

## Bruxelles, transizione indietro tutta: la fine delle auto endotermiche può attendere

Durante il secondo dialogo strategico per il futuro dell'industria automobilistica, la presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, ha teso la mano alle cause automobilistiche per affrontare quello che ha definito come un periodo di forte incertezza e di grande competizione a livello mondiale. Von der Leyen ha così presentato una proposta per l'industria dell'automotive, basata su tre punti: innovazione tecnologica della guida autonoma; allentamento dei tempi di esame (ed eventuali sanzioni) per i produttori di auto rispetto alle emissioni di CO2 e accelerazione dei lavori di revisione per lo stop ai motori endotermici previsto per il 2035; competitività in materia di produzione di batterie per auto elettriche. In questo modo, la presidente della Commissione UE conferma il rimodernamento del [Green Deal](#) e delle stesse politiche europee in materia di transizione, sconfessando di fatto l'agenda "green" da lei stessa promossa durante la precedente legislatura. Una retromarcia dettata sia dalla crisi che investe il settore automobilistico in Europa, sia dai nuovi equilibri politici europei che hanno visto il forte rafforzamento dei gruppi conservatori che difendono lo *status quo* industriale.

Accelerare il processo di revisione (inizialmente previsto per il 2026) sullo stop ai motori convenzionali dal 2035 e congelamento delle multe per tre anni per i produttori che non soddisfano i criteri di sostenibilità stabiliti dall'Unione Europea. Questo è uno dei tre punti su cui la Presidente della Commissione UE, Ursula von der Leyen, basa la [nuova strategia](#) europea per il futuro dell'industria automobilistica. I nuovi requisiti anti-emissione per le case automobilistiche, già in vigore quest'anno, prevedono una soglia di 95 grammi di CO2 per chilometro guidato. Le sanzioni per chi disattende questa soglia limite vengono però congelate per tre anni, nel tentativo di dare maggior respiro al settore. Quindi, secondo il principio del "**banking and loan**", invece della conformità esaminata su base annuale, le aziende avranno tre anni di tempo per mettersi in regola. Nonostante questa decisione sconfessi in parte le stesse politiche, e gli stessi [standard](#), di cui von der Leyen si è fatta promotrice, la presidente della Commissione Europea ha affermato che «la piena neutralità tecnologica rimane il principio fondamentale».

Von der Leyen ha poi affermato la **necessità di una grande spinta nella produzione europea di software e hardware per le auto a guida autonoma**. «Sappiamo che la concorrenza globale è feroce. Quindi dobbiamo agire in grande e dobbiamo essere grandi», ha detto. Per questo, sostiene, le aziende dovranno essere in grado di mettere in comune le risorse. L'Unione Europea, dal canto suo, dovrà essere di aiuto nel **lanciare progetti pilota su larga scala per la guida autonoma**. «Perché l'obiettivo è molto semplice: dobbiamo portare i veicoli autonomi sulle strade europee più velocemente», ha detto von der Leyen.

Infine, la produzione di batterie per veicoli elettrici e l'enorme competizione da parte di produttori stranieri. Senza essere citata direttamente, è chiaro che qui ci si riferisce alla

Bruxelles, transizione indietro tutta: la fine delle auto endotermiche  
può attendere

Cina e alla sua capacità di produrre batterie a costi di molto inferiori rispetto ai produttori europei. Nel tentativo di mantenere i costi bassi, così da poter fornire veicoli che non costino troppo rispetto al resto del mercato mondiale, von der Leyen annuncia **aiuti diretti da parte delle istituzioni europee**. Tradotto, l'Europa darà **soldi pubblici alle case automobilistiche** per abbassare i costi delle batterie e quindi per mantenere competitivi sul mercato mondiale i veicoli elettrici europei. Insomma, i tanto odiati aiuti di Stato che i neoliberalisti rifiutano e che denigrano quando si devono mettere in altri settori dell'economia o quando sono altri Paesi a farlo. Per arrivare a questo obiettivo, spiega von der Leyen, verrà continuato il processo di semplificazione normativa e di riduzione burocratica già annunciato dalla stessa presidente della Commissione quando, di fatto, ha rivisto e rimodellato pesantemente il Green Deal che lei stessa ha tanto voluto.

Insomma, nel tentativo di [salvare](#) il [settore automobilistico](#) in forte difficoltà, von der Leyen rivede i suoi stessi piani inerenti l'Agenda verde e la transizione Green, promettendo meno burocrazia e, soprattutto, enormi quantità di soldi pubblici alle case automobilistiche per mantenere la loro competitività sul mercato mondiale.

[di Michele Manfrin]