

Il motore a scoppio sopravviverà oltre il 2035: perché l'Europa ha cambiato idea e cosa succede adesso

Sei domande e risposte per capire l'impatto della revisione delle normative sull'auto in Europa, tra clima e economia (con la Cina primo mercato)

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 16 dicembre 2025)



L'Unione Europea ha stabilito lo stop alla vendita di nuove auto con motore a scoppio dal 2035 nel quadro del pacchetto «Fit for 5». L'approvazione formale è avvenuta a febbraio 2023. Un punto della situazione doveva essere fatto nel 2026. Poi questo è stato anticipato alla fine del 2025 a causa della pressione di diversi Paesi, Italia in prima linea. [Da qui la decisione, ora, di fare almeno parzialmente marcia indietro](#) (La comunicazione ufficiale della Commissione è attesa oggi, martedì 16 dicembre, alle 15,30).

Perché l'Europa decise nel 2023 lo stop al motore a scoppio?

Ufficialmente per inquinare di meno e contribuire alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Lo scandalo dei dati falsi sulle emissioni di NOx delle auto Volkswagen nel 2015, secondo alcuni, avrebbe contribuito a convincere le maggiori case auto del continente, quelle tedesche, a vedere di buon occhio una riduzione importante delle emissioni in grado di ricostruire la loro reputazione. Ma le motivazioni ambientali si intrecciano con quelle economiche. Dal 2014 la Cina ha iniziato a incentivare pesantemente il passaggio all'elettrico con sconti ai privati e

obbligo per enti pubblici e governativi di acquistare almeno il 30% di auto elettriche. La domanda asiatica è cresciuta velocemente. E parliamo di **domanda di elettrico.**

Oggi quante auto si vendono nel mondo e dove?

Alix partners prevede che il 2025 si chiuderà con poco meno di 90 milioni di auto vendute nel mondo. Di queste, **un terzo circa sono vendute in Cina** (27,3 milioni, da notare che a inizio anni Duemila le auto vendute in Cina si fermavano al 2-3%). La Cina è già oggi per l'auto **il più grande mercato al mondo, destinato a crescere.** L'Europa è stabile intorno ai 18,8 milioni di auto e da questo non si discosterà anche nel 2030. Stesso discorso per il Nord America intorno al 19,5 milioni (20,4 stimati nel 2030).

Davvero i produttori cinesi stanno vendendo sempre di più in Europa?

Sì. La loro quota di mercato sta crescendo rapidamente. Secondo Alix Partners era dell'8% nel 2024 e salirà al 9% quest'anno fino ad arrivare al **13% nel 2030.** I produttori cinesi aumenteranno insomma le loro quote di mercato del 60% vendendo 800 mila veicoli in più in Europa da qui al 2030. Il corollario di questa presa d'atto è che **difficilmente si tornerà ai vecchi livelli di produzione in Europa.** Nel 2019, prima del Covid, si producevano nel vecchio continente 21,2 milioni di auto l'anno. Quest'anno secondo Alix Partners si potrebbe chiudere intorno ai 16,8 milioni e nel 2030 non cambierà di tanto perché dovremmo fermarci intorno ai 17,6. Il leggero aumento sarà dovuto anche all'insediamento di qualche produttore cinese in Europa: oggi il 2% della produzione europea è dovuto a brand cinesi, nel 2030 si potrebbe salire al 7%. D'altra parte le case auto cinesi (oggi 120-130) sanno che nei prossimi anni dovranno esportare per sopravvivere visto che il governo di Pechino ha tagliato gli incentivi agli acquisti di auto da parte dei propri cittadini.

Cosa si aspettano gli analisti rispetto allo sviluppo delle diverse tecnologie dell'auto nei prossimi anni?

«A partire dal 2035 i powertrain elettrificati saranno prevalenti in tutti i mercati chiave, rappresentando il 46% negli Stati Uniti, il 67% in Europa e l'89% in Cina», spiega un'analisi appena presentata da Alix partners all'assemblea di Anfia, l'associazione dei componentisti. **Le auto a motore endotermico a livello globale passeranno dal 60% di oggi al 15% nel 2035.**

Si è parlato di una riduzione delle emissioni del 90% nel 2035 invece che del 100% come era stato predisposto nel 2023.

Che cosa significa in concreto?

Mancano molti elementi per valutare con precisione l'impatto della revisione della normativa, questo parametro soltanto non basta. Primo punto: quando venne emanata nel 2023 la nuova regolamentazione considerava le emissioni allo scarico. Solo quelle del motore elettrico allo

scarico sono zero, di qui l'eliminazione del motore a scoppio dal 2035. Ora **bisogna vedere se le emissioni continueranno a essere misurate allo scarico oppure su tutto il ciclo di vita del veicolo**. Secondo le principali analisi in materia, nessun veicolo ha emissioni zero se la misura è dalla culla alla tomba, ma quello elettrico inquina comunque di meno. In caso le emissioni fossero ancora misurate allo scarico, per fare sì che il parco veicoli venduto da una casa auto riduca del 90% le emissioni è necessario che le emissioni medie siano intorno agli 11 grammi di Co2 per chilometro. Un veicolo Phev (ibrido plug in) emette circa 20-25 g a chilometro. Insomma, secondo alcune stime nel 2035 **almeno l'80-85% delle vendite - se fosse confermata questa percentuale - dovrebbe sempre riguardare l'elettrico**.

Che cosa succederà dopo che l'Unione avrà fatto questi cambiamenti?

Molto dipenderà da come saranno accolti. L'Italia ha preso una posizione molto forte per la revisione dello stop al motore a scoppio nel 2035 e non è escluso che le imprese della componentistica considerino non sufficienti i ritocchi che saranno comunque frutto di una mediazione. In Italia, in particolare, molto si è premuto per avere **più spazio per i biocarburanti (Eni ha bioraffinerie a Porto Marghera, Gela e Livorno)**. Anche questo sarà un aspetto valutato con attenzione. C'è anche chi ritiene un errore fare marcia indietro. «Rottamare il divieto al motore endotermico - ha detto Simone Tagliapietra, senior fellow del think tank Bruegel al *Financial Times* - sarebbe un piccolo aiuto per le case auto, visto che l'elettrico è comunque il futuro di questa industria, e minerebbe seriamente quello che resta della reputazione dell'Europa come un leader sulle normative sul clima».