

Politica *Politics*

Stop alle endotermiche: si va avanti, ma nel 2026 si fa il punto



Consiglio europeo dell'ambiente,
28 giugno 2022.

*Environment European Council,
June 28th, 2022.*

di **Monica Dall'Olio**

Il Parlamento europeo ha votato a favore della proposta della Commissione europea: stop dal 2035 alla vendita di auto con motore endotermico, come previsto dal programma **Fit for 55** per il taglio delle emissioni del 55% nel 2030 rispetto al 1990.

Approvato l'emendamento **Ferrari**, per i costruttori che producono da 1.000 a 10mila veicoli/anno: **deroga** fino a fine 2035.

Il Consiglio dei ministri Ue dell'Ambiente si è espresso a favore e ha introdotto l'obiet-

tivo di **riduzione** emissioni CO₂ del **100%** entro il 2035 per le auto e i furgoni nuovi e di aumento di riduzione entro il 2030 portandoli al **55%** per le **auto** e al **50%** per i **furgoni**.

Si potranno vendere solo modelli **100% elettrici** o a **fuel-cell idrogeno**.

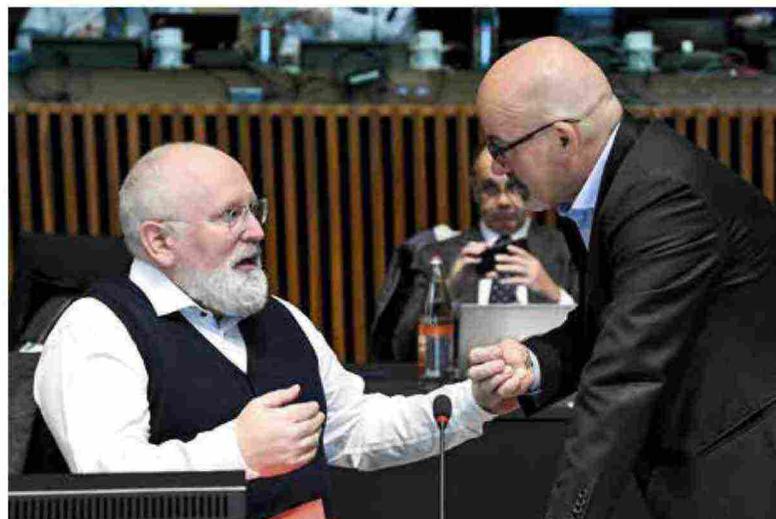
Respinta la richiesta italiana di posticipare il bando al **2040**, ma nel 2026 la Commissione valuterà se riesaminare gli obiettivi tenendo conto degli sviluppi tecnologici.

Si ipotizza inoltre di consentire tecnologie

alternative come **carburanti sintetici** o **ibridi plug-in**, se capaci di eliminare completamente le emissioni di gas serra. Decisa inoltre la fine degli incentivi per i veicoli a zero e basse emissioni (**ZLEV**) dal **2030**.

Queste misure devono ora essere negoziate con il Parlamento europeo.

Il ministro della Transizione ecologica **Roberto Cingolani**: *Per l'uso di rinnovabili nei trasporti (direttiva RED2), possiamo continuare il nostro programma di sostegno dei biocarburanti avanzati, settore in cui l'Italia è all'avanguardia. È stata raggiunta un'apertura importante per l'utilizzo di carburanti sintetici a impatto zero (o molto*



Mr. Frans Timmermans, European Commission, executive Vice President for the European Green Deal and Mr. Roberto Cingolani, Minister for the Ecologic Transition.

Frans Timmermans, Commissione Europea, vice presidente esecutivo per il Green Deal europeo e Roberto Cingolani, ministro della Transizione ecologica.

TASSONOMIA: SÌ A GAS E NUCLEARE

Il Parlamento europeo ha respinto una mozione contro l'inclusione del gas e del nucleare tra le attività economiche ecosostenibili: non è stata raggiunta la maggioranza assoluta dei deputati. Se respinta anche dal Consiglio europeo, l'atto delegato sulla tassonomia entrerà in vigore il 1° gennaio 2023, consentendo di inserire attività energetiche collegate al gas fossile e all'energia nucleare tra le attività di transizione che contribuiscono alla mitigazione dei cambiamenti climatici.

L'APPELLO DI ASSOGASMETANO, FEDERMETANO E ASSOPETROLI-ASSOENERGIA

Sul provvedimento le tre associazioni avevano indirizzato una lettera al **presidente del Consiglio** e ai ministri della **Transizione Ecologica** e dello **Sviluppo Economico**:

Le ripercussioni che le misure sulla messa a bando del motore endotermico al 2035 avranno sul sistema distributivo, economico, industriale e occupazionale del nostro Paese sono drammatiche.

*Avallare la proposta europea implica **rinunciare** ai benefici ottenibili con queste tecnologie e impostare la mobilità del futuro su una sola tecnologia, con conseguenti **incertezze** dovute a una mancata **diversificazione del rischio**, affidandosi a soluzioni **non mature** ed esponendosi a una **dipendenza** da materie prime (terre rare, litio, ecc.) e tecnologie propri di altri paesi extraeuropei, principalmente asiatici, nel tentativo di convertire l'industria nazionale o europea per colmare un **gap** difficilmente recuperabile.*

Ciò comporterebbe pesanti conseguenze sul piano occupazionale, con la possibile perdita in Italia di oltre **100.000 posti di lavoro** (studio PwC Strategy& – Electric Vehicle Transition Impact Assessment Report 2020 – 2040 di **CLEPA**, associazione dei componenti automotive europei).

Le filiere industriali italiane automotive e carburanti, con le imprese della distribuzione, stanno portando avanti da tempo **programmi e investimenti** per contribuire alla lotta ai cambiamenti climatici, il contributo all'abbattimento della CO₂ ottenibile con l'uso di combustibili rinnovabili **low-carbon** e **carbon-negative** è enorme.

Le associazioni, nel chiedere al Governo di rinegoziare una soluzione che lasci aperte più vie percorribili per raggiungere i medesimi obiettivi, rilevano che il metodo di valutazione delle emissioni utilizzato (emissioni allo scarico, tank to wheel) non sarebbe adeguato, preferibile quindi **rinviare ogni decisione** sulle soluzioni adottabili per traggardare la decarbonizzazione almeno fino a quando non saranno disponibili le **prime valutazioni delle emissioni dei veicoli leggeri** fondate sulla metodologia comune europea che la Commissione dovrebbe sviluppare entro il 31/12/2023 per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati di CO₂ relativi al **ciclo di vita** delle emissioni dei veicoli leggeri e sulla valutazione delle **prestazioni ambientali** complessive dei veicoli stessi, **non solo in termini di emissioni di CO₂**.

Altro appunto viene fatto in merito alla distribuzione dei carburanti: dopo una fase di razionalizzazione, ammodernamento e liberalizzazione, con il recepimento della **Direttiva Dafì 2017** la rete è stata protagonista di importanti investimenti privati e pubblici per favorire l'aumento di punti vendita di soluzioni a basso impatto ambientale (**gas naturale compresso e liquefatto, GPL, punti di ricarica veicoli elettrici**), con un **aumento progressivo** della quota di combustibili rinnovabili venduti per autotrazione.

*Questa infrastruttura ha un ruolo strategico per una maggiore **diffusione dei combustibili rinnovabili, low-carbon e carbon-negative** e per l'implementazione di una rete efficace di punti di ricarica elettrica ad alta potenza, indispensabile per la diffusione dei veicoli elettrici ma il suo futuro dipende però dall'esito delle negoziazioni.*

basso) che consentono la riduzione sostanziale della CO₂ anche nei motori tradizionali. Soluzione che per Cingolani ripristina il principio della neutralità tecnologica, a tutela di paesi e fasce più deboli, che potrebbero non essere in grado di completare la transizione alla mobilità elettrica entro la data prevista. ■



Stop to internal combustion engines as planned, but in 2026 a new assessment must be done

On June 8th, the European Parliament voted in favor of the European Commission proposal that puts an end to the sale of endothermic engine's vehicles in 2035, as provided by Fit for 55 decree plan. An amendment has been approved that provides for a derogation until the end of 2035 for manufacturers who produce from 1,000 to 10 thousand units a year, such as those of the Italian Motor Valley. Also the Environment EU Council of Ministers has approved this provision, so the process goes on. The Council agreed to introduce a 100% CO₂ reduction target by 2035 for new cars and vans and to increase the reduction targets by 2030 to 55% for cars and 50% for vans. It will only be possible to sell 100% electric models or powered by hydrogen fuel cells. However, in 2026, it is expected that the Commission will assess the progress made so far and adjusts and reviews the objectives taking into account technological developments. It is also hypothesized to allow alternative technologies such as synthetic fuels or plug-in hybrids, so to eliminate faster and better the greenhouse gas emissions. These measures must now be negotiated and discussed with the European Parliament. ■