

Sul clima Bruxelles fa chiacchiere Confermati gli obiettivi sul 2040

**Tovaglieri (Lega)
al convegno
sull'automotive:
«Le rivoluzioni
non si impongono»**

di **IRENE COSUL CUFFARO**
Bruxelles

■ «L'Ue si è data definitivamente la zappa sui piedi, approvando una legge ideologica e punitiva, destinata a portare l'Europa verso la catastrofe industriale, mentre i nostri competitor, Cina in testa, continuano a crescere con le centrali a carbone. Dopo l'approvazione irresponsabile di oggi, il continente si avvia inesorabilmente alla desertificazione industriale. Di fronte al ritardo con cui stiamo cercando di rincorrere gli obiettivi fissati per il 2030, non ha alcun senso porre nuovi e più stringenti target per il 2040», è il duro commento dell'eurodeputata della Lega e relatrice ombra della legge sul clima per conto dei Patrioti in Commissione Industria, **Isabella Tovaglieri**, dopo l'approvazione di ieri da parte del Parlamento Ue, a Bruxelles, della proposta di modifica della «legge europea sul Clima» che stabilisce un nuovo obiettivo intermedio e vincolante di riduzione netta delle emissioni del 90% entro il 2040, rispetto ai livelli del 1990. La posizione adottata a maggioranza dall'Assemblea (379 sì, 248 no e dieci astenuti, con il Ppe diviso in due tra favorevoli e contrari) prevede anche di consentire ai governi nazionali un margine di flessibilità del 5% sul target ricorrendo ai crediti internazionali di carbonio.

Nella stessa mattinata, **Tovaglieri** ha anche presieduto

un convegno all'Europarlamento riguardante l'automotive: «Stop motori 2035, quali prospettive per industria e automobilisti?». A moderare il dibattito il giornalista **Pierluigi Bonora**. Presenti **Roberto Parodi**, scrittore e giornalista corteggiato dalla Lega per una futura candidatura a sindaco di Milano, lo youtuber **Federico Lamperti** e il giornalista e youtuber **Enrico di Mauro**, l'avvocato ed esperto di automotive **Gilberto Celletti** e **Carlo Vulnera**, fondatore di «Quelli di Piazza Affari». Connesso da remoto **Guido Guidesi**, assessore allo sviluppo economico in Lombardia e presidente dell'Automotive Regions Alliance (Ara).

«Non sono contraria all'auto elettrica in assoluto, ma all'obbligo. La Commissione Ue era convinta che, vietando la produzione di motori endotermici, la gente andasse al concessionario a prendere l'elettrica. Ma le rivoluzioni, se tali devono essere, non possono essere calate dall'alto, ma dal basso, attraverso la spontaneità», ha spiegato l'europarlamentare.

«Fino a quando non vedrò la parola "biocarburanti" messa nera su bianco non crederò a un'apertura di questa Commissione (il 10 dicembre è attesa la proposta di revisione legislativa sulla modifica del regolamento sulle emissioni, ndr) perché fino a ora ha fatto tante promesse, assecondato i desideri della Germania con gli e-fuel ma sul tema del biocarburante ha sempre fatto orecchie da mercante. Per l'Italia è fondamentale introdurre questa tecnologia, ma anche per salvaguardare l'automotive europeo. Non esiste un piano B», spiega ancora **Tovaglieri**.

Le fa eco **Guidesi**: «In tutti i

territori europei chiudono aziende settimanalmente. Noi stiamo semplicemente cercando di portare delle proposte dal punto di vista industriale, economico e scientifico che sono sul tavolo della Commissione da tempo, affinché l'ambiente sia sì tutelato, ma non a scapito di 13 milioni di posti di lavoro». **Guidesi** non risparmia le case automobilistiche europee: «Hanno avuto una grande responsabilità, si sono accorte troppo tardi che le nostre istanze servivano soprattutto a loro», e conclude: «Il tempo ora è pochissimo. Mi aspetto che il Ppe sia coerente».

Parodi passa invece in rassegna i dati sulle emissioni: «Il 35% proviene dalla Cina, il 15% dagli Usa, l'8% dall'India. L'Ue pesa solo il 7%, l'Italia lo 0,7%. Su questo 7% europeo, le auto private pesano solo il 13%. Eppure i burocrati europei si concentrano sul trasporto privato, andando a ridurre la libertà del movimento, un diritto fondamentale. La sinistra mette ancora una volta in campo misure elitarie». Dello stesso avviso l'avvocato **Celletti**, che sottolinea il costo elevato dell'auto a batteria «Oggi per comprare la più piccola elettrica utilitaria servono 34.000 euro, non proprio cifre popolari. Bruxelles sta imponendo norme dall'alto, e l'imposizione dall'alto è dittatura, siamo arrivati al «fascismo verde», a voler imporre un cambio drastico senza il consenso dei cittadini».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PUGNACE Isabella Tovaglieri

