzare l'intera filiera europea delle batterie.

Grazie al *"Battery Booster"*, l'UE punta quindi a sostenere la transizione verso la mobilità elettrica, rendendo più competitiva la propria industria e garantendo che la produzione di batterie — componente chiave per veicoli elettrici e sistemi di accumulo energetico — avvenga all'interno dei suoi confini, a beneficio sia dell'economia che dell'ambiente.

Infine, la Commissione europea sta lavorando per rendere le regole sull'etichettatura delle auto più chiare e uniformi in tutti i Paesi membri.

Questo significa che, quando una persona va a comprare un'auto, troverà delle etichette che forniscono informazioni precise e facilmente comprensibili sulle emissioni di CO₂ e su altri dati relativi all'impatto ambientale del veicolo.

La finalità è garantire che tutti i consumatori, ovunque si trovino nell'Unione Europea, abbiano accesso alle stesse informazioni trasparenti sulle emissioni delle auto, così da poter scegliere in modo più consapevole e responsabile dal punto di vista ambientale.

Come sempre, ADIRA (in stretto collegamento con FIGIEFA) analizzerà attentamente e nello specifico l'intero pacchetto, con l'idea di fornire - a breve - una valutazione dettagliata delle sue implicazioni per il nostro settore.

COMMENTO ADIRA

Finalmente! Dopo tre anni, la Commissione corregge le linee guida del "pacchetto automotive 2035" applicando concretamente il principio di "neutralità tecnologica".

Adesso la palla passa in mano all'industria che dovrà assicurarci una mobilità sostenibile negli anni a venire.

Ma "sostenibile" non è sinonimo di "accessibile" ed ecco, quindi, che governo UE e governi nazionali dovranno mettere mano al portafoglio per sostenere un sistema industriale che oggi da solo non è in grado di proporre un'offerta complessivamente adeguata (soprattutto per le fasce di reddito più basse), né di sostenere una competizione internazionale che, da est e da ovest, offre soluzioni tecnologicamente avanzate a prezzi competitivi.

Un sistema industriale, quello dell'automotive europeo, che ha registrato il suo record di fatturato e profitti solo un paio d'anni fa, ma che si è trovato (improvvisamente?) "fuori tempo" rispetto ad un'evoluzione della mobilità che, sia per aspetti tecnologici che sociali, negli ultimi 15 anni percorreva strade diverse da quelle proposte dall'industria.

Restano sul tavolo (e ci attendiamo che l'industria tornata protagonista risolva in fretta) problemi sistemici del settore auto:

- *Il peggioramento progressivo delle condizioni socioeconomiche delle società europee che sempre meno si possono permettere di pagare i prezzi dei veicoli richiesti dall'industria;*
- *La concorrenza cinese che si sviluppa su tutte le tecnologie nonostante i dazi del 25%. In Italia, nell'ultimo anno, la quota di mercato dei veicoli cinesi è passata dal 4% al 9% e nei report di immatricolazioni di novembre 2025 vi sono almeno 3 marchi cinesi che non erano riportati in quelli di novembre 2024;*
- *Il recupero del gap tecnologico sull'elettrificazione che, nonostante la revisione del regolamento, resta la via maestra per lo sviluppo tecnologico del settore nei prossimi anni se è vero (come è vero) che a livello globale è questa la tecnologia che sta crescendo di più;*

*E' una grande **"apertura di credito"** che i cittadini europei fanno all'industria dell'auto, accettando di rimetterla al centro della scena e di sostenerla con incentivi e sussidi le cui dimensioni non possono che essere enormi. E noi (come cittadini e come organizzazione) ci attendiamo che vi sia un utilizzo responsabile di queste risorse affinché non si "socializzino le perdite" e si "privatizzino i profitti" come avvenuto anche in questo caso.*

*Nel frattempo, ADIRA, FIGIEFA e tutti gli organismi dell'aftermarket indipendente, invece, lavorano sul **"qui e ora"**.*

Su un parco circolante sempre più numericamente importante e più vecchio, su un'utenza che sempre meno si può permettere di cambiare l'auto e in molti casi di ripararla, su una mobilità che è base del progresso di ogni società e che oggi è messa in crisi da scelte industriali e politiche non lungimiranti.

*Noi agiamo **"qui e ora"** per una **MOBILITÀ ACCESSIBILE**. Perché se non c'è mobilità, non c'è lavoro, non c'è istruzione, non c'è cura, non c'è tenuta sociale.*

E' questo il ruolo fondamentale che ogni operatore dell'aftermarket indipendente giocherà da oggi in avanti fino a quando il processo di transizione non sarà concluso con l'"atterraggio" su quella che sarà la tecnologia definitiva per il futuro. E tutto questo nella speranza e con l'auspicio che industria e governi ci guidino davvero verso un'Europa migliore.

Link utile: <https://shorturl.at/LApM6>

Mantova, 17 dicembre 2025

#DOVELAFTERMARKETCONTA