

Sos dei costruttori di auto: taglio emissioni da rinviare

Richiesta alla Ue di spostare al 2027 le norme ambientali più severe

di **Giuliana Ferraino**

L'industria automobilistica europea si prepara a chiedere ufficialmente alla Ue di rinviare di due anni l'applicazione, prevista per il 2025, delle norme più severe sulle emissioni di anidride carbonica, attivando una rara procedura d'emergenza. Senza modifiche, c'è il rischio di un taglio alla produzione di auto, per non incorrere in sanzioni per miliardi di euro, dal momento che le case automobilistiche temono di non riuscire a rispettare i target previsti dalla nuove norme, si legge in un documento circolato nel fine settimana, ripreso da diversi media in Francia e in Germania e confermato al *Corriere* da una fonte vicina ad Acea, l'Associazione europea dei costruttori di automobili a Bruxelles, che ha preparato il testo.

«L'obiettivo di questo documento (...) è quello di rinviare dal 2025 al 2027 l'ina-

sprimento del cosiddetto standard CAFE (Corporate average fuel economy)», che fissa una soglia media di emissioni di anidride carbonica per tutti i veicoli venduti. Per ottenere questo rinvio, il testo «sostiene il ricorso a una disposizione poco conosciuta, l'articolo 122.1 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue), che consentirebbe di rinviare l'applicazione di un regolamento in caso di emergenza, aggirando il Parlamento Ue», riassume *Le Monde*.

Per raggiungere i nuovi obiettivi, i produttori dovrebbero vendere in media un'auto elettrica ogni quattro veicoli a combustione, in modo da compensare l'eccesso di emissioni di gas, che provocano il riscaldamento globale, prodotte dai veicoli a combustione. Il mercato europeo delle auto elettriche però «ristagna da oltre un anno a meno del 15% per le autovetture e al 7% per i veicoli commerciali», sottolinea la nota. E avverte che «le sanzioni potreb-

bero raggiungere i 13 miliardi per le autovetture e i 3 miliardi per i veicoli commerciali».

L'allarme lanciato da Acea arriva in un momento di crisi del settore auto: i produttori sono consapevoli che in molti casi non saranno in grado di raggiungere gli obiettivi dell'Ue in materia di lotta al cambiamento climatico. Il problema tocca tutta l'industria automobilistica europea, ma è sentito soprattutto in Germania, dove l'auto è uno dei motori del settore manifatturiero. E venerdì si è mossa ufficialmente anche l'Associazione tedesca dell'industria automobilistica (Vda), sollecitando la Commissione Ue ad anticipare al 2025 la revisione prevista per il 2026.

La normativa invisa ai costruttori riguarda, in particolare, i cosiddetti limiti della flotta, che fissano un tetto per le emissioni medie di anidride carbonica delle auto immatricolate nell'Ue in un dato anno. Il limite fissato già dal 2020 in Europa è di 95

grammi al chilometro per le nuove auto, mentre i dati di mercato diffusi dall'Unrae (Associazione dei marchi esteri in Italia) per gennaio 2024 dicono che nel nostro Paese la media è di 123 grammi al chilometro, addirittura in sensibile aumento rispetto a un anno fa, visto che a gennaio 2023 era stata di 120,3 grammi. I nuovi target prevedono che le emissioni scendano a 93,6 grammi nel 2025 e a 49,5 grammi nel 2030, con l'obiettivo finale di zero emissioni per il 2035.

Le case automobilistiche che non riescono a rispettare i target devono pagare una multa per aver emesso troppa anidride carbonica, circostanza che si può evitare solo vendendo una certa quantità di veicoli elettrici e di auto a basse emissioni (come le elettriche plug-in). Ma il fatto che la domanda di veicoli elettrici nel blocco attualmente è al di sotto delle aspettative rende improbabile il raggiungimento di questi obiettivi climatici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I target Ue

● Il limite fissato già dal 2020 in Europa è di 95 grammi al chilometro per le nuove auto

● I nuovi target europei prevedono che le emissioni scendano a 93,6 grammi nel 2025 e a 49,5 grammi nel 2030, con l'obiettivo finale di zero emissioni per il 2035

Le sanzioni

Si temono multe fino a 13 miliardi per le auto e 3 miliardi per i veicoli commerciali

Emergenza

L'Acea chiede il ricorso a una procedura di emergenza, l'articolo 122.1 del Tfue





Al vertice

Luca De Meo, 57 anni, ceo di Renault, è il presidente di Acea, l'Associazione dei costruttori europei di automobili

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

084954