

LA RISPOSTA DEL MINISTRO AL GREEN DEAL EUROPEO: TRA QUATTORDICI ANNI MILIONI DI VEICOLI A BENZINA CHE ANDRANNO ALIMENTATI

Il piano di Cingolani per la transizione incentivi all'auto e bollette più leggere

Allo studio i correttivi per il G20 di Napoli. Anfia: metà dei lavoratori dell'automotive rischierebbe il posto

LUCAMONTICELLI

Per arginare le richieste della Commissione europea contenute nel "Fit for 55", il ministro della Transizione ecologica Roberto Cingolani sta lavorando a un piano anche in vista del G20 sull'ambiente di sabato a Napoli. L'obiettivo di Bruxelles è fare dell'Europa il primo continente al mondo a impatto climatico zero nel 2050 e arrivare a una diminuzione delle emissioni di CO2 del 55% entro il 2030.

Tra le misure dell'allegato al Green deal diffuso mercoledì scorso, l'Unione chiede agli Stati membri impegni più ambiziosi nel settore auto: dal 2030 i nuovi veicoli dovranno emettere il 55% in meno di CO2 e dal 2035 non dovranno più emetterne, quindi stop ai motori a benzina e diesel.

Nei giorni scorsi sia il ministro Cingolani che il responsabile dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, hanno lanciato l'allarme che una transizione troppo rapida possa ricadere sul tessuto produttivo, creando tensioni e difficoltà a lavoratori e famiglie. Una preoccupazione condivisa anche dai sindacati che temono dall'inasprimento dei parametri «crisi industriali e drammi sociali». Al Mite si stanno raccogliendo più informazioni possibili dalla Commissione europea per fare stime e avere un'idea dei costi di queste norme. Secondo il presidente dell'Anfia, Paolo Scudieri, circa il 50% dei 300 mila addetti diretti nella produzione di auto e componenti rischia di perdere il lavoro. «Sarà fondamentale la formazione di nuove professionalità», dice Scudieri.

Cingolani spiega che in Italia occorre una forte politica di incentivi perché ci sono circa 8 milioni di veicoli in circolazio-

ne Euro 0,1, 2 e oltre 20 fino agli Euro 5. In questa fase bisogna aiutare le persone ad acquistare macchine Euro 6.

Un'operazione che secondo Cingolani avrebbe «un impatto immenso sull'ambiente». Nel piano del Mite gli incentivi dovrebbero essere finanziati dall'Europa attraverso un fondo di solidarietà.

«È fondamentale stabilire un piano strutturale di incentivi perché la rottamazione delle auto più inquinanti procede a rilento», dice Michele Crisci, presidente dell'Unrae, l'associazione delle case estere operanti in Italia. Gli aiuti «devono durare più di una legge di bilancio», dice Crisci, così che i consumatori possano fare i loro piani. «Incentivi che, peraltro, si ripagano da soli con il gettito Iva».

L'altro fronte riguarda l'energia elettrica, perché finché le rinnovabili non saranno a regime, sostengono i tecnici del ministero, buona parte dei costi saranno ricaricati sulle bollette. Sul tavolo ci sono diverse ipotesi, però, sebbene non sia ancora stato discusso, si valuta un taglio dell'Iva per mitigare gli aumenti.

Le parole d'ordine nel governo sono sostenibilità, equità e tutele: la transizione deve essere giusta e nessuno va lasciato indietro, riferiscono fonti vicine al dossier. La proposta dell'Ue fissa zero emissioni dal 2035, tuttavia al Mite riflettono sul fatto che tra 14 anni rimarranno milioni di auto diesel e benzina che andranno alimentate. Un punto che la Commissione nelle prossime settimane dovrà illustrare meglio.

Il governo è comunque fiducioso che il percorso annunciato da Bruxelles sia solo all'inizio, perciò alcuni correttivi potranno essere realizzati pur tenendo fermo l'obiettivo del 2030 e del 2050. L'iter sarà lun-

go e complesso. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Finché le rinnovabili non saranno a regime il costo si riverserà sull'elettricità



ROBERTO MONALDO / LAPRESSE

ROBERTO CINGOLANI

MINISTRO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA



In Italia ci dovrebbero essere incentivi per incoraggiare i cittadini a sostituire le auto vecchie

È in atto un grande piano di sostegni per l'efficienza energetica degli edifici pubblici e residenziali

I punti critici dell'accordo

1



Le automobili

Dal 2030 i nuovi veicoli dovranno ridurre del 55% le emissioni e dopo il 2035 saranno al 100% elettrici. Nel pacchetto europeo anche la creazione di un mercato delle emissioni esteso al trasporto. Si vuole applicare un prezzo sulle emissioni di CO2 delle auto: 50 euro a tonnellata. Questo comporterà un aumento del costo della benzina. LU. MO.

2



La carbon tax

La carbon tax rischia di penalizzare la metallurgia e i cementifici, l'alluminio e i fertilizzanti. Settori che hanno pochi margini per una riconversione in pochi anni. L'acronimo inventato dalla Commissione europea è Cbam: meccanismo di aggiustamento del carbonio ai confini Ue. Una sorta di tassa sull'import di CO2 a partire dal 2026. LU. MO.

3



Il trasporto aereo

Il "Fit for 55" intende tassare cherosene e olio combustibile a uso avionico e marittimo. Per le compagnie aeree europee così si finisce per favorire i vettori extracomunitari. La Commissione promuove i carburanti sostenibili per l'aviazione, con l'obbligo di passare a miscele "green" per tutti i voli in partenza dagli aeroporti dell'Ue. LU. MO.

4



L'occupazione

Per accompagnare la transizione ecologica, l'Unione ha previsto un fondo sociale con aiuti da destinare a famiglie a basso reddito e micro imprese. La paura di governo e sindacati è che un futuro più verde possa produrre costi economici e sociali molto pesanti. Ad esempio, il settore auto (dalla produzione alla vendita) occupa 1,25 milioni di persone in Italia. LU. MO.

5



I dissensi

Target troppo ambiziosi e rapidi. Non c'è solo l'Italia a criticare il Green deal. Reclamano modifiche Francia, Spagna, Austria, paesi dell'Est e Lettonia. Sotto la lente lo stop alle auto a benzina e diesel dal 2035 e il mercato degli Ets. Diversi osservatori in questi giorni hanno ricordato le proteste dei Gilet gialli, nate proprio a causa dei rincari del carburante. LU. MO.



I NUMERI DEL GREEN DEAL

