

TARGET AL 2025 PER LE EMISSIONI DI CO₂ DELLE AUTOMOBILI

Un passo in avanti per affrontare le emissioni nel settore trasporti

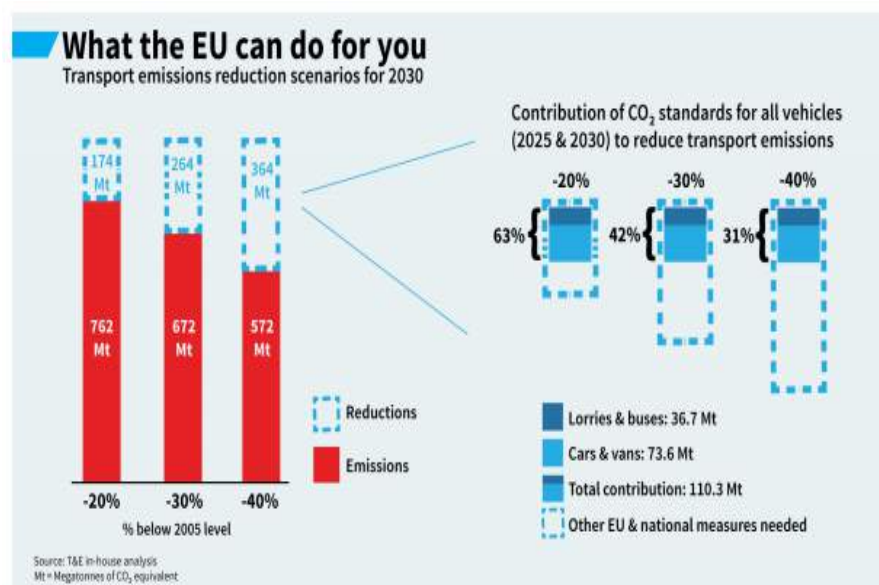
SINTESI

Fissare standard di emissioni di CO₂ per i veicoli è una delle politiche di maggior successo dell'Unione Europea per quanto riguarda la lotta ai cambiamenti climatici. Gli standard di emissioni stimolano l'innovazione e il mantenimento di un'alta competitività nell'industria automobilistica europea, attraverso la creazione di un mercato per tecnologie importanti a livello mondiale che migliorano l'efficienza nel consumo dei carburanti. Gli standard determinano notevoli risparmi di emissioni di gas effetto serra senza alcun costo sociale; i risparmi ottenuti dagli automobilisti sul carburante sono destinati ai mercati Europei stimolando le economie locali e creando posti di lavoro. Tale misura politica determina miglioramenti anche nella sicurezza energetica e nella bilancia dei pagamenti. Attualmente il regime temporale degli standard per le automobili è al 2021, quello dei veicoli commerciali leggeri al 2020, mentre non esiste ancora uno standard per i camion. Nuovi standard al 2025 potrebbero fornire una quota significativa dei tagli che dovranno essere fatti nel settore dei trasporti per centrare gli obiettivi Clima ed Energia posti al 2030. Tecnologie economicamente efficaci per ridurre le emissioni dei veicoli convenzionali da una media di 95 g/km a 70 g/km sono disponibili e promettono un ritorno dell'investimento entro tre anni grazie ai risparmi sull'acquisto di carburante. Un'intelligente regolamentazione potrebbe essere in grado di promuovere i veicoli elettrici nel mercato stimolandone la scelta da parte dei possibili acquirenti. Gli standard 2025 sono una soluzione vincente e devono essere proposti dalla Commissione come parte di un pacchetto di riduzione delle emissioni insieme all'Effort Sharing Decision verso la metà del 2016.

1. PERCHE' STABILIRE UN TARGET AL 2025 PER AUTOMOBILI E FURGONI?

1.1. Per aiutare il raggiungimento degli obiettivi energetici e climatici al 2030

Nell'UE le emissioni di CO₂ dei trasporti sono aumentate del 29% a partire dal 1990, con il 12% del totale delle emissioni che oggi provengono dagli scarichi delle auto¹. Come parte del suo Pacchetto Clima ed Energia al 2030, l'UE ha fissato l'obiettivo di ridurre le emissioni nei settori non ETS del 30% rispetto ai livelli del 2005. Il miglioramento tecnologico per una maggiore efficienza energetica del veicolo, introdotto attraverso



¹ DG Climate Action 2015; http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/index_en.htm

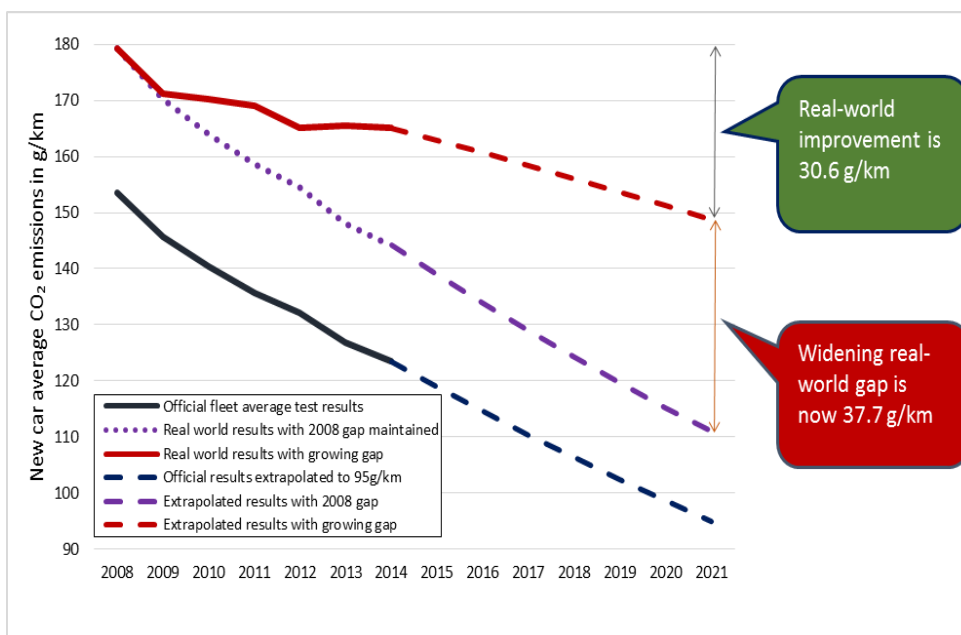
standard emissivi, è determinante nella riduzione delle emissioni e per aiutare gli Stati membri a rispettare i loro obiettivi².

1.2. Gli standard emissivi sono positivi per gli automobilisti, il lavoro e la sicurezza energetica

Veicoli efficienti e a basse emissioni di carbonio producono risparmi nelle tasche degli automobilisti e delle aziende grazie al minore consumo di carburante. Il target di 70 g/km da stabilire per le automobili al 2025 genererebbe un risparmio di € 350 all'anno per chi acquistasse una nuova automobile³, con un ritorno sull'investimento tecnologico in 3 anni⁴. Il risparmio ottenuto aumenterebbe anche la spesa destinata a beni e servizi di altro genere, imprimendo una spinta all'economia e all'occupazione nazionale. Si prevede che i nuovi posti di lavoro passino da 660 mila a 1,1 milioni entro il 2030⁵. L'Unione Europea ridurrebbe inoltre la sua spesa giornaliera destinata all'importazione di petrolio che oggi ammonta a 1 miliardo di Euro⁶, rafforzando la bilancia dei pagamenti e riducendo il flusso di denaro verso la Russia, migliorando la sicurezza regionale. Automobili efficienti nel consumo di carburante producono dunque risultati positivi per gli automobilisti, l'economia, la sicurezza energetica e l'ambiente. Ma il fallimento degli accordi volontari del 2008, sommato ai venti anni di inattività nel campo dell'efficienza energetica dei camion dimostra che l'industria automobilistica non si impegna a fornire veicoli più efficienti a meno che non sia richiesto dalle regolamentazioni.

1.3. La severità dei regolamenti è stata dimezzata dai sistemi di test obsoleti

La manipolazione degli obsoleti sistemi di test NEDC utilizzati attualmente produce un allargamento del gap tra le emissioni misurate nei test ufficiali e le performance reali. Solo metà dei miglioramenti misurati nelle emissioni e nel consumo di carburante è stato infatti riportato sulla strada⁷. E' probabile che entro il 2021 la



prestazione su strada sia mediamente di 150 g/km – lontana dall'obiettivo dei 95 g/km. L'eccesso di flessibilità nei test ha creato un enorme vantaggio per i produttori di automobili che per il raggiungimento dei loro target possono impiegare sui veicoli molte meno tecnologie per il risparmio di carburante. Dal 2008 al 2021 è previsto un miglioramento reale di soli 31 g/km. Non crescendo il gap tra

² Transport and Environment 2015, Road to 2020; <http://www.transportenvironment.org/what-we-do/cars-and-co2/Publications>

³ Le cifre sono basate sul test NEDC esistente – equivalente a c80g/km nel nuovo test WLTP

⁴ Ipotizza dei costi di fabbricazione di €700; un aumento di costi indiretti di 1,24; 20.000km all'anno per una nuova auto; €1,35/l; un aumento del lavoro reale di 1,31.

⁵ ECF 2013, Fuelling Europe's Future; <http://europeanclimate.org/fuelling-europes-future/>

⁶ Ibid 5

⁷ Transport and Environment 2014, 2014 Mind the Gap Report; <http://www.transportenvironment.org/what-we-do/cars-and-co2/Publications>

misurazioni reali e test dal 2008, il livello di emissioni reali sarebbe stato di 114 g/km e ulteriori 38 g/km sarebbero stati risparmiati.

Il nuovo test WLTP rimpiazzerà l'ormai screditato sistema corrente, auspicabilmente dal 2017, e richiederà la rivisitazione di target aziendali che tengano conto del nuovo test. Mettere un target ambizioso al 2025 contribuirà a ottenere i risparmi effettivi di carburante attesi quando la regolamentazione fu approvata. Ritardare la determinazione di un target fino al 2030 significa che i target esistenti per le aziende continueranno ad essere indeboliti dalla flessibilità nel sistema di test per altri 15 anni, nonostante l'introduzione del WLTP.

1.4. Perché gli standard guidano l'innovazione e l'Unione Europea è in ritardo

L'attuale regolamentazione per le automobili si è dimostrata efficace perché fissa un target alto con un lungo periodo disposto per il raggiungimento. Una proposta nel 2016 per il 2025 fornirà un periodo sufficiente per l'industria automobilistica a sviluppare e mettere in opera le tecnologie necessarie a centrare i suoi obiettivi. Un ciclo quinquennale di target progressivi fornirà la pianificabilità e la sicurezza negli investimenti necessaria ad aiutare a dare priorità alle attività di ricerca e sviluppo. Nel marzo 2015, il Ministro dell'Ambiente tedesco Hendricks ha commentato: "Gli standard hanno dimostrato di essere un driver per l'innovazione dell'industria automobilistica (...) La regolamentazione esistente relativa alle emissioni di CO₂ nei trasporti ha dimostrato di essere efficiente e sarà prorogata⁸".

La regolamentazione relativa alle emissioni di CO₂ ha fornito sicurezza negli investimenti anche per i fornitori dell'industria automobilistica che hanno consegnato una serie di soluzioni da integrare per i costruttori di automobili. Pur a fronte della recessione economica, gli investimenti sono stati mantenuti e l'Europa è rimasta un centro per l'innovazione e lo sviluppo del settore automobilistico, aumentando l'occupazione di alto valore ingegneristico. I fornitori dell'industria automobilistica sono d'accordo nel dichiarare che: "La legislazione europea relativa alle emissioni di CO₂ per le automobili è stata un grande successo in termini di innovazioni introdotte, riduzione della CO₂ e offerta di certezza nella pianificazione⁹". In assenza di una regolamentazione al 2025 l'industria ridurrà gli investimenti nello sviluppo di tecnologie low-carbon. Questo avrà potenziali implicazioni sull'occupazione nel breve termine e sulla competitività nel lungo periodo.

Ci sono già segnali allarmanti per quanto riguarda i produttori di auto europei che stanno perdendo posizioni rispetto ai loro competitor giapponesi e coreani nell'ottenimento di brevetti per tecnologie avanzate (ibrida, ibrida elettrica, batteria e veicoli a celle combustibili¹⁰). Gli standard 2025 guideranno lo sviluppo e la diffusione nella domanda globale di tecnologie low-carbon avanzate, aiutando ad assicurare ai produttori europei di rimanere competitivi a livello mondiale e non eccessivamente concentrati su soluzioni diesel marginali.

2. COME SARA' RAGGIUNTO IL TARGET 2025?

Sono disponibili una serie di tecnologie con un rapporto positivo costi-benefici per migliorare l'efficienza dei veicoli convenzionali ben al di sotto del target di 95 g/km al 2021. Ma gli standard al 2025 sono necessari per continuare a promuovere la tecnologia nel mercato e assicurare alle aziende europee di rimanere all'avanguardia nello sviluppo di tecnologie a basso consumo. Uno studio in corso da parte della Commissione Europea¹¹ ha individuato 34 tecnologie separate in grado di migliorare l'efficienza dei veicoli convenzionali oltre il 2020, di seguito illustrate. I fornitori automobilistici confermano che: "stiamo sviluppando una vasta

⁸ Reuters 2015, Intervista del 15 marzo 2015, <http://de.reuters.com/article/domesticNews/idDEKBN0M61MX20150310>

⁹ CLEPA Position Paper 2014, Emissions Trading Scheme (ETS) and post-2020 CO₂ reductions

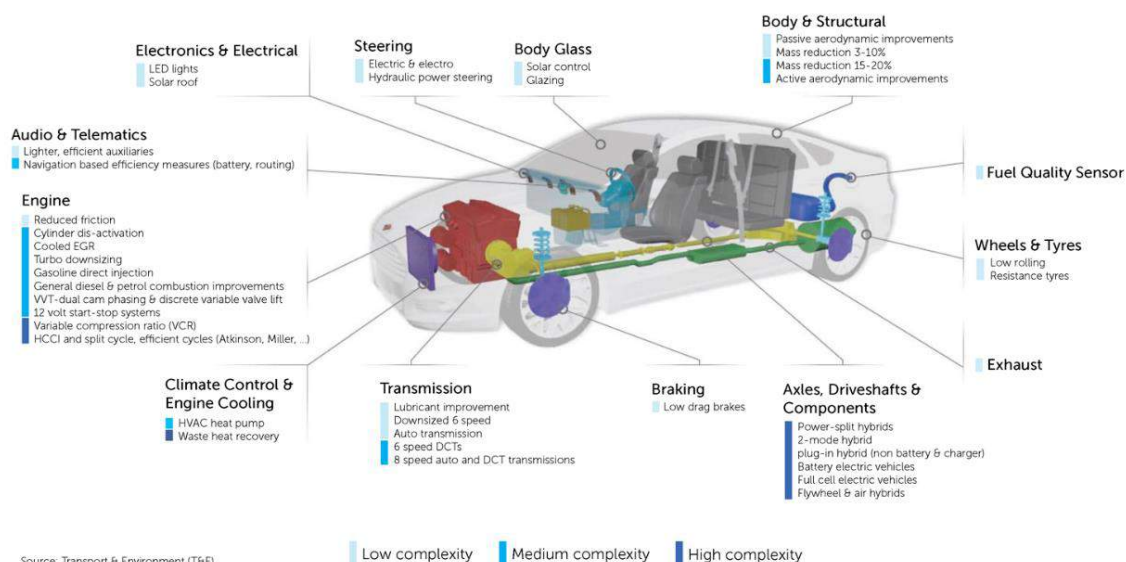
¹⁰ Transport & Environment 2015, 2025 CO₂ Regulation (Long Version)

¹¹ DG Climate Action, 2015, Delphi Study 2015

gamma di tecnologie per ottenere ulteriori riduzioni di CO₂ post-2020” e che c’è “ulteriore potenziale sia tramite una maggiore efficienza del motore a combustione interna sia attraverso l’aumento delle quote di mercato di veicoli con propulsione alternativa¹²”. I reclami da parte dei produttori, i quali sostengono che la regolamentazione renderà troppo costose le automobili, si sono dimostrati più volte come allarmistici. Nel 2007, le case automobilistiche sostenevano che: “un target di 130 g/km per le automobili, come proposto dalla Commissione, non è fattibile¹³”. Invece quasi tutti i membri ACEA hanno centrato presto l’obiettivo.

Le auto elettriche giocheranno un ruolo sempre più importante nella riduzione delle emissioni di CO₂. Tutti gli scenari prevedono un mercato in continua e forte crescita. Il target al 2025 dovrebbe essere posto ad un livello che incoraggi le case automobilistiche a fornire nuovi modelli di auto anche attraverso innovativi modelli di business (come ad esempio il car-sharing elettrico) ma senza essere troppo dipendenti dalla loro fornitura nel raggiungimento del target al 2025. Un target di 70 g/km può essere raggiunto attraverso l’ibridizzazione in aggiunta ad una limitata proporzione di veicoli elettrici.

Plenty of room for fuel efficiency improvements



3. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI POLITICHE

Gli standard al 2025 per le emissioni di CO₂ di automobili, furgoni e camion sono un elemento logico ed essenziale del pacchetto di proposte per aiutare gli Stati Membri a raggiungere i loro target non-ETS fissati per il 2030. Un obiettivo al 2025 contribuirà anche al risparmio economico degli automobilisti, alla creazione di posti di lavoro e alla riduzione delle spese destinate all’importazione di petrolio, una soluzione vincente per l’economia e l’ambiente europeo. Metà dell’obiettivo corrente al 2021, 95 g/km, non viene soddisfatto pur con la manipolazione dei test di laboratorio. Un obiettivo al 2025 aiuterà l’ottenimento della riduzione di emissioni attesa con l’abbondante tecnologia disponibile, in particolare ibridi e veicoli leggeri. Un target¹⁴ di 70 g/km o meno per le automobili e 100 g/km per i furgoni fissato al 2025 può essere raggiunto a costi ridotti con un ritorno sull’investimento inferiore a tre anni e senza richiedere una significativa penetrazione nel

¹²CLEPA 2015, Post 2020 CO₂ Position Paper

http://www.clepa.eu/index.php?id=628&type=0&juSecure=1&locationData=628%3Atx_dam%3A7271&juHash=84a46c0564b0952c3e89efcca6cf9840beb80e96

¹³Transport & Environment 2013, Tired of all the hot air;

http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/A4_myths_reality.pdf

¹⁴ I target sono relativi al NEDC. In pratica i target devono essere determinati sul valore equivalente WLTP.

mercato dell'auto elettrica (<10% delle vendite). Gli obiettivi dovrebbero essere basati sull'impronta media (dimensione) dei veicoli venduti, non il loro peso, per favorire il peso leggero e costi di regolamentazione più bassi di circa il 15%¹⁵.

4. ULTERIORI INFORMAZIONI

Transport & Environment – Giugno 2015

Greg Archer – Vehicles Programme Manager, Transport & Environment

greg.archer@transportenvironment.org

Tel: +32 (0)490 400 447 / +44 (0)7970 371224

¹⁵ Ricardo AEA 2014, Improving the understanding of potential weight reduction of cars and vans;
http://ec.europa.eu/clima/events/docs/0103/downweighting_en.pdf