

## Stop ai veicoli benzina e diesel dal 2035

di

*Doina Toma*



Le decisioni recenti adottate a livello europeo fanno pensare che siamo ormai prossimi ad una svolta nel settore della mobilità su strada e ad una conseguente trasformazione dell'industria automobilistica. Con una mossa audace, la

Commissione europea ha ricorso ad un piano ambizioso per porre fine gradualmente all'era dei veicoli a combustione interna entro il 2035.

[\(Regolamento \(UE\) 2023/851\)](#)

Questa decisione storica, che mira a contrastare i cambiamenti climatici e ridurre drasticamente le emissioni di carbonio, porterà ad un divieto di circolazione per le auto e i furgoni tradizionali alimentati a benzina o diesel. Si ricordi, infatti, che le emissioni prodotte dal trasporto su strada rappresentano un quinto delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> prodotte all'interno dell'UE

La proposta, presentata nell'ambito del "Pacchetto clima e energia" del 14 luglio 2021, ha come scopo quello di contribuire al raggiungimento della neutralità climatica dell'Unione Europea entro il 2050.

Il testo del regolamento adottato (Regolamento (UE) 2023/851) prevede l'eliminazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte dei nuovi veicoli leggeri, inclusi auto e furgoni, entro il 2035. Dopo quella data, i veicoli con motori a

combustione interna alimentati a benzina o diesel non potranno più essere immatricolati. Per raggiungere questo obiettivo, la Commissione europea ha disposto l'introduzione di incentivi volti a promuovere la produzione e l'uso di veicoli a emissioni zero (o quasi). Occorre sottolineare come il divieto valga solo nei confronti della vendita di veicoli nuovi. Infatti, le auto alimentate in maniera tradizionale potranno continuare a circolare anche dopo la data del 2035. Le eccezioni previste riguardano i piccoli produttori e i veicoli pesanti che operano in condizioni atmosferiche estreme.

Inoltre, la Commissione europea ha avviato un processo di revisione del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per gli autobus e gli autocarri. In particolare, la proposta prevede che gli autobus che circolano nelle città dovranno essere a emissioni zero entro il 2030 e che le flotte di veicoli pesanti dovranno subire una riduzione del 90% delle emissioni dal 2040.

Il 28 marzo 2023 i ministri dell'energia dei vari stati europei hanno dato il via libera definitivo all'accordo con il parlamento. Italia, Bulgaria e Romania si sono astenute nel corso della votazione mentre la Polonia ha votato contro. Diversamente la Germania, paese tradizionalmente legato all'industria automobilistica, ha votato a favore del divieto impedendo così che l'iniziativa fosse bloccata. Il 19 aprile 2023 la proposta è stata adottata.

L'accordo raggiunto stabilisce, inoltre,

- a) un obiettivo intermedio di riduzione per quanto riguarda le auto e i furgoni di nuova immatricolazione (rispettivamente del 55 e 50 per cento, rispetto ai livelli del 2021 entro il 2030);
- b) una valutazione intermedia (2026) che permetta alla Commissione di verificare gli obiettivi e il livello di attuazione da parte degli Stati alla luce anche degli sviluppi tecnologici e scientifici raggiunti nel frattempo.

Infine, l'accordo mantiene:

- 1) il meccanismo di incentivazione regolamentare che premia, con obiettivi più bassi di riduzione, le case automobilistiche che producono auto a zero emissioni e ibride (bonus Zlev – fino al 2030);

2) il c.d. emendamento “salva Motor Valley” con cui si concede alle case automobilistiche che producono meno di 10mila auto l'anno (macchine di lusso come Ferrari, Maserati, Lamborghini etc.), o meno di 22mila furgoni all'anno, la possibilità di continuare a produrre e vendere fino al 2035 macchine alimentate a motore termico. Si ricordi che le case automobilistiche che producono meno di mille veicoli l'anno sono esentate dalle nuove disposizioni Ue.

Tuttavia, l'implementazione del divieto di immatricolazione delle auto termiche entro il 2035 porta con sé sfide e criticità da affrontare nel presente. Basti pensare alla (ancora) limitata disponibilità di infrastrutture di ricarica, al basso livello di autonomia delle batterie e al costo dei veicoli elettrici. È necessario, quindi, un impegno collettivo da parte degli Stati, dei produttori di veicoli e dei consumatori per rendere questa transizione più “facile”.

In molti hanno poi sollevato dei dubbi sulla reale capacità dell'industria automobilistica di adattarsi in tempi così brevi alle misure europee e di riuscire a produrre una quantità sufficiente di veicoli elettrici per soddisfare la crescente domanda.

Un'ultima considerazione riguarda il probabile aumento del consumo di elettricità per ricaricare i veicoli. Ad oggi, la produzione di elettricità è per lo più legata a fonti fossili, per questo, per raggiungere gli obiettivi prefissati, occorre favorire una rapida transizione verso la produzione di energia rinnovabile.

*Categoria:* [Inquinamento atmosferico](#)

*Tag:* [#autoelettrica](#), [#benzina](#), [#inquinamento](#), [#motoridiesel](#)

*Web:* [www.dirittoambientale.eu](http://www.dirittoambientale.eu)