

L'industria automobilistica può raggiungere in Europa un obiettivo ambizioso: 80g CO₂/km entro il 2020

Maggio 2010

L'introduzione

Il settore dei trasporti è quello che presenta nell'Unione Europea la maggiore crescita di emissioni di gas a effetto serra¹. Nel 2007 il settore dei trasporti rappresentava il 28% delle emissioni complessive dell'Unione Europea, metà delle quali relative al settore automobilistico².

Riconoscendo il problema, il Presidente della Commissione europea José Manuel Barroso ha individuato il settore dei trasporti, accanto a quello energetico, come settore di azione prioritario per il clima nell'ambito del suo secondo mandato³.

Nel mese di aprile 2010⁴ la Commissione europea ha proposto una strategia su veicoli puliti ed energia. La Commissione ha riconosciuto che "fissare obiettivi di emissione ambiziosi per le automobili è fondamentale per dare impulso alle innovazioni nel lungo periodo e per raggiungere i generali tagli alle emissioni, previsti a livello europeo".

In base alla normativa⁵ adottata nel 2009 dall'Unione europea, la media delle emissioni delle auto vendute in Europa dovrebbe rispettare il limite di 130 grammi di CO₂ per kilometro entro il 2015 e l'obiettivo di 95 grammi per kilometro entro il 2020. Una revisione della normativa è prevista entro la fine del 2012, per mettersi d'accordo sul modo attraverso il quale le case automobilistiche devono raggiungere l'obiettivo al 2020.

I primi studi⁶ effettuati dalla Commissione europea riguardano la realizzabilità dell'obiettivo di 95 grammi di CO₂ per kilometro. Questi studi si sono focalizzati solo sui miglioramenti tecnologici come mezzi per raggiungere le riduzioni, ignorando gli

¹ EEA (2010) *Towards a resource-efficient transport system. TERM 2009: indicators tracking transport and environment in the European Union*

² Commission (2008) *European Energy and Transport: Trends to 2030, Update 2007*

³ *Political guidelines for the next Commission, September 2009*

⁴ COM(2010)186 final

⁵ Regulation 443/2009/EC

⁶ AEA (2008) *Impacts of regulatory options to reduce CO₂ emissions from cars, in particular on car manufacturers, Final Report*; AEA (2009) *Assessment with respect to long term CO₂ emission targets for passenger cars and vans: Final Report*

altri strumenti come la riduzione delle performance e lo spostamento verso le auto più piccole. In base a queste limitative assunzioni, un obiettivo di 85 grammi per kilometro è stato individuato come il massimo obiettivo raggiungibile.

Greenpeace ha commissionato uno studio separato per dimostrare la fattibilità di un obiettivo più ambizioso di 80 grammi di CO₂ per kilometro nel 2020. Questo obiettivo aumenterebbe i risparmi di emissione a 100 milioni di tonnellate di CO₂ entro il 2020, invece delle 80 milioni di tonnellate risparmiate con un target di 95 grammi per kilometro entro il 2020, secondo le ricerche realizzate da Greenpeace⁷.

Lo studio è realizzato mentre i ministri dell'Unione Europea discutono il quadro normativo, parte integrante della strategia sui veicoli puliti e efficienti.

Quattro percorsi per raggiungere gli 80 grammi per kilometro entro il 2020.

Lo studio rivela che un obiettivo di 80 grammi per kilometro può essere raggiunto entro il 2020 attraverso diversi percorsi:

- (1) Una maggiore proporzione di veicoli ibridi (75%), una quota di auto elettriche (5%) e una quota di modelli a minore impatto ambientale (come quelli della tecnologia ECONetic della Ford, Blue Lion della Peugeot o Bluemotion della Volkswagen) (20%) nel totale delle nuove automobili vendute al 2020, permetterebbe alle case automobilistiche di raggiungere l'obiettivo con le attuali prestazioni esistenti e con l'attuale segmentazione del mercato. I costi sarebbero contenuti entro limiti accettabili, ma le case automobilistiche troverebbero difficile raggiungere ulteriori tagli delle emissioni oltre il 2020, essendo raggiunti i limiti di quanto è possibile fare attraverso la tecnologia di combustione interna.
- (2) Un incremento nella proporzione dei veicoli elettrici al 25% delle auto vendute al 2020 permetterebbe alle case automobilistiche di raggiungere l'obiettivo utilizzando una quota minore di auto ibride (45%), mentre il 10% delle automobili potrebbe non evolversi. La domanda addizionale di energia da veicoli elettrici connessi alla rete elettrica dovrebbe essere coperta da fornitura di energia rinnovabile addizionale. Questo percorso sarebbe costoso da percorrere ma metterebbe l'Unione europea in una potenziale traiettoria a zero emissioni, cosa che non può dirsi per gli altri scenari .
- (3) Una combinazione di riduzione dei limiti di velocità e riduzione del peso delle autovetture aiuterebbe a raggiungere un obiettivo più ambizioso. I costi per le case automobilistiche sarebbero una perdita di redditività se si conservano gli attuali modelli di business che si basano sulla vendita di veicoli con performance eccessive. I costi reali si concretizzerebbero nel passaggio dalla vendita di gadget alla vendita di tecnologie di efficienza nei consumi.

⁷ TML (2008) *CO₂ Targets. Report to Greenpeace.* See http://www.tmluven.be/project/greenpeace/20080828Greenpeace_CO2_Targets.pdf

Focalizzarsi su minori consumi e minor peso potrebbe funzionare come condizione per la penetrazione dei veicoli elettrici.

- (4) Uno spostamento di mercato verso auto più piccole, incluso le 'micro-car', permetterebbero alle case automobilistiche di raggiungere gli 80 grammi anche con l'introduzione di una quota minore di automobili ibride (25%) e una quota maggiore di automobili tradizionali a combustione interna (15%), assumendo, comunque, che sarebbe raggiunta una quota piuttosto alta di veicoli elettrici (15%).

Azioni normative

La scelta tra questi percorsi differenti può significativamente essere influenzata dal legislatore. L'obiettivo degli 80 grammi per kilometro dovrebbe essere incluso nella revisione del Regolamento 443/2009/EC, ma l'Unione europea può, inoltre, adottare le seguenti misure aggiuntive per orientare le scelte:

- Fissare un limite di velocità massimo per automobili per assicurare che passi in avanti nell'efficienza non vengano cancellati dall'incremento nelle performance;
- Promuovere zone a zero emissione per incentivare la penetrazione di auto elettriche;
- Considerare nella revisione della normativa, in particolare l'Allegato II della Direttiva 2007/46/EC, i nuovi segmenti di auto di piccole dimensioni.

Indipendentemente dal percorso scelto, l'Unione europea dovrebbe inoltre:

- Abolire i cosiddetti 'super-crediti', ovvero gli sconti agli obiettivi di riduzione per le cosiddette 'eco-innovazioni' e per i veicoli a emissioni bassissime, in modo da assicurare che gli obiettivi di riduzione della CO2 siano effettivamente raggiunti;
- Accelerare la revisione delle procedure di test per i veicoli in modo che riflettano le reali condizioni di guida;
- Rafforzare la Direttiva 1999/94/EC sull'etichettatura per promuovere una maggiore attenzione nel pubblico e incentivare scelte più sostenibili;
- Introdurre l'uso del kWh/km invece della CO2/km come base per gli interventi normativi tesi a promuovere l'efficienza energetica indipendentemente dalla tecnologia dei veicoli.

Effetti per le case automobilistiche e per i consumatori.

Un obiettivo di 80 grammi per kilometro al 2020 rappresenterebbe un incremento dei costi per l'industria, indipendentemente dal percorso scelto. Questo può essere considerato un costo necessario per una svolta nell'industria automobilistica. L'industria dell'auto riduce di 3000 euro ogni 13 anni i costi per veicolo prodotto. Nello stesso arco di tempo, tipicamente aggiunge 4000 euro di cosiddetti 'optional' ai veicoli. Questo porta a un graduale incremento del livello dei costi.

Inoltre, l'industria dell'auto in Europa non è basata solo sulla competizione di prezzo. I consumatori sono infatti disposti a pagare un premio significativo per i componenti aggiuntivi che offrono performance marginali, come accorgimenti estetici e comfort.

Per i consumatori, ogni incremento in efficienza, anche se raggiunto usando una tecnologia costosa, comporta un beneficio netto. Infatti, sia i veicoli ibridi che gli ibridi plug-in offrono al proprietario un beneficio netto nei primi cinque anni di possesso rispetto alle auto convenzionali.

L'industria richiede di avere possibilità di programmare e tempo per adeguarsi alle modifiche. Ciò non significa, tuttavia, che è impossibile rispondere rapidamente alle nuove esigenze di regolamentazione o addirittura a richieste del mercato. Se da un lato è vero che l'industria fatica a progettare e fabbricare un veicolo completamente nuovo in meno di 48 mesi, è vero che la riduzione di anidride carbonica è stata all'ordine del giorno almeno a partire dalla conferenza di Rio nel 1992. La mancanza di una visione strategica da parte delle case automobilistiche in termini di introduzione di tecnologie a bassa intensità di anidride carbonica non può essere accettata come scusa per non agire adesso.

Le richieste di Greenpeace

Greenpeace ritiene che un obiettivo di 80g/km entro il 2020 sia una condizione essenziale per conseguire le riduzioni necessarie per la piena de-carbonizzazione del settore entro il 2050, come parte di una generale strategia di riduzione delle emissioni nell'Unione europea. Solo a queste condizioni i paesi della UE possono rispettare il loro obiettivo dichiarato di limitare l'incremento della temperatura media ben al di sotto di 2 gradi Celsius rispetto all'era preindustriale.

Pertanto:

- La **Commissione europea** dovrebbe prendere in considerazione obiettivi inferiori a 95g/km nei suoi lavori preparatori per la prossima revisione del Regolamento 443/2009/EC.
- Gli **Stati membri** dovrebbero sostenere un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ a 80 grammi per kilometro entro il 2020 per le nuove auto vendute in Europa.