

AUTO, PASSA LA LINEA TEDESCA

L'Europa dice sì
all'eco-benzina
e spiazza l'Italiadi **Francesca Basso**

a pagina 16

Auto green, accordo Ue-Berlino sui carburanti sintetici dal 2035

L'intesa taglia fuori l'Italia. Pichetto Fratin: «La Commissione non sia sorda»**Diesel e benzina**
Attesa martedì
l'approvazione dello
stop per i motori
benzina e diesel
di **Francesca Basso**

DALLA NOSTRA CORRISPONDENTE

BRUXELLES L'annuncio è arrivato via Twitter dal vicepresidente della Commissione Ue Frans Timmermans, che ha delegato al Green Deal, ieri mattina: «Abbiamo trovato un accordo con la Germania sull'uso futuro degli e-fuels nelle automobili», cioè sui carburanti sintetici, che non vanno confusi con i biocarburanti, su cui nei giorni scorsi aveva concentrato la propria battaglia il governo italiano perché il nostro Paese è avanti in questa tecnologia. «Lavoreremo ora per ottenere quanto prima l'adozione delle norme in materia di CO₂ per il regolamento sulle auto — prosegue — e la Commissione darà seguito rapidamente alle misure giuridiche necessarie per attuare il Considerando 11».

È stato rimosso l'ultimo ostacolo all'approvazione del nuovo regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli che di fatto vieta dal 2035 la vendita di auto e furgoni nuovi con motore termico, alimentato a benzina o a diesel. Salvo colpi di scena, il Consiglio Energia dovrebbe adottare martedì prossimo il regolamento: la presidenza svedese, che guida in questo semestre l'Ue, lo ha messo all'ordine del giorno nella riunione degli

ambasciatori presso la Ue di domani in vista del via libera da parte dei ministri il giorno successivo. Il voto contrario già annunciato di Italia e Polonia e l'astensione della Bulgaria (vale come un «no») non sono sufficienti per formare una minoranza di blocco, che prevede almeno quattro Paesi rappresentati il 35% della popolazione Ue. Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale il regolamento entrerà in vigore. La Commissione ha concordato con le autorità tedesche una dichiarazione che pubblicherà dopo il voto del Consiglio di martedì e che illustrerà i prossimi passi che l'esecutivo Ue intende compiere su alcune delle misure di attuazione. La dichiarazione sarà prima discussa con gli ambasciatori dei Ventisette.

Il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, che parteciperà martedì al Consiglio Energia, ha dichiarato che «l'Italia in queste ore è impegnata a fornire tutti gli elementi utili per far comprendere all'Ue, in modo scientificamente e razionalmente inappuntabile, l'importanza di inserire i biocarburanti tra i combustibili verdi. Contiamo che l'Europa non si dimostri irragionevole e sorda». E il ministro dei Trasporti Matteo Salvini ha detto che «il governo è determinato a proseguire nella strada del buonsenso» e che «per non fare solo un enorme regalo alla Cina è necessario che l'Europa apra anche ai biofuels». Per Angelo Bonelli, deputato

di Alleanza Verdi e Sinistra «l'Italia ne esce drammaticamente sconfitta». Il 21 marzo scorso Pichetto Fratin, Salvini e il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso avevano scritto a Timmermans spiegando la posizione dell'Italia sui biofuels. Ma la Commissione non ha mai preso in considerazione di allargare il regolamento ai biocarburanti perché questo avrebbe comportato la riapertura del testo frutto di un accordo già chiuso e votato dal Parlamento Ue il 14 febbraio scorso. E infatti il regolamento resterà invariato anche dopo l'intesa con Berlino. Il ministro dei Trasporti tedesco Volker Wissing ha spiegato che sono stati concordati passi procedurali concreti e che è stato reso vincolante un calendario specifico: «Vogliamo che il processo sia completato entro l'autunno del 2024», ha aggiunto. L'accordo tra Berlino e la Commissione Ue prevede che sarà ancora possibile vendere auto nuove con motore a combustione alimentate esclusivamente con combustibili sintetici anche dopo l'entrata in vigore della legislazione che impone la vendita dal 2035 di auto nuove solo a emissioni zero, spalancando la porta all'auto elettrica.



Gli e-fuels, a differenza dei biocarburanti, sono già presenti nel «Considerando 11» del regolamento sulle nuove emissioni di CO₂ per auto e furgoni leggeri. Questo ha permesso alla Germania di ottenere il risultato. Berlino ha sfruttato la finestra aperta da Roma con l'annuncio del proprio «no» perché la Germania è così diventata l'ago della bilancia nel voto in Consiglio (ultimo passaggio nell'iter per l'adozione di un testo legislativo), spingendo la Commissione a intervenire. Diversi leader Ue a margine del Consiglio europeo hanno criticato la mossa di Berlino. E la presidente del Parlamento Ue Roberta Metsola ha detto chiaramente che «non possiamo tornare indietro sugli accordi, perché in ultima analisi si tratta della fiducia tra colegislatori e della credibilità del processo legislativo».

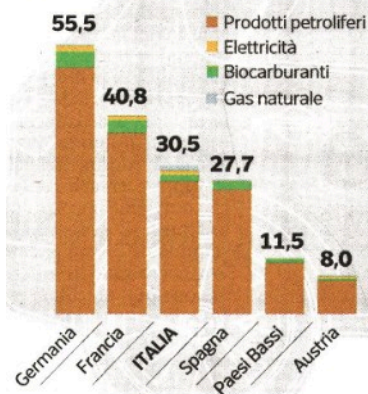
Il testo

Il 14 febbraio il Parlamento Ue ha dato il via libera al regolamento sulle emissioni dal 2035 per auto e furgoni. Ora serve l'ok del Consiglio

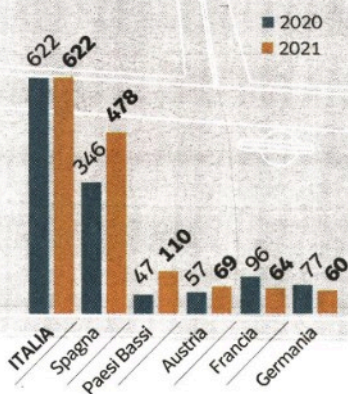
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il consumo e la produzione di biocarburanti in Italia

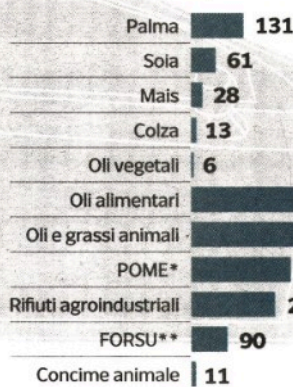
Consumi finali di energia nei trasporti
(Valori assoluti, 2020, milioni di tonnellate equivalenti di petrolio)



Biocarburanti consumati in Italia per Paese di produzione
(migliaia di tonnellate)



Biocarburanti per tipologia di materia prima
(migliaia di tonnellate)



36%

la quantità di biocarburanti consumati in Italia prodotta in Italia (622.000 tonnellate)



28%

la materia prima di origine nazionale

Fonte: Gse

*Palm Oil Mill Effluent

**Frazione Organica del Rifiuto Solido Urbano

Corriere della Sera