

L'ora del Green Deal

Scontro sul piano per ridurre del 55% le emissioni oggi il voto a Strasburgo, la maggioranza è spaccata nel mirino lo stop alle auto diesel e benzina dal 2035

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

I contenuti del piano avevano già scatenato una mezza rivolta all'interno della Commissione europea nel luglio scorso. E oggi, a quasi un anno di distanza, lo stesso scontro si trasferirà nell'aula del Parlamento Ue di Strasburgo, chiamato a votare otto dossier legislativi del pacchetto "FitFor55", il provvedimento che costituisce l'ossatura giuridica del Green Deal e che mira a ridurre del 55% le emissioni nocive entro il 2030. La maggioranza che sostiene Ursula von der Leyen – ma anche quella che supporta Mario Draghi in Italia – è spaccata in due: da una parte chi vuole rendere più ambiziosi i target ambientali, dall'altra chi frena perché teme costi sociali ed economici troppo elevati. In ballo ci sono misure concrete come la messa al bando delle auto a diesel e benzina, l'introduzione di dazi climatici e meccanismi che puntano a far pagare chi inquina di più, compresi i cittadini che devono riscaldare le loro case o fare il pieno alla propria auto. L'esito delle votazioni è tutt'altro che scontato.

Un antipasto dello scontro è

stato servito ieri durante il dibattito in plenaria con Frans Timmermans. Il vicepresidente della Commissione, responsabile per il Green Deal, si è detto deluso per le proposte di modifica che rischiano di indebolire il provvedimento. «Avete fatto un pasticcio», ha detto l'olandese riferendosi all'emendamento presentato dal Partito popolare europeo e relativo al regolamento che introduce il divieto di vendere auto e veicoli commerciali con motore a combustione interna a partire dal 2035. La proposta di Ursula von der Leyen, esponente del Ppe, non piace al suo stesso partito, che infatti vuole consentire ai produttori di vendere fino al 10% di auto a diesel o benzina anche dopo il 2035.

Socialisti e liberali, le altre due anime della "maggioranza Ursula", rischiano di dividersi al momento del voto, con gli italiani tendenzialmente favorevoli alla deroga. «Vi imploro – li ha esortati Timmermans, esponente dei laburisti olandesi – fate la scelta giusta. L'industria automobilistica ha già fatto la sua scelta e ha deciso di seguirci». Non la pensa così Massimiliano Salini, esponente di Forza Italia: «Bisogna ascoltare tutti gli interlocuto-

ri, perché la filiera dell'auto è fatta di tanti produttori che lavorano alle varie componenti, non solo dalle grandi case automobilistiche. La transizione deve partire dal basso, non deve essere imposta dall'alto come succede in Cina». Salini è anche il primo firmatario di un emendamento che ha raccolto sostegno bipartisan e che punta a salvare le supercar della Motor Valley. Il testo introduce infatti deroghe per le case che immettono sul mercato un numero limitato di mezzi, come Ferrari e Lamborghini.

L'altro grande scontro si consumerà attorno alla riforma del sistema per lo scambio delle quote di emissione (Ets). La Commissione ha proposto di estenderlo al settore del trasporto marittimo, mentre la posizione adottata dalla commissione Ambiente del Parlamento chiede di includere anche i voli in partenza o in arrivo da uno scalo europeo (e non dunque solo le tratte intra-Ue). Gli eurodeputati vogliono però esentare gli edifici e i trasporti privati dal nuovo Ets. La proposta della Commissione introduce infatti uno schema simile a quello delle quote di emissione (secondo il principio "Chi più inquina, più paga") anche per il

riscaldamento delle case e per i carburanti. Alla luce della crisi energetica legata anche alla guerra in Ucraina, i parlamentari vorrebbero limitare questa misura agli edifici e ai mezzi commerciali. Timmermans ha espresso preoccupazione per questa modifica perché le risorse raccolte con l'Ets servono per finanziare il Fondo sociale per il clima, ideato proprio per aiutare i cittadini a investire nell'efficienza energetica e in una mobilità più pulita. La Commissione ha proposto una dotazione di 72,2 miliardi di euro, destinata però a ridursi in caso di un annacquamento del nuovo Ets.

Tra le altre norme in votazione c'è poi la cosiddetta "Carbon Tax", il meccanismo di aggiustamento del carbonio alla frontiera che sostanzialmente prevede l'introduzione di dazi climatici per l'import di beni prodotti in Paesi con standard ambientali inferiori. Il Parlamento vuole estendere l'elenco dei materiali oggetto del provvedimento e accelerarne l'introduzione. Dopo il voto dell'Aula toccherà ai governi definire una posizione comune sui vari dossier per poi avviare i negoziati con le altre istituzioni Ue. —

Sul tavolo l'ipotesi di deroga per salvare una quota del 10% di veicoli

Sul tavolo anche l'estensione delle quote di emissione a case e carburanti



I PUNTI DEL GREEN DEAL



STOP ALLA VENDITA DI AUTO CON MOTORE A BENZINA O DIESEL

La Commissione ha proposto il bando completo a partire dal **2030**. Un emendamento del Ppe propone di consentire una **quota del 10%**



RIFORMA DEL SISTEMA ETS

Il mercato per lo scambio delle quote di emissioni viene esteso al settore del trasporto marittimo, gli eurodeputati vogliono includere anche quello dell'aviazione e non solo per i **voli intra-Ue**



NUOVO ETS PER RISCALDAMENTO E TRASPORTI

La Commissione vuole estendere il sistema delle quote anche al carburante per autotrazione e per l'edilizia. Il Parlamento chiede però di escludere le **case** e i **veicoli privati**



LA CARBON TAX

Il nuovo meccanismo fissa un prezzo del carbonio per le merci importate da Paesi con **standard ambientali inferiori a quelli dell'Ue**: il Parlamento vuole anticiparne l'entrata in vigore ed estendere la lista dei beni colpiti



REVISIONE DEL REGOLAMENTO PER LA CONDIVISIONE DEGLI SFORZI

La norma punta ad aumentare gli obiettivi di **riduzione delle emissioni** per ciascuno Stato membro



REGOLAMENTO SULL'USO DEL **SUOLO**

Fissa un obiettivo generale dell'Ue per l'assorbimento del carbonio dai pozzi naturali, pari a **310 milioni di tonnellate** di emissioni di CO2 entro 2030

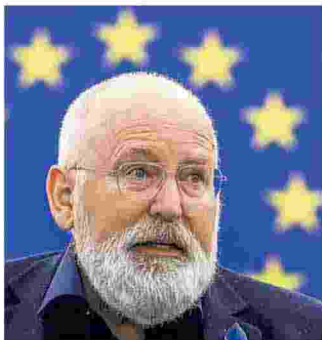


FONDO SOCIALE PER IL CLIMA

La Commissione ha introdotto un nuovo fondo da **72 miliardi**, finanziato con le entrate del nuovo ETS



L'EGO - HUB



FRANS TIMMERMANS
 VICEPRESIDENTE
 COMMISSIONE EUROPEA



Si è fatto un pasticcio l'industria dell'auto ha già fatto la sua scelta e ha deciso di seguirci



MASSIMILIANO SALINI
 EUROPARLAMENTARE
 FORZA ITALIA



Bisogna ascoltare tutti gli interlocutori la transizione non può essere imposta dall'alto