

Stop ai termici dal 2035: tutto rimandato

È stallo in Europa alla votazione sul regolamento già approvato dal Parlamento UE, che prescrive lo stop alla commerciabilità di auto e furgoni con motori che emettono CO2 a partire dal 2035. E quando tutto sembrava deciso, ecco che la norma potrebbe cambiare

L

a giornata clou del processo di approvazione del provvedimento che avrebbe sancito lo stop definitivo ad auto e furgoni spinte da motori termici, era stata fissata per il 7 marzo. Quel giorno era previsto il voto degli ambasciatori dei paesi europei riuniti nel Coreper. Ma vista la situazione che si è creata, con la certezza di una bocciatura, si è deciso di rimandare il tutto a una prossima riunione del Consiglio, senza una data definita.

Si prende tempo, per dipanare una matassa improvvisamente intricata. Fino a inizio marzo eravamo convinti che il Regolamento sarebbe passato senza problemi, con la sola opposizione della Polonia e con l'astensione della Bulgaria. Poi sono arrivate inaspettatamente Germania e Italia a mettersi di traverso. Quattro paesi, sufficienti a far crollare l'accordo. E all'ultimo si è aggiunta anche l'Ungheria a dichiarare la propria contrarietà e ad allargare il fronte.

Perché Germania e Italia votano no

Il nostro Paese, che con il precedente Governo aveva votato sì al provvedimento, ha dichiarato che avrebbe votato contro perché la svolta comporterebbe una transizione economicamente non sostenibile. E perché sarebbe più corretto stabilire semplicemente degli obiettivi di neutralità carbonica, lasciando la porta aperta a soluzioni differenti, come i carburanti ecocompatibili.

Qualcosa di simile lo ha invocato la Germania, che chiede alla Commissione Europea di varare parallelamente un regolamento che consenta lo sviluppo e l'uso dei carburanti ecocompatibili. In particolare gli e-fuels. Del resto, l'industria dei carburanti sintetici è prevalentemente tedesca, con un investimento statale pianificato entro il 2026 pari a 1,9 miliardi: chiaro che vogliono difendere la loro industria.

I tedeschi reclamano anche la libertà di dare sovvenzioni statali alle aziende dell'auto, per aiutarle a superare la fase di transizione. Perché mentre il Presidente USA Biden ha messo sul tavolo aiuti tali da livellare il prezzo delle auto elettriche con quello delle termiche, in Europa si discute di concorrenza interna fra gli

stati. Insomma, mentre noi discutiamo, gli altri si muovono e fanno affari.

Però il Governo tedesco appare spaccato. Solo i liberali spingono per la non approvazione del Regolamento europeo, mentre l'altra parte della coalizione, socialdemocratici e verdi, sarebbe favorevole a votare sì. Chiaro che ci sono colloqui in corso.

Anche per quanto riguarda l'Italia, le dichiarazioni del Ministro Urso lasciano intendere che il nostro Paese dichiara di votare no come segnale per tutti i dossier attualmente aperti sui quali dovremo lavorare assieme in Commissione. Insomma, si sta trattando.

Il fronte intanto si allarga

Cinque paesi contrari alla svolta elettrica del 2035. Ma c'è un fronte contiguo appena aperto che ne unisce molti di più. Stiamo parlando del protocollo d'omologazione auto Euro 7, che dovrebbe andare in vigore il 1° luglio del 2025. Le industrie sono state chiare sin da quando è stato proposto, nel novembre scorso: impossibile da rispettare, troppo oneroso in termini di investimenti, e probabilmente anche di costo finale dei veicoli. Meglio chiudere subito la produzione dei motori termici. Si parla di sostenibilità economica, ed ecco scendere in campo molti dei paesi che hanno un'industria automobilistica. A Strasburgo a inizio marzo si sono riuniti i rappresentanti di dodici paesi scettici sulla Euro 7. Sono Repubblica Ceca, Italia, Finlandia, Francia, Germania, Ungheria, Polonia, Portogallo, Romania, Slovenia, Slovacchia, Spagna.

Ha fatto rumore il loro incontro, perché sono tanti, e perché hanno parlato anche del 2035. E le alleanze vanno saldandosi.

Il Commissario Breton: aspettate ad abbandonare il termico

Sarà per questo che anche il fronte politico europeo accusa i primi scricchiolii. Ha fatto molto rumore la dichiarazione del Commissario Europeo all'Industria, Thierry Breton, secondo il quale nessuna decisione è ancora stata presa sul passaggio forzato all'elettrico nel 2035. Per questo Breton ha "chiesto" ai costruttori di auto di attendere che la democrazia abbia completato il suo percorso, prima di fare delle scelte. E di mantenere per ora entrambe le tecnologie motoristiche; anche perché il mondo è grande, e nel 2035 i motori termici potranno ancora essere esportati in molti paesi al di fuori dell'Europa.

Facile a dirsi, meno a farsi: i produttori di auto hanno già deciso da tempo di adeguarsi ai diktat europei, dando impulso alla ricerca sull'elettrico. La dismissione del termico sarebbe già partita.

Come andrà a finire?

La nostra (facile) previsione è che ci vorrà un po' di tempo, ma questo scontro si ricomporrà. Italia e Germania otterranno ciò che chiedono. Vale a dire un possibile dilazionamento dei tempi, e la possibilità di utilizzare gli e-fuels o i bio-



carburanti. Potrebbero essere rivisti anche i limiti della Euro 7, rendendo meno impegnativo l'adeguamento dei propulsori al nuovo standard. Insomma, lo scontro si ricomporrà.

Il futuro potrebbe allora vedere i veicoli elettrici prendere gradualmente più piede nelle realtà economicamente più floride (le auto elettriche costano più delle termiche per ora) e dove ci sarà disponibilità di postazioni di ricarica e di... elettricità.

Al loro fianco potrebbero esserci una schiera di veicoli alimentati a biofuel, carburante derivato da prodotti vegetali, e dagli e-fuels, i carburanti sintetici.

Perché i nuovi carburanti sono a "neutralità carbonica"?

Neutralità carbonica di un processo di combustione significa che non emette (nuovi) composti carboniosi in atmosfera; con un riferimento particolare alla CO₂, il gas serra sul quale si sono concentrate maggiori attenzioni.

Ovviamente questo tecnicamente è impossibile: tutti i processi di combustione comportano l'immissione in atmosfera di composti carboniosi. La chiave è allora nel fatto che sia i biofuel (prevalentemente diesel) che gli e-fuels, assorbono CO₂ in fase di produzione. E nel bilancio finale divengono neutri.

Detto questo, ci sono polemiche intorno a entrambi questi combustibili. I biofuel con le loro colture specifiche sottrarrebbero spazio all'agricoltura per l'alimentazione umana. Gli e-fuels sono invece energivori: per produrre un litro di carburante si consuma il triplo dell'energia che si può riavere indietro bruciandolo.

Dov'è dunque la convenienza? Nel fatto che quell'energia può essere catturata nei posti del mondo dove ce n'è in abbondanza. Posti ventosissimi o assolatissimi ancora non sfruttati, perché l'energia elettrica è difficilmente trasportabile. Trasformando l'elettricità in combustibile liquido potrebbe facilmente essere trasportata e utilizzata. Ecco che gli e-fuels divengono competitivi.

***Fondatore del portale Motoskills.it**