

Confindustria e Anfia a Bruxelles: più dialogo su Regolamento emissioni

F.Gre.

Confindustria e Anfia fanno quadrato in Europa per riaprire la partita del Regolamento sulle emissioni di CO2 e sostenere le ragioni della neutralità tecnologica. Il confronto con le famiglie politiche europee è stato al centro dell'appuntamento organizzato a Bruxelles martedì sera, con l'obiettivo di portare all'attenzione dei deputati la posizione dell'automotive made in Italy. «Siamo un'industria molto vivace, molto attiva, che ha voglia di investire, lasciateci correre, noi mettiamo le ali e possiamo vincere la battaglia. Ma serve la neutralità tecnologica per poterlo fare», sottolinea il vicepresidente di Confindustria con delega all'Ue, Stefan Pan.

La partita ruota intorno alla proposta di modifica del Regolamento firmata dall'europarlamentare Massimiliano Salini, che punta al riconoscimento dello status di auto a zero emissioni per i modelli alimentati al 100% da biocarburante. «Quello che chiediamo è essere aperti a tutte le tecnologie che ci aiutano a decarbonizzare – insiste Pan – quindi non solo il motore elettrico ma anche la ricerca che viene fatta su carburanti che sono pienamente sostenibili come e-fuels e biofuels».

La diplomazia europea è al lavoro per costruire una maggioranza politica che possa sostenere la proposta di revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2. Testo che a metà luglio inizierà l'iter di confronto con le diverse famiglie politiche per poi arrivare, a novembre, al voto in Commissione Ambiente prima, e in Plenaria dopo. La sfida è convincere il Gruppo dei Progressisti-socialisti, a cominciare dai “relatori ombra” (*shadow rapporteur*) del testo, Thomas-Pellerin-Carlin (Socialisti e Progressisti) e Michael Bloss (Verdi). «La scelta di aprire ai modelli alimentati a biocarburanti, eliminando le condizioni imposte dalla proposta della Commissione – argomenta Roberto Vavassori, presidente di Anfia – è una scelta ragionevole, che non vuole “scardinare” i fondamentali del Piano di decarbonizzazione europeo ma aprire una

seconda via, accanto all'elettrico. Un percorso che realisticamente porterà ad una quota di mercato intorno al 10-15% per questi modelli, nella fase di transizione».

Si guarda dunque al mercato, dove il full electric ha raggiunto in media il 20% di immatricolazioni in Europa – la metà in Italia – ma procede a rilento, e anche all'industria automotive, pilastro della manifattura italiana e tedesca, ribadisce Pan, ed europea in senso lato. «Stiamo vivendo un periodo in cui la transizione ambientale e tecnologica, si incrocia con una domanda debole, una crescente pressione competitiva e profonde trasformazioni nelle catene del valore globali. Questa è una fase che mette a rischio investimenti, competenze e centinaia di migliaia di posti di lavoro altamente qualificati in tutta la catena del valore automobilistica europea». Quanto annunciato da Volkswagen, aggiunge Pan, rischia di essere soltanto «la punta dell'iceberg». La discussione in corso all'Europarlamento incrocia le posizioni dei singoli Paesi che emergono in Consiglio e che, sui diversi dossier (Industrial Accelerator Act e Omnibus, per citare i principali), dovranno trovare sintesi in vista del Trilogo con la stessa Commissione. Da registrare l'apertura della Francia al tema della neutralità tecnologica emersa durante l'ultimo bilaterale con l'Italia. «Collaboreremo per garantire che le normative permettano al settore di realizzare l'ambizione dell'Europa di diventare leader nella mobilità decarbonizzata, tutelando al contempo i posti di lavoro, tenendo conto della neutralità tecnologica e del contenuto europeo» recita uno dei passaggi sottoscritti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA