



VON DER LEYEN CAMBIA ROTTA: SANZIONI CONGELATE E CARBURANTI GREEN ANCHE PER I MOTORI TERMICI DOPO IL 2035

Auto, arriva il nuovo piano Ue

Elkann: "Stellantis saprà ripartire". Meloni apre al dialogo: "Difenderemo l'occupazione"

BRESOLIN, GORIA, LUISE, MONTICELLI

Il dopo Tavares parte con la scelta dei top manager per formare il Comitato esecutivo ad interim, presieduto da John Elkann, che gestirà il gruppo fino alla nomina del nuovo amministratore delegato. Una organizzazione che, come spiega Stellantis, «viene attuata con effetto immediato». - PAGINE 2-5

IL RETROSCENA

Carburanti green e sanzioni congelate Svolta dell'Europa per l'industria dell'auto

Von der Leyen convoca un tavolo del settore: si occuperà in prima persona della crisi
Il piano allo studio serve per continuare ad avere i motori termici dopo la scadenza del 2035

MARCO BRESOLIN
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

A settembre, Ursula von der Leyen aveva affidato al nuovo commissario ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas il compito di lavorare a un "Piano d'azione industriale dell'Ue per il settore automobilistico" sulla base delle indicazioni fornite dal rapporto sulla Competitività di Mario Draghi. Ora però la presidente della Commissione ha deciso che bisogna prima aprire un tavolo con tutti gli attori del settore e che sarà lei in persona a occuparsi del confronto «e anche dei seguenti».

Oltre a definire una strategia ampia di lungo periodo - per affrontare, tra le altre cose, il nodo degli investimenti, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e la produzione di batterie - ci sono due questioni da affrontare nell'immediato: il nodo delle multe che i costruttori rischiano di dover pagare nel 2025 per non aver rispettato i target di emissione e la necessità di rivedere il regolamento che di fatto portereb-

be al divieto di vendere auto-veicoli con motore termico a partire dal 2035. L'idea che si sta facendo largo - ma siamo soltanto all'inizio del percorso - è quella di un "congelamento modulato" delle sanzioni e di una diversa metodologia per il calcolo delle emissioni che consenta di utilizzare i carburanti alternativi con l'obiettivo di salvare il motore a combustione interna. Nulla di nuovo, invece, sul fronte degli incentivi: Bruxelles è disposta a consentire nuovi aiuti ai consumatori, ma soltanto su base nazionale.

Sull'annuncio di Von der Leyen c'è chi vede il bicchiere mezzo pieno (sarà lei a occuparsi del dossier in prima persona), ma anche chi è più pessimista (c'è il timore che l'apertura del tavolo sia solo un modo per guadagnare tempo). E c'è anche chi prova a dare persino una lettura più politica, sostenendo che Von der Leyen avrebbe di fatto sottratto la gestione della crisi dell'auto a Tzitzikostas (che è del Ppe) e di conseguenza al vicepresidente Raffaele Fitto, che ha la supervisione sui dossier del greco. «Si tratta di una

richiesta dei Verdi che è stata soddisfatta», sostiene l'eurodeputato Michael

Bloss, responsabile degli ecologisti per il clima e la politica industriale.

Ma proprio in questi giorni il Ppe - che rappresenta la prima forza politica all'Europarlamento, in Commissione e guida la maggioranza dei governi - sta definendo la sua posizione che punta a rimettere in discussione l'obiettivo del 2035. Il testo è ancora oggetto di negoziato interno, ma dovrebbe essere presentato la prossima settimana: l'intenzione non è di posticipare la data-clou, ma di chiedere una "revoca" delle norme che di fatto vieterebbero l'immissione sul mercato dei veicoli con motore termico a partire dal 2035. E la posizione del Ppe influenzerà in maniera significativa le scelte della Commissione, mentre socialisti e sinistra continuano a chiedere - per il momento con scarso successo - di istituire un fondo per il sostegno alla casa integrazione sulla falsariga di "Sure".

In attesa di definire la linea politica, anche alla luce

del confronto con il settore, i tecnici della Commissione stanno già lavorando alle possibili soluzioni da mettere in campo. Sulla questione delle multe ai costruttori che non rispetteranno i target di emissione nel 2025, che potrebbero ammontare a circa 15 miliardi di euro, si va verso «una soluzione equilibrata». Una fonte Ue spiega che «bisogna evitare di colpire chi è stato penalizzato da un oggettivo calo della domanda, ma al tempo stesso bisogna fare in modo che chi ha fatto i compiti a casa non finisca per essere svantaggiato». L'idea è di mantenere i target, ma di andare incontro alle case automobilistiche sulle sanzioni.

Possibile un congelamento, anche in vista del passo successivo che la Commissione sarà chiamata a fare. Il regolamento sulle emissioni di CO2 prevede una revisione nel 2026. L'Italia e altri governi chiedono di anticiparla all'inizio del 2025. Al di là delle tempistiche, ciò che conta sarà la sostanza: in che direzione andrà la revisione? La spinta che arriva anche dal rapporto Dra-



ghi suggerisce di muoversi sul terreno della neutralità tecnologica.

Il regolamento in oggetto dice che dal 2035 bisognerà azzerare le emissioni di CO2 delle automobili immesse sul mercato e per il calcolo delle emissioni prevale un approccio "dal serbatoio alla ruota" che di fatto mette

fuori gioco qualsiasi carburante per alimentare il motore termico. La Commissione dovrebbe però proporre una nuova metodologia per il calcolo delle emissioni di CO2 che tenga conto dell'intero ciclo di produzione dei carburanti, in modo da considerare anche l'eventuale CO2 assorbita durante questa fa-

se e compensarla con quella prodotta durante la combustione nel motore. La soluzione farebbe certamente piacere all'industria della componentistica, anche se i grandi costruttori si stanno già concentrando sull'elettrico per il post 2035. Ma è destinata ad aprire una partita nella partita, quella tra

le diverse tipologie di carburanti alternativi: la Germania vuole promuovere quelli sintetici – che durante la fase di produzione catturano CO2, ma sono più cari – mentre l'Italia difende i biocarburanti, più economici ma dall'impatto ambientale più incerto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cosa prevede la normativa

1

Entro il 2030 i costruttori automobilistici dovranno ridurre del 55% le emissioni delle nuove vetture

2

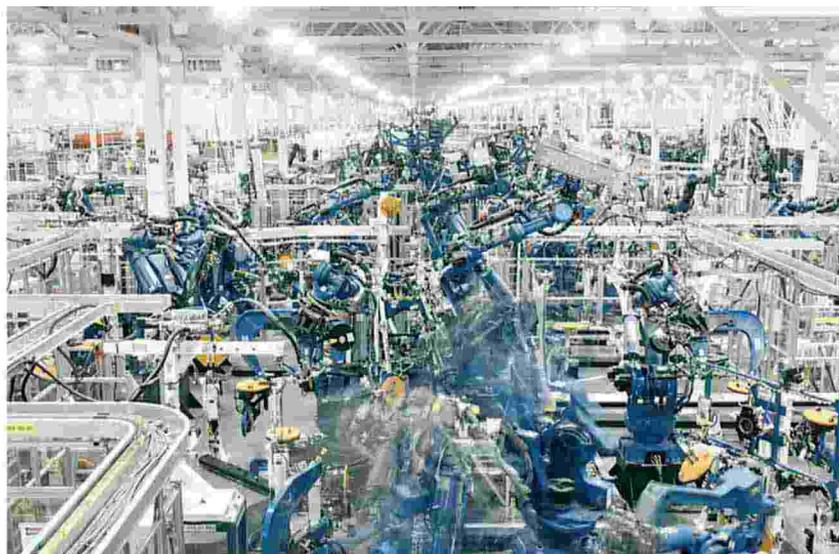
Bruxelles presenterà entro il 2025 una metodologia per valutare e comunicare i dati sulle emissioni di CO2

3

L'Ue prevede di ridurre del 100% le emissioni di auto e veicoli commerciali nuovi che emettono CO2 nel 2035

Il programma d'azione della Commissione seguirà le indicazioni del rapporto Draghi

Dal Ppe la spinta per cambiare rotta sugli obblighi della transizione verde



Uno stabilimento di produzione automobilistica di ultima generazione, con i robot in prima linea



Leader
La presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, è al suo secondo mandato. Uno degli obiettivi di Bruxelles è quello di proseguire verso la transizione green lanciata negli scorsi anni.