

Fit for 55, Cingolani: una sfida enorme ma oltre all'elettrico puntare sui biocarburanti



Il Consiglio Europeo ha adottato l'orientamento generale su punti importanti del pacchetto **Fit For 55**, che permetterà all'Ue di ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e di conseguire la neutralità climatica entro il 2050.

Per quanto riguarda nello specifico le emissioni dei veicoli su strada, il Consiglio ha convenuto di innalzare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ delle nuove autovetture e dei nuovi furgoni entro il 2030, portandoli al 55% per le autovetture e al 50% per i

furgoni. È stato inoltre deciso di introdurre un obiettivo di **riduzione delle emissioni** di CO₂ **del 100%**, da conseguire **entro il 2035**, per le autovetture e i furgoni nuovi.

Nel 2026 la Commissione valuterà i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni del 100% e la necessità di rivedere tali obiettivi tenendo conto degli sviluppi tecnologici — anche per quanto riguarda le tecnologie ibride plug-in — e dell'importanza di una transizione sostenibile e socialmente equa verso l'azzeramento delle emissioni.

Il Consiglio ha convenuto di porre fine al meccanismo normativo di incentivazione per i veicoli a zero e basse emissioni (ZLEV) a partire dal 2030.

Transizione socio-economica oltre che ambientale

"È una sfida enorme – commenta **il ministro per la Transizione ecologica, Roberto Cingolani**, in un'intervista al Corriere della Sera –. Le batterie sono l'epicentro del cambiamento. Le materie prime necessarie, il litio e altre terre rare, sono in larghissima parte presenti in Cina, per cui anche se l'Europa si impegna a costruire batterie, la sua dipendenza dalle materie prime cinesi sarà molto superiore a quella che adesso abbiamo dal gas e dal petrolio russo. Le batterie poi vanno caricate con energia elettrica rinnovabile altrimenti si perde l'effetto ambientale".

Rispetto ai costi della transizione, non solo di natura economica, ma anche sociale – **Anfia** parla di **70mila posti di lavoro a rischio** – il ministro Cingolani aggiunge: "Come in ogni transizione si perderanno posti di lavoro ma se ne creeranno di nuovi con prodotti e servizi che al momento nemmeno immaginiamo".

Il Ministro lancia però un alert perché nell'immediato bisognerà fronteggiare il pericolo, non solo che le produzioni si restringano per il minor numero di componenti, ma che la **domanda si riduca** per il costo superiore dell'auto elettrica rispetto all'equivalente a benzina.

“Nei Paesi ricchi il Pil procapite medio di un anno è sufficiente a comprare senza problemi un'auto elettrica di ultima generazione. Ma in molti altri Paesi europei servono l'equivalente di 4 o 5 anni di Pil procapite medio. Certamente cambieranno la mobilità e scenderanno i prezzi, questo è sicuro, ma la differenza economica fra i Paesi rimarrà”.

Rispetto alla possibilità che i biocarburanti sintetici riducano le emissioni, Cingolani spiega che "I **nuovi sintetici** consentono di abbattere la produzione di CO₂ a parità di motore. Mezzi pesanti che non potranno facilmente essere elettrificati o chi non potrà permettersi di acquistare l'auto elettrica nel 2035 potrà utilizzare queste tecnologie”.

Infine, riguardo la possibilità per l'Europa di fare acquisti centralizzati, dal momento che la Cina sta stoccando i metalli principali, Cingolani commenta laconicamente: “Chi possiede le materie prime determina il mercato. E questo punto è di debolezza”.

Le batterie accumulano circa 300 wattora per kg di peso – spiega il Ministro –. Se ne dovranno produrre decine di migliaia di tonnellate per elettrificare le auto d'Europa, e i materiali per costruirle li dovremo importare. “Serviranno ricerca e nuove soluzioni”.

Infine, il Ministro auspica la creazione di una **borsa dell'energia rinnovabile** indipendente dalla borsa dell'elettricità prodotta con carburati fossili.

“L'assurdo è che oggi – conclude Cingolani – un megawattora di energia rinnovabile prodotta a bassissimo costo viene poi venduto come se fosse stato prodotto con una turbina a gas”.