

Auto, dal 2035 stop a diesel e benzina

Piano Ue per l'ambiente

La Commissione presenta il pacchetto clima: nel 2030 40% dell'energia da rinnovabili

In arrivo anche dazi sull'import da Paesi terzi

che hanno leggi meno severe

I costruttori europei di auto lo hanno già bocciato. L'ambizioso piano ambientale presentato dalla presidente della Commissione Ue, von der **Leyen**, prevede al 2035 la fine della produzione di vetture con motore termico. Non solo. Il programma introduce una nuova tassa, la Carbon border adjustment mechanism, sulle importazioni di cemento, acciaio e alluminio e altri

prodotti ad alto consumo energetico. E ancora: entro il 2030 il 40% dell'energia prodotta in Europa deve derivare da fonti rinnovabili; gli obiettivi nazionali per la riduzione delle emissioni da trasporto su strada, riscaldamento degli edifici, agricoltura, piccoli impianti industriali e gestione dei rifiuti dovranno aumentare dal 29% ad almeno il 40%, rispetto ai livelli del 2005.

Beda Romano — a pagina 2
con l'analisi di **Alberto Majocchi**
— a pagina 12

Stop a diesel e benzina nel 2035

Il piano verde della Commissione. Presentate le proposte legislative che permetteranno alla Ue di arrivare alla neutralità climatica nel 2050. Aumenterà il costo del carbonio per le emissioni nell'industria, nei trasporti e nel settore energetico

Beda Romano

Dal nostro corrispondente
BRUXELLES

È un pacchetto di misure ambientali incredibilmente complesso quello presentato ieri dalla Commissione europea qui a Bruxelles. L'obiettivo è di agire su vari fronti, regolamentari, industriali e fiscali, pur di ridurre i gas nocivi del 55% entro il 2030. Tra le misure spicca quella relativa alle automobili: dal 2035 in poi non potranno più essere venduti veicoli che emettono emissioni inquinanti. La rivoluzione ecologica non sarà priva di costi sociali e di rischi economici.

«Oggi presentiamo una strategia con la quale raggiungere i nostri obiettivi climatici, che non sono solo un impegno politico, sono ormai un obbligo giuridico», ha spiegato in una conferenza stampa la stessa presidente della Commissione europea Ursula von der **Leyen**. «Cambiamenti di questo tipo non sono mai facili. Molti diranno che dobbiamo fare meno e più lentamente. Ma nella situazione in cui versa il nostro pianeta fare meno significa non fare nulla, e non possiamo permettercelo».

Le proposte - oggetto ora di un negoziato tra il Parlamento e il Consiglio - prevedono che si attribuisca un

prezzo alle emissioni nocive. Nel contempo, Bruxelles vuole incentivare l'innovazione offrendo un premio a chi produce in modo pulito. Sforzi particolari sono richiesti da settori quali il trasporto, il riscaldamento degli edifici o l'agricoltura. L'impegno è di ridurre i gas in questi campi non più del 29%, ma del 40%, sempre entro il 2030 (i target cambiano a seconda del Paese: -43,7%, è il nuovo obiettivo italiano).

Sul fronte automobilistico, dopo sofferte discussioni nel collegio dei commissari, l'esecutivo comunitario ha deciso di proporre che dal 2035 le auto nuove non possano emettere emissioni nocive. Già dal 2030 i nuovi veicoli dovranno emettere il 55% in meno rispetto ai dati del 2021. Nel contempo, per promuovere auto alternative, i Paesi membri dovranno sistemare centraline di ricarica ogni 60 chilometri nel caso di veicoli elettrici e ogni 150 chilometri nel caso di veicoli a idrogeno.

Il pacchetto prevede una riforma del mercato delle emissioni nocive (noto con l'acronimo inglese ETS). Questo mercato permette alle imprese più inquinanti di acquistare quote di emissioni pur di evitare di pagare sanzioni. Da quando è stato creato, 16 anni fa, l'ETS ha permesso di ridurre

le emissioni del 43% nei settori industriali più energivori. Il mercato verrà esteso ai settori aereo e marittimo. Un nuovo ETS sarà creato per il settore edile e del trasporto su strada.

La Commissione europea propone altresì di riformare la direttiva sulla tassazione dell'energia, che risale al 2003. Attualmente il testo incentiva nei fatti l'uso di fonti fossili. La riforma promuoverà l'uso di energie pulite. In particolare, la tassazione colpirà non più i volumi, bensì il contenuto in energia dei singoli prodotti. La proposta comunitaria introduce una tassa europea sul kerosene, che secondo molte compagnie aeree rischia di penalizzare la loro competitività internazionale.

La rivoluzione ecologica vuole aiutare l'ambiente creando un nuovo volano industriale. Le scommesse sono almeno due: preservare la competitività dell'economia ed evitare eccessivi costi sociali. Con un occhio all'esperienza dei *gilets jaunes* francesi nel 2018, Bruxelles propone un nuovo Fondo sociale per il clima. Per il periodo 2025-2032, quest'ultimo avrà a disposizione 72,2 miliardi di euro per aiutare le famiglie più penalizzate da una strategia climatica che provocherà un aumento delle bollette.

Nel frattempo, la Commissione europea vuole che dal 2030 in poi il

40% dell'energia prodotta venga da fonti rinnovabili (rispetto al target attuale del 32%). Il pacchetto prevede anche la decarbonizzazione attraverso le foreste in particolare: almeno tre miliardi di alberi verranno piantati in tutta l'Unione europea sempre entro la fine del decennio. Per ultimo, tra le proposte presentate da Bruxelles, vi

è anche un dazio ambientale (si veda l'articolo pubblicato a fianco).

«La direzione generale è quella giusta, ma il diavolo è nei dettagli con molti di questi estremamente importanti nel cercare il giusto equilibrio tra l'ambizione climatica e le sfide economiche e tecnologiche», ha com-

mentato Pierre Gattaz, presidente di Business Europe. Sul fronte opposto, Jorgo Riss direttore di Greenpeace Europa, ha osservato che «molte misure non entreranno in vigore prima di dieci anni o più, come per esempio l'eliminazione graduale delle auto inquinanti a partire dal 2035».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Obiettivo ambizioso per l'industria dell'auto che in meno di quindici anni dovrà produrre veicoli a 0 emissioni

I numeri del pacchetto ambientale della Commissione

0

EMISSIONI AUTO

Dal 2035 auto nuove non inquinanti

Il primo obiettivo della Commissione è ridurre le emissioni di CO2 degli autoveicoli, del 50-55% entro il 2030, fino ad arrivare alla produzione di automobili ad emissioni zero entro il 2035. Elemento chiave, dal 2026, sarà il prezzo da pagare sui combustibili inquinanti; criterio, quest'ultimo, che la Commissione propone di estendere anche al settore aereo (finora esentato) e a quello marittimo

55%

TAGLIO DELLE EMISSIONI

Alzato il target di energie rinnovabili

Per ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra rispetto ai livelli del 1990 ed azzerarle totalmente entro il 2050, la Commissione ha fissato target più ambiziosi sulle energie rinnovabili, che dovranno ora raggiungere il 40% dei consumi finali entro il 2030, partendo dal 20% del 2019. Il nuovo target sostituisce l'obiettivo precedente del 32%. La proposta promuove l'utilizzo di combustibili rinnovabili come l'idrogeno nell'industria e nel settore dei trasporti

35

MILIONI DI EDIFICI

Entro il 2030 edifici sempre più green

L'Europa oggi rinnova appena l'1% degli edifici ogni anno per risparmiare energia. Bruxelles spera che i miliardi del Recovery Fund contribuiscano a un netto incremento di questa percentuale, toccando i 35 milioni di edifici entro il 2030, aumentando la quota di rinnovabili nei sistemi di riscaldamento e l'efficienza energetica. La Commissione si aspetta come conseguenza positiva anche la creazione di 160mila nuovi posti di lavoro "green" nelle costruzioni

-9%

I CONSUMI DI ENERGIA

Più efficienza e risparmio energetico

Il pacchetto "Fit for 55" fissa anche dei target di risparmio energetico, stabilendo un obiettivo collettivo per i Paesi Ue: tagliare i consumi di energia del 9% entro il 2030 rispetto all'attuale trend. Per raggiungerlo, i Paesi dovranno tagliare ogni anno dell'1,5% i loro consumi finali dal 2024 al 2030. Per riuscirci, serviranno isolamento degli edifici e sistemi di riscaldamento (e di condizionamento) più efficienti



Il Green deal europeo. La Commissione Ue (al centro la presidente Ursula von der Leyen) presenta la proposta legislativa per centrare gli obiettivi di riduzione delle emissioni nocive

