

# La crisi dell'auto divide i Governi Ue e anche i produttori

*Le scadenze. Nel 2025 scatteranno nuovi limiti di emissioni, nel 2035 il bando ai motori termici ma è aperta la discussione su una revisione*

Beda Romano



Dal nostro corrispondente

BRUXELLES

Tra scioperi e proteste, il settore automobilistico europeo attraversa una crisi con pochi precedenti, segnata da una ambiziosa transizione energetica e da una pericolosa concorrenza dall'estero. Mentre case produttrici e paesi membri si interrogano se e come cambiare l'attuale legislazione ambientale, se e come sussidiare il settore, il dibattito sta mettendo in luce tensioni non solo tra i governi, ma anche fra le stesse società dell'auto, impegnate in una agguerrita concorrenza.

In questi giorni, i temi sul tavolo sono emersi chiaramente. La prima scadenza inserita nella legislazione europea è quella del 2025. Le case automobilistiche hanno avvertito che a livello di flotta i livelli di emissione imposti dalla legge europea rischiano di essere superati, anche per via di un netto calo delle vendite di auto elettriche. Scatterebbero multe milionarie per le società. I produttori chiedono quindi «aiuti urgenti» alla mano pubblica.

La seconda scadenza è quella relativa all'anno in cui Bruxelles deve aprire un processo di revisione del regolamento che impone dal 2035 la messa al bando dei motori termici (un testo approvato nel 2023). Attualmente la revisione è prevista nel 2026. L'Italia chiede di anticiparla al 2025, per discutere dell'urgenza di risorse in comune e per affrontare la questione delle multe paventate dall'ACEA, l'Associazione europea delle case automobilistiche. Questa settimana Roma ha ottenuto l'appoggio di Berlino.

L'ultimo aspetto è la scadenza del 2035, data alla quale non sarà più possibile mettere su strada nuove auto a motore termico. Il governo italiano vuole spostarla in avanti, in assenza di «massicci investimenti di risorse pubbliche e private», ha detto ieri il ministro per le imprese Adolfo Urso. Per ora, l'ACEA invece conferma la data, tenuto conto degli investimenti già effettuati o previsti (250 miliardi di euro), anche se molti produttori chiedono urgentemente incentivi pubblici.

Oggi, d'attualità è il 2025. Fa paura a molti produttori. Stellantis però si è smarcata dall'appello dell'ACEA, forse perché spera che le multe mettano fuori mercato alcuni dei concorrenti. Altri tengono un basso profilo, forse perché scommettono sull'aiuto pubblico o perché non vogliono stuzzicare i timori degli analisti finanziari. Per evitare le multe circolano le ipotesi di sussidiare le vendite di auto elettriche, spostare la scadenza del 2025 o congelare le ammende (eventualmente ex articolo 122 dei Trattati).

Gli stessi governi hanno motivazioni in parte diverse per quanto riguarda la data in cui fare la revisione al regolamento. Il ministro dell'Economia tedesco Robert Habeck si è detto d'accordo per anticiparla al 2025, ma l'impressione a Bruxelles e a Berlino è che il desiderio del governo federale sia anche - forse soprattutto? - di assicurarsi che i motori funzionanti con carburanti sintetici possano essere autorizzati anche dopo il 2035.

Dal canto suo, per ora la Commissione europea conferma gli obiettivi della legislazione, in particolare quello del 2035. Nota che per quanto riguarda i livelli di emissione relativi al 2025 questi sono stati decisi fin dal 2019. Osserva inoltre che i livelli di investimento sono aumentati enormemente, e che quindi discutere ed eventualmente introdurre nuove scadenze sarebbe non solo un ritorno al passato, ma rischierebbe di creare deleteria incertezza sia tra i produttori che tra i consumatori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA