Commissione UE: primo round per il meccanismo del biometano

PARLAMENTO UE



Emissioni di CO2: obiettivi aggiustati, maggiori incentivi per veicoli puliti
Mercoledì 4 novembre, la Commissione Ambiente del Parlamento ha adottato la sua proposta per obiettivi rivisti sulle emissioni di CO2 per auto e furgoni nuovi e incentivi per veicoli puliti prodotti nell'UE.

Adottate con 48 voti favorevoli, 30 contrari e due astensioni, le bozze di regolamento fanno parte di un pacchetto più ampio per un settore automobilistico europeo pulito e competitivo.

Obiettivi aggiustati e crediti per acciaio a basso contenuto di carbonio

Per le automobili passeggeri, i deputati europei vogliono abbassare l'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 a livello di parco per il 2035 dal 100% all'87,5%. I produttori dovrebbero compensare le emissioni limitate al 7,5% (dell'obiettivo di riferimento UE per tutta la flotta del 2021) per raggiungere un obiettivo del 95%, utilizzando crediti per acciaio a basso contenuto di carbonio prodotto nell'UE.

Per i furgoni, i deputati europei propongono un obiettivo di riduzione del 35% entro il 2030, rispetto al 40% nel testo della Commissione e al 50% secondo le regole attuali. L'obiettivo per il 2035 diminuirebbe dal 100% all'80% (in questo caso, potrebbero essere utilizzati crediti per acciaio a basso contenuto di carbonio, con un tetto del 7,5%).

Dall'entrata in vigore delle regole fino alla fine del 2034, i crediti per acciaio a basso contenuto di carbonio possono conteggiare non più del 3% per il

raggiungimento di obiettivi specifici sia per auto che per furgoni.

Per chiarire l'applicazione delle nuove regole, i deputati europei propongono che "veicoli che funzionano esclusivamente con carburanti idonei" (VEEF) significhino auto e furgoni che utilizzano solo carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio che soddisfano determinati criteri. La definizione di "veicoli a zero emissioni" verrebbe modificata per includere sia i veicoli con zero emissioni di CO2 dal tubo di scarico sia i VEEF.

Super crediti per alcuni veicoli elettrici

Nel calcolare le emissioni medie specifiche di CO2 di un produttore, i piccoli veicoli elettrici (con una lunghezza massima di 4,2 metri e prodotti nell'UE) conterebbero come 1,4 veicoli, e i veicoli elettrici altamente efficienti (prodotti nell'UE e che rispettano rigorose soglie di consumo di energia elettrica) come 1,2 veicoli, affermano i deputati europei. Se i veicoli sono registrati secondo uno schema di locazione sociale, i moltiplicatori verrebbero aumentati di 0,1, a 1,5 e 1,3 rispettivamente. I furgoni elettrici puramente prodotti nell'UE conterebbero come 1,2 veicoli dall'entrata in vigore fino alla fine del 2034 e come 1,4 veicoli a partire dal 2035.

Il relatore Massimiliano Salini (EPP, IT) ha dichiarato: "Il *nostro accordo segna una svolta per l'industria automobilistica europea. Rimanere possibile registrare auto a motore a combustione senza obblighi di compensazione, proteggendo la libertà tecnologica e ripristinando le prospettive per l'intera catena di approvvigionamento. La decarbonizzazione non significa imporre una sola tecnologia: riconosciamo anche come veicoli a zero emissioni alimentati esclusivamente da carburanti rinnovabili che rispettano la direttiva sulle energie rinnovabili, simili a quelli elettrici. L'acciaio a basso contenuto di carbonio prodotto in Europa poteva essere utilizzato immediatamente, premiando la produzione europea e rafforzando l'autonomia strategica dell'Unione".*

Passi successivi

Il mandato del Parlamento per le negoziazioni con i governi UE dovrebbe essere votato durante la sessione plenaria di dicembre 2026.

Contesto

Nel dicembre 2025, la Commissione ha presentato una proposta di regolamento sugli standard di prestazione delle emissioni di CO_2 per i nuovi veicoli leggeri e l'etichettatura dei veicoli, a seguito di un dialogo strategico che ha riunito i principali leader europei dell'industria automobilistica, i partner sociali e gli stakeholder. La proposta esamina le regole esistenti per le nuove auto e furgoni e affronta le sfide attuali che il settore automobilistico deve affrontare.

Flotte aziendali: accelerare l'adozione di veicoli a zero e basse emissioni

Mercoledì 4 novembre, gli eurodeputati delle Commissioni Trasporti e Ambiente hanno assunto la loro posizione su come l'UE dovrebbe accelerare la quota di veicoli puliti nelle flotte aziendali.

La bozza di regolamento, adottata con 89 voti contrari e 29 contrari e con quattro astensioni, riguarderebbe auto e furgoni aziendali registrati da grandi imprese nei paesi dell'UE, con più di 250 dipendenti e un fatturato superiore a 50 milioni di euro. Non si applicherebbero a veicoli progettati specificamente per determinati scopi, come la protezione civile, il mantenimento dell'ordine pubblico e dei servizi essenziali, o la mobilità militare.

Obiettivi nazionali aspirazionali specifici

Per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e aumentare la competitività, i deputati europei vogliono che il regolamento fischi obiettivi ambiziosi per ciascun stato membro dell'UE riguardo alla quota di veicoli a zero e basse emissioni nelle nuove immatricolazioni aziendali che dovrebbero raggiungere entro il 2030 e il 2035 – che varia dal 67% al 95%. Vogliono inoltre dare ai governi la libertà di determinare la combinazione più appropriata di sostegno e misure abilitanti necessarie per raggiungere questi obiettivi, tra cui pedaggi stradali più favorevoli, oltre al miglioramento delle infrastrutture di ricarica.

Piani nazionali e linee guida UE

I deputati europei vogliono che ogni paese stabilisca, implementi e aggiorni periodicamente piani nazionali per l'adozione di veicoli aziendali a zero e basse emissioni a partire dal 2028. I piani conterrerebbero valutazioni degli sviluppi del mercato, dei regimi fiscali, delle politiche e delle misure. Vogliono che la Commissione pubblichi linee guida UE che elencano e valutino le migliori pratiche, tenendo conto delle caratteristiche operative, tecniche ed economiche

specifiche delle flotte aziendali.

Sostegno finanziario per i veicoli aziendali

I deputati europei sostengono che gli Stati membri non dovrebbero fornire alcun sostegno finanziario per auto e furgoni aziendali diversi dai veicoli a zero o basse emissioni a partire dal 2028. Inoltre, insistono che qualsiasi sostegno finanziario debba essere fornito solo a auto e furgoni "prodotti nell'Unione Europea" (un principio definito dall'Industrial Accelerator Act).

"Con questa legge ci assicuriamo che le flotte aziendali guidino il passaggio alla mobilità pulita e che i fondi dei contribuenti siano allocati nel modo più efficiente possibile: gli Stati membri dovranno rendere i veicoli puliti, costruiti nell'UE, l'opzione predefinita per aziende e lavoratori – un vantaggio vantaggioso per il clima, le finanze pubbliche e la forza lavoro automobilistica europea", ha dichiarato Tiemo Wölken (S&D, DE), co-relatore per la Commissione per l'Ambiente, il Clima e la Sicurezza Alimentare.

"Il rapporto rappresenta un grande passo verso una mobilità pulita, accessibile e sovrana in Europa. Dal 2028, il sostegno pubblico sarà consentito solo per i veicoli aziendali puliti prodotti nell'UE. E dopo tre-quattro anni, questi veicoli andranno sul mercato dell'usato, rendendo i veicoli elettrici più accessibili alle famiglie a basso reddito", ha dichiarato François Kalfon (S&D, FR), co-relatore della Commissione Trasporti e Turismo.

La posizione finale del Parlamento e il mandato per i negoziati con i governi UE dovrebbero essere votati durante la sessione plenaria di dicembre 2026.

Nel dicembre 2025, la Commissione ha presentato una proposta per un regolamento sui veicoli aziendali puliti, come parte del suo pacchetto automobilistico.

Le imprese sono responsabili dell'acquisto annuale del 58% delle auto nuove e del 90% dei furgoni nuovi nell'UE, tipicamente vendendoli sul mercato dell'usato dopo tre o quattro anni – un segmento in cui oltre l'80% dei cittadini europei acquista i propri veicoli. La quota di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali rimane limitata, con solo il 17% delle immatricolazioni aziendali nel 2025, leggermente al di sotto della media complessiva UE del 17,4%.

COMMISSIONE UE



La Commissione adotta nuovi passi per preparare gli europei ai crescenti rischi di crisi

Mentre l'Europa affronta crisi sempre più frequenti e complesse, la Commissione Europea sta intensificando gli sforzi per rafforzare la preparazione in tutta l'UE. Dall'aiutare i cittadini a proteggersi durante le emergenze al garantire che i sistemi nazionali di protezione civile possano continuare a funzionare in caso di disastro, l'UE sta adottando misure concrete per rendere l'Europa più resiliente.

Martedì 3 novembre, al Forum Europeo per la Protezione Civile, il Commissario per l'Uguaglianza, la Preparazione e la Gestione delle Crisi Hadja Lahbib ha presentato nuove linee guida per aiutare persone e comunità a prepararsi alle emergenze, anche durante le prime 72 ore di una crisi. Ha inoltre annunciato piani per una Giornata annuale della Preparazione all'UE, con la prima edizione prevista per ottobre 2027. Queste iniziative si basano su una Raccomandazione della Commissione recentemente adottata sulla continuità operativa e i test di stress per rafforzare la resilienza dei punti di contatto nazionali per la protezione civile in tutta Europa.

Insieme, segnano ulteriori progressi nell'attuazione della Strategia dell'Unione di Preparazione dell'UE, trasformando le ambizioni europee di preparazione in azioni pratiche.

La Commissione lancia il primo turno di corrispondenza nell'ambito del Meccanismo del Biometano

La Commissione Europea ha inaugurato il 4 novembre il primo round corrispondente del Meccanismo del Biometano, un'iniziativa volontaria e gratuita nell'ambito della Piattaforma UE per l'Energia e le Materie Prime. Lanciato a

giugno di quest'anno, il meccanismo è progettato per collegare aziende, investitori e altri stakeholder per aumentare la produzione, il commercio e gli investimenti di biometano in tutta Europa e aiutare a raggiungere le ambizioni energetiche dell'UE per il 2030 e a lungo termine.

In questo primo round di abbinamento, gli acquirenti possono presentare la loro richiesta fino al 23 dicembre 2026. I fornitori poi manifestano interesse a soddisfare la questione e, se viene trovata una corrispondenza, i partecipanti ricevono i dettagli reciproci e possono poi intraprendere discussioni commerciali al di fuori del meccanismo.

La Commissione ha inoltre introdotto un nuovo Cruscotto Regolatorio per aiutare i partecipanti al mercato a comprendere e confrontare le regole nazionali sul biometano nei diversi paesi dell'UE, sostenendo infine opportunità di business transfrontaliere e un mercato europeo del biometano più integrato.

Questo primo passo nell'ambito del Meccanismo del Biometano arriva in un momento cruciale, poiché l'UE cerca di rafforzare la propria sicurezza energetica e ridurre la dipendenza dai combustibili fossili importati in un contesto di instabilità geopolitica e pressione sui mercati energetici. Il biometano è una fonte di energia a basso contenuto di carbonio, auto-coltivabile, conservabile e sostenibile, che può contribuire agli obiettivi dell'UE in termini di sicurezza dell'approvvigionamento, decarbonizzazione e competitività.

Il Meccanismo del Biometano si basa sul successo di altri meccanismi della Piattaforma Europea per l'Energia e le Materie Prime. Questi includono il Meccanismo dell'Idrogeno, che affronta le principali barriere allo sviluppo del mercato dell'idrogeno, e il Meccanismo delle Materie Prime, che sostiene progetti strategici e rafforza la resilienza delle catene di approvvigionamento.

Omnibus

Un programma di lavoro ridotto al minimo per la Commissione nel 2027 — La Commissione europea il 4 novembre ha presentato il suo programma di lavoro per il prossimo anno, riducendo al minimo il numero di proposte che presenterà nel 2027. Le nuove iniziative annunciate sono appena 23. Una parte è concentrata nel settore dell'energia, nel momento in cui l'Ue è confrontata a una nuova crisi dei prezzi. La Commissione intende inoltre proseguire la semplificazione con i pacchetti omnibus per i settori bancario, digitale, dei trasporti, dell'edilizia

abitativa e dell'energia. Nel settore della natura è annunciata una revisione delle direttive settoriali incluse Habitat, Natura 2000 e la protezione degli uccelli. La Commissione riesaminerà anche le norme sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti. La Commissione stima che grazie ai 12 pacchetti omnibus già proposti e ad altre iniziative di semplificazione future, si possano generare oltre 22 miliardi di euro di risparmi annui per imprese e consumatori.

Nel programma di lavoro, la Commissione dice di voler concentrarsi sull'attuazione delle sue «ambiziose politiche». Per una volta viene messa l'enfasi sull'applicazione della legislazione dell'Ue con la promessa di «accelerare» l'attuazione in tutti i settori, con particolare attenzione al mercato unico. «La Commissione ha avviato 874 procedure di infrazione, il numero più elevato degli ultimi dieci anni», si legge in un comunicato, in quella che appare come un'ammissione di colpa. La Commissione von der Leyen è stata accusata da diverse parti di aver rinunciato al ruolo di guardiano dei trattati e di non usare a sufficienza le procedure di infrazione in passato per non infastidire i governi nazionali. (Mattinale Europeo).

La Commissione ritira Edis e la direttiva sui Green claims — Nel suo programma di lavoro per il 2027, la Commissione ha annunciato l'intenzione di ritirare 18 proposte legislative, alcune delle quali politicamente importanti. Un primo esempio è Edis: il sistema europeo di assicurazione sui depositi bancari. Era uno dei pezzi mancanti dell'unione bancaria. Dopo 10 anni di negoziati infruttuosi tra i governi, la proposta sarà sostituita da un nuovo testo sulla competitività bancaria nel primo trimestre del prossimo anno. Un altro esempio: la direttiva sulla tassazione delle società con una significativa presenza digitale. La proposta era stata discussa l'ultima volta nel 2019 e la Commissione ritiene improbabile che i governi trovino un accordo all'unanimità.

A far discutere sarà anche la decisione di ritirare la direttiva sui cosiddetti «Green claims», i messaggi, marchi, loghi o dichiarazioni commerciali con cui un'azienda afferma che un proprio prodotto ha un impatto positivo sull'ambiente. La proposta era stata presentata dalla Commissione durante il primo mandato di von der Leyen. La seconda Commissione von der Leyen ritiene che è improbabile che un accordo sia raggiunto in un lasso di tempo ragionevole. (Mattinale Europeo).



MFF

Improbabile un accordo sul bilancio 2028-34 a fine novembre — António Costa, il presidente del Consiglio europeo, ha detto di volere un accordo al Consiglio europeo straordinario di fine novembre sul nuovo Quadro finanziario pluriennale. Ma i diplomatici degli Stati membri non ritengono che sia realistico. «È troppo ottimistico sperare in un accordo a novembre», ci ha detto uno di loro. Un accordo in dicembre è considerato più probabile. A complicare i negoziati è il tema del finanziamento dell'Ucraina nel 2027. L'Ue dovrebbe coprire il buco di bilancio da 70 miliardi di euro del prossimo anno con un nuovo prestito da circa 45 miliardi. «Se non c'è un legame formale con il Quadro finanziario pluriennale, alcuni Stati membri ritengono che sia meglio muovere le due cose insieme», ci ha detto il diplomatico. La Commissione deve ancora presentare una proposta sul finanziamento dell'Ucraina. Alcuni Stati membri sono impazienti di riceverla, perché «vogliono vedere quali sono le opzioni».

Consiglio europeo: competitività, Ucraina e QFP 2028-2034 | EuropaFacile

---

LE ALTRE NOTIZIE

Politica energetica

La Corte di giustizia Ue apre la strada ai contatori intelligenti — Una sentenza della Corte di giustizia dell'Ue dà impulso all'installazione dei contatori intelligenti, quei dispositivi elettrici che consentono di calibrare il consumo di elettricità in funzione delle variazioni a breve termine tra offerta e domanda. Nel caso C-468/24, che coinvolge un cittadino austriaco privato che si era rifiutato di

sostituire il suo vecchio contatore analogico con uno nuovo, digitale e connesso, imposto dall'operatore di rete Netz Niederösterreich GmbH, la Corte ha stabilito che gli operatori di rete non sono obbligati ad accogliere la richiesta di un cliente di non ricevere un contatore intelligente al posto di uno vecchio. La Corte ha inoltre stabilito che la normativa Ue sulla protezione dei dati non si applica alla rete elettrica in quanto tale, utilizzata dagli operatori di rete e dai fornitori di energia per misurare i consumi dei loro clienti. (Mattinale Europeo)

MFF

La Corte dei conti critica la mancata occasione su trasparenza e rendicontazione — La Corte dei conti dell'Ue il 4 novembre ha criticato le proposte della Commissione per il prossimo Quadro finanziario pluriennale (QFP) per la mancanza di ambizione in termini di trasparenza e rendicontazione per il bilancio 2028-34. Su 28 possibilità di miglioramento individuate dalla Corte nel suo documento di analisi del giugno 2025, la Commissione ne avrebbe colta appieno una sola, relativa alla flessibilità del bilancio. In 19 casi le proposte tengono conto delle raccomandazioni solo in parte, in otto per niente.

Il nodo più critico è il finanziamento non collegato ai costi, esteso dalla Commissione alla maggior parte delle rubriche di bilancio sul modello di NextGenerationEU, il fondo post pandemia. Secondo la Corte, permangono gravi lacune metodologiche, perché l'accento viene posto sui progressi attuativi invece che sui risultati. Le condizioni di pagamento non sono sempre chiare e la tracciabilità dei finanziamenti è da rafforzare. Tra le altre criticità individuate, la definizione di «valore aggiunto UE» non è sancita nella normativa e il quadro di performance privilegia gli indicatori di realizzazione a scapito di quelli di risultato e impatto. Secondo gli auditor contabili dell'Ue, inoltre, l'accorpamento della programmazione in un unico piano nazionale potrebbe ridurre il potere decisionale delle regioni. (Mattinale Europeo)

Energia

La Germania viola la legislazione dell'Ue sugli stock di gas — La stagione invernale si annuncia ad alto rischio sul piano energetico, nel momento in cui la Germania non ha rispettato gli obiettivi previsti dalla legislazione dell'Ue sul riempimento degli stock di gas per superare la stagione fredda. Le infrastrutture di stoccaggio del gas in Germania, che hanno una capacità complessiva di 250

TWh, sono piene solo al 62 per cento contro un obiettivo legale fissato ad almeno il 75 per cento dall'Ue. Si tratta del peggior dato degli ultimi cinque anni. L'Italia ha fatto il suo dovere con il 91 per cento degli stock pieni, così come la Francia con l'86,8 per cento. Il governo tedesco non ha voluto costringere gli operatori a riempire gli stock, probabilmente in ragione dei prezzi elevati. Solo che, nel frattempo, i prezzi hanno raggiunto i livelli del dicembre 2022: oltre 100 euro per megawatt ora. Il pericolo è di una corsa al rialzo dei prezzi, ancor più se l'inverno sarà più freddo del previsto.

Bilancio UE 2028-2034: la proposta irlandese | EuropaFacile

Economia circolare: programmi di supporto C3 | EuropaFacile

Accordo per facilitare il credito alle imprese italiane | FIRST | ART-ER

Horizon Europe: confronto sul futuro budget | FIRST | ART-ER

UE e Canada cooperano in Destination Earth | FIRST | ART-ER

Horizon Europe 2028-2034: i testi verso il voto | FIRST | ART-ER