

IL FATTO Bloccata l'eco-svolta. Il nodo della neutralità tecnologica per l'abbattimento delle emissioni

Riaccesi i motori

Rinviato sine die il voto sullo stop Ue alla vendita delle auto nuove diesel o a benzina Meloni: «Un successo italiano. E sulla riduzione della CO2 ogni Paese decida come»

Sulle auto verdi, di nuovo stallo totale alla riunione degli ambasciatori dei 27 Paesi, sulla spinta dei dubbi tedeschi, alimentati dalle divisioni nel governo di Berlino. E così la Commissione ha dovuto innestare una clamorosa retromarcia rispetto al primo voto dell'Europarlamento

del 14 febbraio sullo stop programmato ai motori termici. Non c'è al momento la maggioranza necessaria per approvare il regolamento (sono contrarie pure Polonia e Bulgaria, oltre all'Italia, capofila dell'opposizione): annullato pure il disco verde formale previsto per il 7. Esulta il governo italiano.

«L'Italia ha svegliato l'Europa», ha detto il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, che ieri a Roma ha ricevuto, al pari di Giorgetti (Economia), il ministro francese Le Maire per rilanciare politiche industriali comuni fra Roma e Parigi.

Primopiano a pagina 7

Auto a motori termici, la Germania sposa la linea italiana: rinviato lo stop dal 2035

LA SVOLTA

Dopo 48 ore di stallo, la Commissione si arrende: saltato il nuovo voto e pure l'ok formale previsto per il 7. Esulta Meloni: sulle emissioni zero ogni Paese sia lasciato libero di scegliere la via

I dubbi tedeschi si sommano ai no di Italia, Polonia e Bulgaria e l'Unione blocca tutto. Von der Leyen nel week-end a Berlino per trovare una mediazione

EUGENIO FATIGANTE

Sono poche parole che pesano tantissimo: "Rinviato a data da destinarsi". Sullo stop dal 2035 alle auto a benzina

e diesel l'Europa innesta, dopo il primo voto del Parlamento Ue del 14 febbraio, una decisa retromarcia. Ora tutto torna in alto mare. Ed esulta l'Italia, stavolta capofila di questo processo innescato nell'Unione, anche se la svolta è maturata a Berlino. La notizia era nell'aria, dopo gli intralci delle ultime 48 ore. Di prima mattina l'attesa riunione dei Rappresentanti permanenti, gli "ambasciatori" alla Ue ha registrato, proprio come mercoledì, lo stallo totale sul regolamento: impossibile pensare a un'approvazione. Dagli Emirati la premier Giorgia Meloni parla di «successo italiano. Giusto puntare a zero emissioni di Co2 nel minor tempo possibile - prosegue -, ma deve essere lasciata la libertà agli Stati di percorrere la strada che reputano più efficace e sostenibile. Questo vuol dire non chiudere a priori il percorso verso tecnologie pulite diverse dall'elettrico. È questa la linea italiana che ha trovato largo consenso in Europa». Come dire, ogni Paese deve modulare la transizione dai motori termici a quelli elettrici tenendo conto della propria realtà, che è fatta anche di persone e posti di lavoro. «Una transizione sostenibile ed equa - sintetizza la

premier - deve essere pianificata e condotta con attenzione, per evitare ripercussioni negative sotto l'aspetto produttivo e occupazionale».

Dopo che Italia, Polonia e Bulgaria si erano dette contrarie, è stata la Germania, che aveva chiesto un'adeguata contropartita sui carburanti *e-fuels*, a sfilarsi. Con l'astensione tedesca si sarebbe formata la minoranza di blocco necessaria per bocciare il regolamento: senza i 4 stati, è a favore solo il 58% della popolazione Ue, meno del 65% richiesto. La presidenza svedese, di fronte ad un voto che avrebbe fatto tremare la Commissione, ha quindi rinviato il fascicolo. Non solo: il punto è stato anche stralciato dall'agenda del Consiglio dei ministri Ue di martedì 7, dove era attesa la ratifica formale del testo.

Insomma, un vero terremoto, che

costringe la Commissione e in particolare il vice presidente, Frans Timmermans, ad un'approfondita riflessione. «L'obiettivo resta la neutralità tecnologica. Siamo in contatto con gli Stati membri sulle nuove preoccupazioni emerse», ha precisato la portavoce dell'esecutivo Ue, Dana Spinant, provando a mascherare il disappunto che serpeggia a Palazzo Berlaymont. Bruxelles, per scardinare il muro tedesco, proverà a lavorare sul prologo al testo vero e proprio, e in particolare sul punto in base a cui "la Commissione valuterà i progressi per il raggiungimento dell'obiettivo". E in questa cornice che si proverà un compromesso con Berlino. Ursula von der Leyen, domenica, è attesa ad un incontro del governo federale allo Schloss Meseberg e potrebbe essere l'occasione per discuterne. Il governo tedesco, del resto, sui dossier



ambientali è spaccato: i liberali (che esprimono il ministro per le Finanze, Christian Lindner, e quello dei Trasporti, Volker Wissing) sono contrari, i Verdi favorevoli e i socialisti dell'Spd si trovano stretti tra i due. In Italia invece il governo è tutto compatto. Lega e Fdi hanno esultato, mentre Fi ha parlato di «sconfitta politica» di Timmermans. «L'elettrico non può essere l'unica soluzione del futuro, tanto più se continuerà, come è oggi, ad essere una filiera per pochi», ha sottolineato il ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto. «L'Italia ha svegliato l'Europa», ha aggiunto il collega Adolfo Urso, titolare del dicastero delle Imprese, che giovedì aveva scandito il no di Roma durante il Consiglio Competitività.

Ferma anche la posizione della Polonia, che tuttavia ha aggiunto un'appendice che va in direzione opposta a quella dell'Italia: la contrarietà pure alla cosiddetta "deroga Motor Valley", per i produttori di auto di lusso. La sensazione è che la transizione verde e digitale sia uno dei binari sul quale correranno slogan e alleanze per le prossime Europee. Da un lato i Verdi, centrosinistra e il M5s; dall'altro un centrodestra formato da Ppe, Ecr e parte di Id che, non a caso, aveva votato contro alla plenaria del 14 febbraio. Da qui alle Europee, tuttavia, il percorso del pacchetto "Fit for 55" si fa molto più impervio: sulle norme per l'euro 7, per il packaging e per i veicoli pesanti inquinanti l'Italia già ha annunciato battaglia. E la compagnia ora potrebbe aumentare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

02053

AUTO ELETTRICHE, I MOTIVI DEL NO DELL'ITALIA

I punti del documento che il governo ha inviato il 28 febbraio alla presidenza svedese Ue

- Favorevoli all'elettrificazione dei veicoli leggeri
 - Nella fase di transizione l'elettrico non può essere l'unico percorso per il net zero
 - Il piano per l'elettrificazione del settore automobilistico deve essere pianificato
- RISCHI**



economici



industriali



sociali
- Non prevedendo alcun incentivo per l'uso di carburanti rinnovabili, il regolamento proposto non è in linea con il principio di neutralità tecnologica

AZIONI PRIORITARIE



GEA - WITHUB