

'In assenza di una regolamentazione legislativa, i progressi tecnici sono stati usati per produrre automobili più potenti e più inquinanti, piuttosto che per ottenere riduzioni nelle emissioni di CO2.'



REPORT SULL'IMPATTO SOCIALE

FUORI STRADA

Le pretese dell'industria automobilistica.

INTRODUZIONE

L'Unione Europea si è impegnata, ratificando il protocollo di Kyoto, a ridurre le emissioni di gas ad effetto serra dell'8%, tra il 2008 ed il 2012, e si è impegnata, successivamente, ad una ulteriore riduzione del 30% entro il 2020.

I trasporti sono responsabili del 22% delle emissioni di gas effetto serra, e tale percentuale è costantemente in aumento, in parte per l'incremento del numero delle auto, ma soprattutto per il fatto che i progressi tecnologici che migliorano l'efficienza nei consumi non vengono introdotti nel mercato automobilistico.

Sul versante della domanda, l'aumento del prezzo del petrolio ha notevolmente incrementato la richiesta di automobili efficienti dal punto di vista dei consumi.

Nonostante l'enorme dibattito sull'incremento del prezzo del petrolio e sulle conseguenze dell'effetto serra, esiste un notevole deficit informativo da parte dei consumatori, ma anche dei rivenditori, riguardo alle automobili maggiormente efficienti. Molto spesso gli automobilisti ritengono erroneamente che automobili più efficienti, come le ibride, siano anche più costose, e nello stesso tempo i rivenditori non sono incentivati dai produttori a promuovere questo tipo di automobili.

Recenti studi dimostrano, inoltre, che non esistono barriere tecniche né di mercato al raggiungimento degli obiettivi di riduzione della CO2.

ANALISI DEI COSTI E DEGLI EFFETTI DI PRECEDENTI LEGISLAZIONI NEL SETTORE AUTOMOBILISTICO.

Il presente report ha lo scopo di dimostrare come i costi di adeguamento siano puntualmente sovrastimati dall'industria automobilistica e come argomentazioni quali la perdita di posti di lavoro vengano sollevate (ma poi smentite dai fatti) ogni volta che l'Unione Europea tenta di introdurre legislazioni che riguardano l'industria automobilistica. Esempi sono la direttiva Europea sugli standard di emissione dei veicoli (91/441/EEC), lo European Auto-oil Programme, la Regolamentazione Euro 5/6 sulle emissioni inquinanti, la legislazione europea sulle cinture di sicurezza. In tutti questi casi i costi di adeguamento sono stati enormemente sovrastimati dall'industria automobilistica, mentre sono stati sottostimati il potenziale innovativo delle industrie stesse e gli effetti generali positivi, con importanti riflessi anche di carattere economico, sull'ambiente e sulla salute delle persone.

Precedenti legislazioni europee per il settore automobilistico	Costi di adeguamento previsti dall'industria automobilistica	Costi effettivi
Direttiva Europea sugli standard di emissione dei veicoli (91/441/EEC)	420-560 € per unità	40-70 € per unità
European Auto-oil Programme	102-178 € per unità	51 € per unità
Regolamentazione Euro 5/6 sulle emissioni inquinanti	900 € per unità	377 € per unità

- **Direttiva Europea sugli standard di emissione dei veicoli (91/441/EEC).**

La Direttiva mirava ad armonizzare e restringere gli standard di emissioni per i veicoli a motore all'interno dello standard EEC (Euro 1), allo scopo di proteggere la salute pubblica ed incrementare la competitività dell'industria automobilistica europea rispetto ai

produttori americani e giapponesi. Le case automobilistiche sostenevano che un catalizzatore sarebbe costato tra i 420 € ed i 560 € per ogni automobile prodotta. In realtà il costo effettivo di un catalizzatore è risultato essere più basso del 90% (ca.40-70 € per ogni unità), per cui il prezzo delle automobili non ha subito alcun incremento rilevante dopo che la Direttiva è entrata in vigore. Invece, ci sono stati effetti positivi sia dovuti alla produzione di motori più sofisticati ed efficienti, nonché benefici indiscutibili sulla salute e sull'ambiente.

- **European Auto-oil Programme**

La Direttiva 98/69/EC aveva lo scopo di innalzare gli standard qualitativi dei carburanti per ridurre le emissioni inquinanti dalle automobili. Il programma obbligò l'industria petrolifera ad adeguare i carburanti prodotti ad elevati standard qualitativi (in particolare al rispetto di limiti per il piombo e lo zolfo contenuto).

L'industria automobilistica stimò costi di adeguamento tra i 103 € ed i 178 €, mentre i costi effettivi di un catalizzatore per rispettare i relativi standard Euro 3 ed Euro 4 sono risultati essere pari a ca.51 €. Uno dei risultati positivi è stato che lo sviluppo di carburanti di elevata qualità ha permesso la realizzazione dei motori diesel GDI, che sono i sistemi attualmente più efficienti.

- **Regolamentazione Euro 5/6 sulle emissioni inquinanti**

Lo scopo della Regolamentazione era quello di restringere gli standard per le emissioni di gas inquinanti. I nuovi standard saranno applicati dal 2009 (Euro 5) e dal 2014 (Euro 6). L'industria automobilistica ha tentato di indebolire la Regolamentazione, sostenendo che i costi di adeguamento sarebbero stati troppo alti e le case automobilistiche italiane avrebbero perso in competitività rispetto alle case automobilistiche americane e giapponesi.

Anche in questo caso i costi stimati dalla Commissione Europea (377 € per auto) sono notevolmente inferiori da quelli proclamati dalle case automobilistiche (900€ per auto). Nonostante i nuovi standard non siano ancora entrati in vigore, diverse case automobilistiche si sono già adeguate allo standard Euro 5, introducendo i filtri antiparticolato sulle automobili diesel, mentre molti modelli, dovendo già rispettare gli standard americani già in vigore, sono già pronte per il rispetto degli standard Euro 6.

- **Legislazione europea sulle cinture di sicurezza.**

La Direttiva 77/541/EEC ha reso obbligatorie le cinture di sicurezza per le automobili dal 1977. L'industria automobilistica si è dimostrata molto riluttante all'introduzione della cintura di sicurezza. La

legislazione è stata più volte emendata nel tempo fino a comprendere l'obbligo delle cinture di sicurezza anche per i passeggeri di autobus, pullman e camion oltre i 3.500 kg.

La legge è stata combattuta dall'industria automobilistica, nonché dagli operatori del trasporto su gomma, quali gestori di autobus e camion.

Il timore era che i costi di adeguamento fossero troppo alti. I fatti hanno dimostrato che i costi non erano alti come quelli stimati, mentre alti sono stati i benefici generali, in termini soprattutto di vite salvate (50.000 vite salvate solamente in Gran Bretagna nei primi 20 anni di applicazione della legge).

STUDI EFFETTUATI SULLA CORRENTE PROPOSTA DELLA COMMISSIONE.

Il report mostra i risultati di tre studi che analizzano le conseguenze stimate della corrente proposta legislativa. Tali studi sono stati realizzati da:

1. Commissione Europea (Impact Assessment 2007)
2. Centre for European Economic Research (Zew 2006)
3. European Trade Union Conference (ETUC 2007)

Dai tre studi citati si evince come dall'applicazione della legislazione proposta siano previsti riflessi negativi poco rilevanti per l'industria automobilistica e, comunque, ampiamente bilanciati dagli effetti positivi sull'occupazione dovuti al re-bilanciamento tra le diverse modalità di trasporto.

1. Valutazione d'impatto della Commissione Europea (Impact Assessment 2007)

La valutazione d'impatto condotta dalla Commissione Europea ha lo scopo di valutare gli effetti sull'occupazione e sulla concorrenza derivanti dall'introduzione della legislazione per la riduzione delle emissioni di CO₂. La necessità di questa analisi è dovuta al riconoscimento della notevole importanza data al settore automobilistico che nell'Unione Europea offre lavoro a 12 milioni di persone ed è responsabile del 3% del prodotto interno dell'Unione Europea.

Lo studio analizza gli effetti sulla riduzione di CO₂ e sull'occupazione di tre diversi scenari, derivanti dall'applicazione per il 2012 di un obiettivo unico per tutte le case automobilistiche, di un obiettivo differenziato basato su di un parametro di utilità (massa o impronta), o da un obiettivo individuato in termini di riduzione percentuale rispetto alle precedenti performance di ogni casa automobilistica.

Lo studio mette in evidenza come, dal punto di vista della concorrenza tra le case automobilistiche, non si possa definire anticipatamente eventuali vincitori o perdenti, in quanto i risultati variano molto a seconda che si analizzi un orizzonte temporale più o meno lungo, oppure che si analizzino determinati segmenti di mercato o tipologie di auto.

Mentre gli effetti generali sull'occupazione a lungo termine potrebbero essere positivi, oltre a constatare un vantaggio concorrenziale a livello internazionale dovuto alla produzione di automobili a minore emissione di CO2.

Studio	Metodo	Scenari analizzati	Riduzione di CO2	Effetti sull'occupazione
Valutazione d'impatto dell'Unione Europea	Simulazioni basate su modelli econometrici dinamici	Obiettivo unico (130 g/km per tutti) dal 2012	Dipende dai sistemi adottati di scambio e adeguamento	Effetti marginali sull'occupazione
		Obiettivo basato su un parametro di utilità	Dipende dalle assunzioni fatte sullo sviluppo della massa del parco auto	
		Obiettivo di riduzione con applicazione percentuale	Dipende ³ dai successivi sviluppi nelle quote di mercato dei produttori di auto	

2. Studio condotto dal Centre for European Economic Research (Zew 2006)

Lo studio condotto nel 2006 dal Centro Europeo per la Ricerca Economica analizza, in base a diversi scenari di costi indotti e di obiettivi ipotizzati, l'impatto sull'economia e l'ambiente, nonché aspetti di carattere sociale. Secondo lo studio l'introduzione della legislazione non avrà effetti rilevanti sulla domanda di trasporto, sulla produttività e sulla distribuzione dei profitti. Stabilisce che gli eventuali effetti sull'occupazione, sarebbero mitigati dal fatto che molte case

automobilistiche stanno portando una parte dei propri stabilimenti al di fuori dell'Unione Europea.

3. European Trade Union Conference (ETUC 2007)

Lo studio condotto nel 2007 dalla European Trade Union Conference si basa sull'analisi degli effetti dei cambiamenti climatici e dei potenziali costi e benefici sociali delle politiche di riduzione delle emissioni di CO₂. Il risultato, nei differenti scenari analizzati, ha messo in evidenza che, seppure ci possano essere degli effetti negativi sull'occupazione nel settore del trasporto privato su gomma, tali effetti sarebbero pienamente compensati dai maggiori effetti positivi sull'occupazione derivanti dal re-bilanciamento tra le diverse modalità di trasporto in favore dei trasporti ferroviario e pubblico.

CONCLUSIONI

Dall'analisi effettuata sugli iter legislativi di precedenti politiche ambientali nel settore dei trasporti, risulta chiaro come i costi di adeguamento sono stati sempre sovrastimati dall'industria automobilistica, mentre i benefici generali sulla salute e sull'ambiente hanno notevolmente superato i relativi costi.

Dagli studi scientifici sugli impatti della corrente proposta legislativa della Commissione Europea, non emergono motivi che ne giustifichino la modifica. Effetti negativi sull'occupazione nel settore automobilistico, se si verificassero, sarebbero ampiamente superati da effetti positivi sull'occupazione derivanti dal re-bilanciamento verso altri soggetti operanti nel settore dei trasporti (ferrovie e trasporto pubblico).

L'indebolimento della legislazione sulle emissioni di CO₂ renderebbe necessarie regolamentazioni più dure in altri settori per permettere all'Europa di raggiungere gli obiettivi generali per i quali si è impegnata a livello internazionale.

Se l'Europa non tenesse fede alle proprie promesse, rischierebbe una pericolosa perdita di credibilità, influenzando negativamente lo stesso impegno degli altri paesi nell'introduzione di misure per la riduzione dell'impatto ambientale.