

"Affrontare i cambiamenti climatici è cruciale per la salvaguardia del futuro del pianeta. Per l'Europa significa avere nuove importanti opportunità. È arrivato il momento di coglierle con fiducia, e con entrambe le mani."

José Manuel Barroso, Presidente della Commissione Europea.

VADE RETRO CO2: PERCHÈ RESPINGERE LE RICHIESTE DELLA LOBBY DELL'AUTO E DEL GOVERNO BERLUSCONI

NOVEMBRE 2008

Il Regolamento per la riduzione delle emissioni di CO2 dalle automobili, proposto dalla Commissione Europea nel 2007, fissa degli obiettivi specifici di riduzione delle emissioni di CO2 da raggiungere entro il 2012, prevedendo sanzioni per le case automobilistiche che non li rispettano. La normativa, attualmente al vaglio del Consiglio dell'Unione Europea, sarà sottoposta al voto del Parlamento Europeo entro la fine dell'anno.

Le case automobilistiche - guidate dai tre marchi tedeschi Mercedes, BMW e Volkswagen - hanno fin dall'inizio fatto pressione sui propri governi e sul legislatore europeo per osteggiare il regolamento comunitario per la riduzione delle emissioni di CO2 dalle automobili, chiedendo di indebolire gli obiettivi di riduzione e di posticiparne l'entrata in vigore.

Il Governo Berlusconi si oppone al pacchetto energia e clima e all'approvazione di un Regolamento comunitario efficace per la riduzione delle emissioni di CO2 dalle automobili nuove vendute in Europa. Con il supporto di Germania, Francia e Gran Bretagna, sta tentando di rendere la legge completamente inefficace riducendo le sanzioni a un livello che permetterebbe alle case automobilistiche di ignorare interamente il regolamento.

L'industria automobilistica italiana, la Fiat, è una delle case automobilistiche che presentano le minori emissioni medie di CO2, nonché la più vicina al raggiungimento degli obiettivi previsti dal regolamento. Nonostante questo, il Governo italiano, osteggiando il regolamento, non sta puntando sull'efficienza nei consumi, che è il vero vantaggio competitivo dell'industria automobilistica italiana.

1. L'impegno dell'Europa per rispondere ai cambiamenti climatici

L'Unione Europea si è posta come leader mondiale nella risposta ai cambiamenti climatici. Ratificando il protocollo di Kyoto, si è impegnata a ridurre le emissioni di gas a effetto serra dell'8%, tra il 2008 e il 2012, e, successivamente, a una ulteriore riduzione del 30% entro il 2020.

Dopo il settore della produzione di energia, il settore dei trasporti è la seconda fonte di produzione di gas serra in Europa, con il 22% delle emissioni di CO2, il principale gas a effetto serra. Di questa quota, più della metà è dovuta al trasporto automobilistico, che è uno dei pochi settori in cui le emissioni stanno ancora crescendo, invece di ridursi. Tra il 1990 e il 2005, infatti, le emissioni di CO2 dal trasporto automobilistico sono cresciute del 26%.

I progressi tecnologici ottenuti in questi anni non sono bastati a neutralizzare l'effetto dell'aumento del traffico e delle dimensioni delle automobili.

Il Regolamento per la riduzione della CO2 dalle automobili rappresenta il primo passo in questa direzione all'interno del pacchetto energia e clima. 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.

2. La proposta di regolamento europeo

Nel 1998 le case automobilistiche si erano impegnate a ridurre le emissioni medie delle automobili vendute in Europa a 140g di CO2 per km entro il 2008. Nel 2007 le emissioni medie erano ancora pari a 160 g/km.

La Commissione Europea, pertanto, nel dicembre 2007, ha emesso una proposta di Regolamento comunitario per ridurre le emissioni di CO2 delle automobili nuove vendute in Europa.

Il Regolamento proposto dalla Commissione Europea stabilisce:

- un obiettivo generale di riduzione delle emissioni pari a 130g di CO2 per km entro il 2012
- obiettivi specifici per le emissioni medie di ogni singola casa automobilistica
- sanzioni calcolate per ogni grammo e per ogni automobile venduta: 20€ nel 2012 fino a diventare 95€ nel 2015

Con il voto del 25 settembre 2008, la Commissione Ambiente del Parlamento Europeo ha, inoltre, aggiunto a larga maggioranza alla proposta:

- un obiettivo di riduzione delle emissioni medie pari a 95g di CO2 per km entro il 2020

La proposta di regolamento è stata fortemente attaccata dalla lobby delle case automobilistiche, in particolare da quelle tedesche, che producono le automobili più pesanti, potenti e con alte emissioni di CO2.

Le case automobilistiche chiedono più tempo, cercando di ottenere una posticipazione dell'obiettivo del 2012 al 2015.

3. Le richieste di Greenpeace

Greenpeace chiede al legislatore europeo:

- **di non posticipare l'obiettivo del 2012 e di evitare pericolose scappatoie;**
- **di fissare sanzioni che inducano le case automobilistiche a raggiungere le riduzioni richieste;**
- **di rafforzare il regolamento con un obiettivo vincolante per il 2020.**

3.1 Non posticipare l'obiettivo del 2012 ed evitare pericolose scappatoie

Il Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea sta adottando una posizione che, se divenisse legge, permetterebbe alle case automobilistiche di non fare alcuno sforzo per i prossimi dieci anni, e di continuare a seguire il loro attuale trend. Le emissioni medie di 130 grammi per kilometro non sarebbero mai raggiunte, grazie alla combinazione di **pericolose scappatoie** e della **posticipazione dell'obiettivo** proposto.

Pericolose scappatoie

Il Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea ha proposto una serie di pericolose scappatoie.

Se tutte le scappatoie venissero accettate, l'obiettivo di 130 grammi per kilometro non sarebbe raggiunto né nel 2012, né successivamente:

- Nel 2012, il livello di emissioni medie per essere in regola sarebbe **148,5 g per kilometro**.
- Nel 2015, il livello di emissioni medie per essere in regola sarebbe **139 g per kilometro**.

Effetto cumulato delle scappatoie nel 2012 e 2015 (senza considerare il phase-in).

| Proposta | gCO ₂ /km nel 2012 | gCO ₂ /km in 2015 | Assunzioni |
|---|-------------------------------|------------------------------|--|
| 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 farebbero largo uso dei crediti per "eco-innovazioni", raggiungendo il limite più alto di 7 grammi. |
| Sanzioni : le case automobilistiche pagherebbero solo 25 euro per scostamenti fino a 3 grammi e, fino al 2015, 40 euro per scostamenti tra i 4 e i 6 grammi. | 6 | 3 | Sia 25 euro che 40 euro sono sotto il costo marginale di adeguamento per tutti le case automobilistiche, come ha stabilito la Valutazione di Impatto della Commissione Europea. Le industrie preferirebbero 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) ¹ , 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 CO ₂ 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 | 18.5 | 9 | |

Fino al 2012, le emissioni richieste corrisponderebbero a riduzioni annuali dell'1,3% corrispondente all'incirca all'attuale tasso di riduzione delle emissioni. Nel 2015, la legge otterrebbe non più del 2% di riduzione rispetto ai trend correnti.

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

¹ Le automobili flexfuel sono veicoli ad alimentazione flessibile progettati per viaggiare a benzina o con miscela E85 (85% di etanolo).

| | | | | | | | | | | |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 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 |

Il pericolo della posticipazione dell'obiettivo (attraverso il phase-in)

Inoltre, il Consiglio dei Ministri propone un'introduzione graduale (phase-in) degli obiettivi per le case automobilistiche richiedendo solo una parziale conformità tra il 2012 e il 2014.

Un'analisi svolta dall'Istituto per le Politiche Ambientali Europee (IEEP) ha mostrato che anche se gran parte delle flotte di ogni casa automobilistica fosse conforme, le emissioni medie rimarrebbero alte.

Effetto cumulato del phase-in e delle scappatoie

| | 60% della flotta conforme -Proposta Presidenza | 80% della flotta conforme - Proposta olandese |
|---|---|--|
| Emissioni medie nel 2012 senza scappatoie, secondo IEEP | 154 | 146 |
| Effetto cumulate delle scappatoie (escludendo le sanzioni, assumendo che tutti i produttori fossero conformi) | 12.5 | 12.5 |
| Emissione medie per ottenere la conformità nel 2012 | 166.5 | 158.5 |

L'analisi dell'IEEP si basa su due assunti chiave:

- non ci saranno ulteriori riduzioni nelle emissioni medie di CO2 tra il 2007 e il 2012
- non ci saranno incrementi nel peso medio dei veicoli tra il 2007 e il 2012

Entrambi queste ipotesi sono addirittura prudenti. Se questi parametri seguissero davvero il trend attuale nei prossimi anni (ad esempio la CO2 si riducesse e il peso si incrementasse) entrambi avrebbero l'effetto di ridurre gli sforzi di cui le case automobilistiche avrebbero bisogno per raggiungere i loro obiettivi. In questo caso la proposta di phase-in incoraggerebbe la maggior parte delle case automobilistiche a impegnarsi di meno e a ritardare l'azione.

L'effetto complessivo delle scappatoie e delle posticipazioni significherebbe che, se tutti gli emendamenti del Consiglio fossero adottati, le case automobilistiche non dovrebbero fare alcuno sforzo fino al 2012.

3.2 Fissare sanzioni che inducano a raggiungere le riduzioni richieste

La valutazione di impatto della Commissione Europea stabilisce che: "...per raggiungere un effetto deterrente è necessaria una sanzione pari al livello più alto dei costi marginali di adeguamento (150 € per grammo) per ognuno dei produttori."² **Se le sanzioni venissero abbassate sotto i 95€, sarebbe certo che alcune case automobilistiche troverebbero più conveniente pagare le sanzioni piuttosto che adeguarsi agli standard richiesti.** Se i costruttori considerassero le sanzioni come dei costi operativi aggiuntivi, la normativa fallirebbe.

² Impact Assessment SEC(2007) 1723 – Documento accompagnatorio alla Proposta della Commissione Europea per una normativa per la riduzione delle emissioni di CO2 dalle automobili.

L'esperienza degli Stati Uniti dimostra che i costruttori europei sono pronti a pagare le sanzioni invece di adeguarsi agli standard CAFE (Corporate Average Fuel Economy). BMW, Daimler e Porsche hanno regolarmente violato le regole. Nel 2006, BMW ha pagato 5,1 milioni di dollari, Porsche 4,6 milioni di dollari e Volkswagen 1 milione di dollari.³

3.3 Rafforzare il regolamento con un obiettivo vincolante per il 2020

Greenpeace ritiene che un obiettivo vincolante per il 2020 dovrebbe essere parte integrante della normativa, per assicurare una costante riduzione dell'impatto delle automobili sul clima. Una regolamentazione che preveda riduzioni di CO2 entro il 2020 sarebbe anche molto più lineare rispetto agli obiettivi di salvaguardia del clima stabiliti dall'Unione Europea.

I risparmi di CO2 garantiti dalla normativa si incrementerebbero decisamente se fossero stabiliti ulteriori obiettivi oltre il 2012, secondo i calcoli effettuati da Transport & Environment Leuven (TML).⁴ Stabilendo un obiettivo di 80g di CO2 per km si avrebbe un risparmio di emissioni pari a **121 milioni di tonnellate di CO2 equivalenti** nel 2020 invece di 43 milioni di tonnellate raggiungibili attraverso l'attuale proposta della Commissione. Un obiettivo di **95 g di CO2 per km**, come concordato dalla Commissione Ambiente del Parlamento Europeo, raddoppierebbe le riduzioni di CO2 raggiungendo la soglia di **93 milioni di tonnellate** di CO2 equivalenti entro il 2020.

È, inoltre, di fondamentale importanza che l'obiettivo di riduzione per il 2020 sia vincolante. Un obiettivo non vincolante soggetto a una revisione nel 2010 o nel 2014 non offrirebbe certezza ai costruttori sugli adeguamenti che sarebbero richiesti a ognuno di loro.

³ Just Auto: US: CAFE fines hit European manufacturers, 4 Gennaio 2008

⁴Vedi http://www.tmleuven.be/project/greenpeace/20080828Greenpeace_CO2_Targets.pdf.