



1 dicembre 2008

Analisi di Greenpeace sull'accordo finale sul regolamento per la riduzione delle emissioni di CO2 dalle auto.

Il primo regolamento sulle emissioni di CO2 dalle auto è stato strutturato in modo tale da non raggiungere mai l'obiettivo di una media di 130 grammi di CO2 per chilometro dalle nuove auto.

L'Unione Europea ha un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 dalle automobili di una media di 120 grammi per chilometro entro il 2012. Questo obiettivo è stato confermato l'anno scorso dal Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea.

In seguito al fallimento dell'impegno volontario preso dall'industria automobilistica, la Commissione Europea ha proposto di accelerare le riduzioni di CO2 e di portare automobili a bassa emissione sulle strade europee appena possibile. La proposta della Commissione assume che 10 grammi verrebbero da "misure complementari", mentre le case automobilistiche dovrebbero raggiungere emissioni medie di **130 grammi per chilometro entro il 2012**, misurate secondo le procedure di test ufficiali dell'Unione Europea. Nel suo voto del 25 settembre, la Commissione Ambiente del Parlamento Europeo ha largamente confermato la proposta della Commissione, introducendo un ulteriore obiettivo di **95 grammi per il 2020**.

Nonostante questo, il testo finale della normativa, così come concordato tra il Consiglio dei Ministri e il Parlamento Europeo, è troppo debole per conseguire decisive riduzioni di CO2, a causa di una combinazione di scappatoie per **ritardare** e **diluire** gli obiettivi proposti.

L'obiettivo di 130 grammi per chilometro non sarà raggiunto né nel 2012, né successivamente:

- Nel 2012, il livello di emissioni medie per essere in regola sarà **164.5 g per chilometro**. Questo valore costituisce addirittura un incremento rispetto alla media di 158 grammi di CO2 per chilometro del 2007.
- Nel 2015, il livello di emissioni medie per essere in regola sarà **139 g per chilometro**. Quindi solo una riduzione del 2% rispetto all'attuale trend.

Trend di riduzione delle emissioni medie tra il 1995 e il 2005, e proiezione fino al 2015.

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
185.0	182.6	180.2	177.9	175.6	173.3	171.0	168.8	166.6	164.4	162.3

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
160.2	158.1	156.1	154.0	152.0	150.1	148.1	146.2	144.3	142.4

Effetto cumulato delle scappatoie nel 2012 e 2015.

Proposta	gCO2/km nel 2012	gCO2/km in 2015	Assunzioni
Graduale introduzione ('phase-in') degli obiettivi per le case automobilistiche: Nel 2012, il 65% della flotta di ogni casa automobilistica deve essere conforme, nel 2013 il 75%, nel 2014	22	-	Lo IEEP ha calcolato l'effetto del "phase-in" (date le due ipotesi che le emissioni medie di CO2 rimangano al livello del 2007, e che non ci sia un ulteriore incremento del peso dei veicoli tra il 2007 ed il 2012). Se

l'80% e nel 2015 il 100%.			questi parametri seguissero invece i trend correnti (per esempio la CO2 diminuisse ed il peso dei veicoli aumentasse), gli sforzi necessari per raggiungere gli obiettivi sarebbero ancora minori. ¹
Crediti per "eco-innovazioni": le cosiddette "tecnologie innovative" possono contribuire all'obiettivo di ogni casa automobilistica fino a 7 grammi e fino al 2014.	7	-	Tutte le case automobilistiche faranno probabilmente largo uso dei crediti per "eco-innovazioni", raggiungendo il limite più alto di 7 grammi.
Sanzioni: Un margine di sicurezza di tre grammi permetterebbe alle case automobilistiche di pagare solo 5 euro per il primo grammo, 15 euro per il secondo grammo e 25 euro per il terzo grammo oltre il proprio obiettivo. ²	-	3	Somme tra i 5 e i 25 euro sono molto al di sotto del costo di adeguamento per tutte le case automobilistiche, secondo quanto stabilito dalla Valutazione di Impatto della Commissione Europea. L'industria preferirebbe pagare piuttosto che adeguarsi alle richieste.
Assunzione della massa media del 2006: Cambiamenti nel peso medio avrebbero effetti solo dal 2015.	3	4.5	Secondo la valutazione di impatto della Commissione Europea, la massa media si incrementerà molto probabilmente a un tasso dello 0.82% dopo il 2006, che è un tasso di incremento più lento rispetto a prima del 2006.
Crediti per flexfuel: Per auto con alimentazione flessibile (flexfuel) ³ , le emissioni testate si ridurrebbero del 5%, ammesso che il 30% delle stazioni di rifornimento offrisse carburante E85.	0.1	0.1	Tutte le auto a benzina vendute in Svezia sarebbero equipaggiate con la tecnologia flexfuel. Si tratta dell'1,6% delle auto vendute nell'Unione Europea.
Supercrediti per "automobile a bassissime emissioni": le auto sotto i 50 g di CO2 per km conterebbero come 3 automobili nel 2012.	2	1	Nel 2012, lo 0,5% delle automobili vendute avrebbe zero emissioni e un altro 0,5% delle automobili avrebbe emissioni sotto i 50g/km. Nel 2016, l'1% avrebbe zero emissioni e un altro 1% avrebbe emissioni sotto i 50g/km.
Deroghe per produttori di nicchia: le case automobilistiche che vendono tra 100.000 e 300.000 automobili all'anno dovrebbero raggiungere una riduzione massima del 25% rispetto al 2006/2007.	0.4	0.4	Secondo il governo inglese le riduzioni nei risparmi di emissione sarebbero minori di 0,5g.
Effetto sugli standard di conformità	34.5	9	

Per ulteriori informazioni, contattare Andrea Lepore, responsabile campagna Trasporti e Clima di Greenpeace al +39 3487630682, oppure via mail andrea.lepore@it.greenpeace.org

¹ Institute for European Environmental Policy (IEEP): 'Impact of phasing-in passenger car CO2 targets on levels of compliance', Agosto 2008, vedi http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:515.

² Consideriamo che nessuna casa automobilistica dovrebbe pagare sanzioni nel 2012 se l'obiettivo venisse raggiunto.

³ Le automobili flexfuel sono veicoli ad alimentazione flessibile progettati per viaggiare a benzina o con miscela E85 (85% di etanolo).