

ISAT - Onlus

ISTITUTO PER LE SCELTE AMBIENTALI E TECNOLOGICHE

Convegno

L'AUTO FUTURA: PICCOLA, UTILE, EFFICIENTE.

L'Unione Europea, l'industria e i consumatori
Verso la riduzione della CO₂ delle auto

Venerdì 3 ottobre 2008

ore 9,00 – 13,30

Biblioteca del Senato "Giovanni Spadolini"

Sala degli Atti parlamentari

Piazza della Minerva, 38 - Roma

“La proposta di regolamento per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle auto: contenuti, analisi e proposte per una posizione italiana”

Studio ISAT in collaborazione con Amici della Terra

Sintesi per la stampa

Dopo oltre un anno di accese discussioni, a tratti molto infuocate, il 19 dicembre del 2007 la Commissione Europea ha pubblicato la proposta di regolamento per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle auto nuove. Si tratta della prima legislazione europea per il controllo delle emissioni di CO₂ delle auto, dopo oltre 10 anni di politica comunitaria basata sugli accordi volontari fra Commissione UE e produttori auto, che hanno portato ad un progressivo miglioramento dell'indicatore di CO₂/km a livello di settore senza tuttavia conseguire l'obiettivo previsto. La media di settore nel 2006, calcolata in base alle emissioni del test di tipo approvato e alle vendite nell'UE, è di 159,2 gCO₂/km, mentre l'obiettivo proposto dalla Commissione, di 120g/km al 2012, dovrà essere conseguito per 130 g/km con misure verificabili con il test di tipo approvato e per ulteriori 10g/km di riduzione con misure complementari. Per colmare un simile gap (del 18% circa, se calcolato sui 130 g/km dal 2012), le case automobilistiche che vendono sul mercato europeo sono chiamate ad imprimere una forte accelerazione dei propri sforzi di innovazione tecnologica e di marketing dei modelli.

Le motivazioni della strategia della Commissione per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle auto nuove si ispirano non solo alla necessità di **bilanciare meglio gli sforzi richiesti ai vari settori dell'economia europea per ridurre le emissioni di CO₂, coinvolgendo il settore dei trasporti**, le cui emissioni sono aumentate del 25% nel periodo 1990-2006, ma anche alla **riduzione della dipendenza energetica dall'estero** e –soprattutto- **alla finalità di stimolare la leadership tecnologica dell'industria europea e di rafforzare la sua posizione competitiva in una contesto globale** che dovrà necessariamente premiare le tecnologie veicolari ad alta efficienza e a costi contenuti per i consumatori.

Il recente studio di Transport & Mobility Leuven, centro di ricerca che fa da consulente alla Commissione, ha evidenziato che l'obiettivo del pacchetto energia per i settori non-ETS (-10% al 2020 rispetto al 2005), fra cui i trasporti, implica la necessità di ridurre le emissioni del parco circolante auto di 95,7 Mt CO₂ eq rispetto alle emissioni tendenziali del 2020. Traendo spunto dalle simulazioni effettuate da tale studio, si può verificare che il potenziale della proposta di regolamento della Commissione è di 37 Mt CO₂eq, che equivale a poco più di un terzo della riduzione necessaria. Includendo anche l'obiettivo a lungo termine votato dal Comitato Ambiente del Parlamento europeo dei 95 g al 2020, il potenziale di riduzione aumenta notevolmente, fino a 80 Mt, ma rimane comunque un gap da colmare con misure supplementari. Qualora l'intero gap rispetto al tendenziale fosse raggiunto esclusivamente con misure di efficienza veicolare, gli obiettivi dovrebbero essere ancora più stringenti rispetto a quelli proposti dalla Commissione e dal Parlamento Europeo. Rimanendo sull'ipotesi dei 130g entro il 2012, bisognerebbe ridurre fino a 85 g/km la media del settore entro il 2020.

E' però evidente che una politica di riduzione delle emissioni dei trasporti auto basata esclusivamente sull'efficienza veicolare e sulla responsabilità dell'industria, è irrealistica e rischia di risultare fallimentare. Una politica climatica attenta alle esigenze di competitività dell'industria europea richiede invece uno sforzo più bilanciato fra tutti gli attori coinvolti nelle politiche sul clima, allargando l'area di responsabilità della riduzione delle emissioni anche alle politiche fiscali e tariffarie degli Stati, alle misure per una mobilità sostenibile e alle politiche rivolte ai consumatori.

In particolare, si segnala l'importanza della modifica della Direttiva vigente in materia di informazione del consumatore, già all'ordine del giorno dei lavori della Commissione. Il rafforzamento delle disposizioni riguardanti il marketing pubblicitario dei produttori sarà uno strumento essenziale di supporto all'industria nel conseguimento degli obiettivi di CO₂ loro assegnati. **Occorre assicurare un'adeguata presenza dell'informativa su consumi e CO₂ in ogni forma di inserzione pubblicitaria, con l'introduzione di obblighi più precisi**, ad esempio, prescrivendo uno spazio percentuale minimo (o una durata percentuale minima, in caso di spot) dedicato all'informativa sui consumi ed emissioni di CO₂, e con l'utilizzo di formati di comunicazione (grafica, etc.) che garantiscano la leggibilità e l'accessibilità del messaggio.

L'aspetto più controverso della proposta di regolamento riguarda la differenziazione degli obiettivi di CO₂ dei produttori in base al peso delle auto, per cui produttori che hanno sinora puntato su auto più leggere, efficienti e "risparmiose" per gli utenti saranno penalizzati con obiettivi molto più stringenti della media dei 130g/km, e questo per consentire ai produttori di auto più pesanti e meno efficienti di usufruire di obiettivi sopra la media di settore e più facilmente raggiungibili.

Ovviamente, questo punto è cruciale per il futuro l'industria italiana che, a fronte di una posizione di primato in termini di CO₂/km e di un trend di miglioramento di tutto rispetto nello scorso decennio, rischia un trattamento fortemente penalizzante nel contesto di un massiccio sforzo di efficientamento energetico delle tecnologie veicolari richiesto all'intera industria in tempi relativamente brevi.

Non meno preoccupanti sono le implicazioni ambientali e sociali della differenziazione degli obiettivi dei produttori in base al peso delle auto. Questa scelta non favorirà l'inversione del trend di crescita dei costi ambientali e sociali dei trasporti che sono al centro dell'attenzione della politica comunitaria dei trasporti (pacchetto Greening Transport di luglio 2008), ed è in contrasto col principio «chi inquina paga» sancito dal Trattato. Lo studio ISAT evidenzia perlomeno sette buone ragioni, ambientali ed economiche, per una riduzione, se non un azzeramento, delle differenze di obiettivo dei produttori (sette ragioni per uno "schiacciamento" della retta dei valori limite dei produttori verso un obiettivo di 130g/km uguale per tutti):

- Il peso delle auto è una delle principali opzioni per la riduzione delle emissioni di CO₂. Obiettivi differenziati in base al peso riducono i margini di libertà dei produttori nella riduzione delle emissioni
- Una retta piatta contribuirebbe al contenimento del rumore provocato dalle auto, in quanto il rumore dovuto all'attrito dei pneumatici è correlato alla sezione dei pneumatici e al peso delle auto
- La gravità degli incidenti è associata alla massa dei veicoli coinvolti
- Una retta piatta stimola i produttori a contenere le dimensioni dei veicoli, con benefici in termini di minore occupazione di spazio e di minor congestione a parità di veicoli sulle nostre strade
- Una retta piatta riduce al minimo le emissioni delle auto nelle condizioni reali di traffico
- Un obiettivo di CO₂ uguale per tutti i produttori minimizza i costi esterni ambientali della fase di produzione dei veicoli, con un potenziale di riduzione di circa 5 gCO₂eq./km calcolato sul ciclo di vita dell'auto
- Maggior efficienza economica per la collettività

A quest'ultimo proposito, si riportano i risultati della Valutazione d'impatto della proposta di regolamento riguardanti la valutazione dei costi e dei benefici per la collettività in funzione di diverse inclinazioni della retta dei valori limite (cfr. tabella). Pur non comprendendo nella valutazione costi/benefici i costi esterni della mobilità, essa è comunque utile per una valutazione

bilanciata che tenga conto dei maggiori costi dei produttori (e di acquisto dell'auto) e dei benefici per i consumatori in termini di minori consumi di carburante (al netto della fiscalità).

Tabella: Valutazione di costo-beneficio per la società delle diverse opzioni di convergenza nel periodo 2006-2020, utilizzando TREMOVE

Opzioni di convergenza a 130g	Costi attuali netti per la società	Euro/tCO2 ridotta
Obiettivo uniforme per tutti i produttori (130g) con trading	9.746	15.6
Obiettivi differenziati in base al footprint (pendenza 40%)	22.159	31.7
Obiettivi differenziati in base al footprint (pendenza 80%)	21.008	33.1
Obiettivi differenziati in base alla massa (pendenza 40%)	21.674	34.0
Obiettivi differenziati in base alla massa (pendenza 80%)	20.523	32.4
Obiettivi differenziati mediante % di riduzione uguale per tutti	17.922	28.6

Fonte: SEC (2007) 1723.

Dal confronto dei costi netti delle diverse opzioni di convergenza, spicca nettamente la convenienza economica per la società europea dell'obiettivo uniforme per tutti, con possibilità di commercio delle quote di emissioni chilometriche (gCO2/km) fra produttori. Rispetto all'opzione **“curva piatta con trading”**, le altre opzioni di convergenza, nel cui ambito ricade quella proposta dalla Commissione (pendenza 60%), determinerebbero maggiori costi netti per l'UE compresi fra l'83% e il 122%.

Si può concludere che la proposta di regolamento CO2 auto è contraddistinta da una fragilità dei suoi presupposti ambientali e sociali. In particolare, non sono chiare le ragioni per cui nelle valutazioni ambientali della Commissione non si è tenuto conto dei benefici ambientali indiretti, sotto forma di minori costi esterni dei trasporti, di un obiettivo di CO2 uguale per tutti i produttori. Eppure nello stesso tempo il *Greening Transport Package* proposto dalla stessa Commissione nel luglio 2008 auspica l'introduzione del pedaggiamento dei veicoli proprio in base ai costi esterni per attenuare i problemi di congestione e di inquinamento sulle strade europee.

Ai fini del proseguimento dell'iter del regolamento è opportuno prevedere, se non l'abolizione immediata, perlomeno la progressiva riduzione della differenziazione degli obiettivi dei produttori, in maniera tale che nell'arco di pochi anni dal 2012 le distorsioni citate e le complicazioni pratiche derivanti dalla funzione dei valori limite siano eliminate.