

Auto, la Ue apre ai carburanti biologici. Verifica già nel 2025

Il piano della Commissione. Anticipato alla seconda metà dell'anno l'esame della legislazione sulle emissioni nocive, con apertura a nuove tecnologie capaci di garantire la neutralità climatica dal 2035

Beda Romano



Dal nostro corrispondente

BRUXELLES

Rispondendo alle pressioni di alcuni Paesi membri e di numerose case automobilistiche, la Commissione europea ha annunciato ieri che intende anticipare alla seconda metà di quest'anno la verifica della legislazione comunitaria dedicata alle emissioni nocive delle vetture. In un atteso piano d'azione per un settore economico in grave crisi, l'esecutivo comunitario ha poi aperto la porta a nuove tecnologie capaci di garantire neutralità climatica.

«Voglio annunciare in questa occasione che abbiamo deciso di anticipare dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025 la prevista verifica della legislazione europea nel campo delle emissioni nocive delle auto», ha detto in una conferenza stampa a Bruxelles il commissario ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas. Il riferimento è al regolamento con il quale l'Unione europea ha deciso la messa al bando delle automobili a benzina e diesel dal 2035 in poi.

Nel contempo, il commissario si è detto pronto a valutare l'uso di nuove tecnologie che siano zero emissioni, quanto le automobili elettriche: «Abbiamo già detto che i carburanti sintetici hanno un ruolo da giocare nel garantire la neutralità climatica (da raggiungere entro il 2050, *ndr*). Valuteremo nel contempo se altre tecnologie potranno avere un ruolo. Con l'occasione vogliamo però ribadire che non abbiamo intenzione di cambiare l'obiettivo del 2035».

La presa di posizione viene incontro ai paesi quali l'Italia, che in questi mesi ha dato battaglia per considerare puliti anche i carburanti biologici, oltre a quelli sintetici promossi dai produttori tedeschi. Ciò detto, la posizione della Commissione europea resta per ora interlocutoria. Cambiamenti alla legislazione dipenderanno sia dal dibattito politico in Consiglio e in Parlamento sia dai livelli raggiunti dall'innovazione tecnologica in questi prossimi anni.

L'esecutivo comunitario ha anche confermato di voler facilitare il raggiungimento degli obiettivi di emissioni per il 2025 (si veda Il Sole 24 Ore di martedì). Un emendamento mirato al regolamento sugli standard di CO2 per auto e furgoni «consentirà alle società di raggiungere i propri obiettivi di conformità attraverso una media delle loro prestazioni su un periodo di tre anni (2025-2027)». La scelta è stata criticata dall'associazione dei consumatori BEUC. Quest'ultima è convinta che la decisione sosterrà la domanda delle auto a combustione e rallenterà il tasso di diffusione delle vetture elettriche.

La questione è stata al centro delle preoccupazioni di molte (non tutte) le case automobilistiche, preoccupate dal violare il target del 2025 e di essere costrette a pagare multe salatissime. La scelta della Commissione europea è per molti versi un compromesso che permette di non cambiare gli obiettivi previsti quest'anno, e soprattutto di mantenere parità di trattamento tra le società del settore. In questo senso il piano d'azione presentato ieri privilegia le misure utili a sostenere il mercato dell'elettrico, più che correzioni radicali alla legislazione vigente.

Sul fronte delle batterie, il piano d'azione presentato ieri a Bruxelles prevede un investimento di 1,8 miliardi di euro nei prossimi due anni per aiutare le imprese europee a competere a livello mondiale. La Commissione studierà l'ipotesi di sovvenzionare attraverso aiuti di Stato la produzione di batterie europee. Bruxelles vuole poi mobilitare 570 milioni di euro tra il 2025 e il 2026 per rafforzare le infrastrutture relative ai carburanti alternativi (l'idrogeno); sostenere l'adozione di veicoli a emissioni zero da parte delle aziende; e promuovere il leasing per le famiglie meno abbienti. Il Comitato delle Regioni ha chiesto particolare attenzione agli interessi territoriali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA