

BRIEFING Regolare le emissioni di CO2 delle nuove auto

Ottobre 2007

Una legge europea

Nel febbraio 2007 la Commissione Europea ha divulgato una revisione delle strategie europee per la riduzione delle emissioni di biossido di carbonio (CO₂) delle auto nuove. Questa revisione ha annunciato una specifica normativa.

Tanto il Parlamento Europeo quanto i Ministri dell'Ambiente dei Paesi Membri hanno commentato in modo diverso la strategia avanzata dalla Commissione Europea alla fine del 2007. Per poter diventare legge, il progetto di legge necessita l'approvazione del Parlamento Europeo e dei Ministri dell'Ambiente dei Paesi Membri, un processo politico che impiega tra uno e due anni.

L'Unione Europea e cambiamento del clima

L'Unione Europea si è impegnata in base al Protocollo di Kyoto a ridurre le proprie emissioni di gas serra dell'8 per cento entro il 2008-2012 rispetto ai livelli del 1990. Nel marzo 2007 i governi europei si sono impegnati a una riduzione delle emissioni di gas serra del 20-30% entro il 2020.

Il settore dei trasporti

Il settore dei trasporti ha ottenuto risultati peggiori nella riduzione delle emissioni di gas serra, e mette in forse la capacità europea di raggiungere gli obiettivi degli accordi di Kyoto. Le emissioni di CO₂ del settore dei trasporti invece di diminuire dell'8% sono cresciute del 32% tra il 1990 e il 2005, mentre gli altri settori hanno ridotto le loro emissioni di una media del 9.5%. Di conseguenza la quota di emissioni dovute ai trasporti è passata nello stesso periodo dal 21% al 27% del totale. Le emissioni provenienti dai cosiddetti veicoli leggeri (automobili e furgoncini) rappresentano circa una metà di questa quota.

Gli impegni volontari dell'industria dell'auto

L'obiettivo europeo di ridurre la media delle emissioni di CO₂ nelle nuove auto a 120 g/km era stato proposto dalla Germania al vertice dei ministri europei del 1994. L'obiettivo di un limite a 120g/km target era poi stato annunciato formalmente nel 1995 con una comunicazione della Commissione Europea. All'epoca raggiungere questo obiettivo avrebbe significato una riduzione delle emissioni del 35% (rispetto ai livelli del 1995). Essendo le emissioni di CO₂ legate al consumo di carburante, l'obiettivo di 120 g/km significava portare il consumo a una media di 5 litri per 100 km per le auto a benzina, e a 4,5 litri per 100 km per i veicoli diesel.

L'obiettivo di 120 g/km doveva essere raggiunto nel 2005. Nel frattempo però questo obiettivo è stato

rimandato o abbassato per ben tre volte.

Nel 1998 la federazione europea dell'industria automobilistica (European Automobile Manufacturers Association o ACEA) si è impegnata a ridurre le emissioni delle nuove auto a 140 g/km entro il 2008. Si trattava di una riduzione 25% rispetto ai livelli del 1995, equivalente a un consumo medio di 6 litri per 100 km per le auto a benzina e 5,3 litri per i veicoli diesel. L'obiettivo dei 120 g/km è stato informalmente posposto al 2012. Nel 1999 anche la federazione giapponese dell'auto (JAMA) ha assunto lo stesso impegno, seguito dalla coreana (KAMA), anche se la data indicata era il 2009.

Impegni mancati

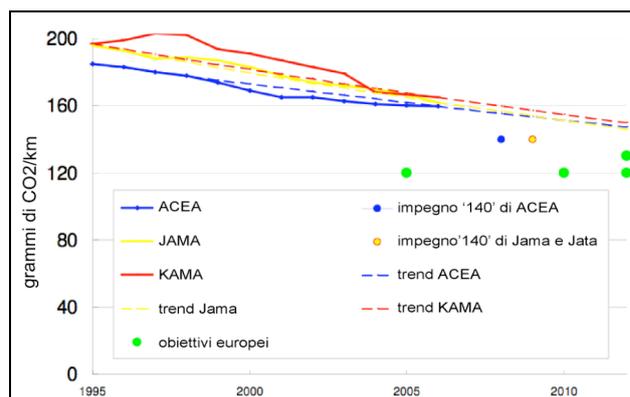
Nel frattempo, le case automobilistiche non sembrano voler rispettare neppure l'obiettivo che si erano impegnate a raggiungere. Il tasso medio di riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture è ancora ben lontano da quello che sarebbe necessario per raggiungere all'obiettivo di 140 g/km entro 2008/9.

Nel settembre 2007, l'European Federation for Transport and Environment (T&E), una coalizione di associazioni ambientaliste che si occupa di traffico e ambiente, ha presentato i dati più recenti sulle riduzioni delle emissioni nel 2006. I risultati, mostrati dal grafico sottostante, sono sconfortanti: siamo ancora fermi ai 160 g/km.

Tabella 1: i progressi dell'industria dell'auto tra il 2004 e il 2006

Anno	ACEA	JAMA	KAMA	Totale
2004	161	170	168	162
2005	160	166	167	161
2006	160	161	164	160

Grafico 1: gli impegni alla riduzione e i risultati dell'industria automobilistica



Seguendo il trend attuale, l'ACEA non manterrà l'impegno assunto di 140 g/km, eccedendo di 15 g/km, mentre la JAMA e la KAMA rispettivamente di 13 e 16 g/km.

Ipotesi di normativa

La lentezza e la disomogeneità nelle politiche di riduzione delle emissioni di CO2 praticate dalle diverse case automobilistiche rende necessario l'intervento armonizzante del legislatore. La normativa epopea avrà il compito di fornire il quadro necessario per una svolta radicale nel settore dei trasporti.

Regolamentare il consumo delle emissioni di CO2 delle auto nuove è la misura singola più efficace per combattere l'effetto serra, la dipendenza dal petrolio e al tempo stesso investire in tecnologie a basso impiego di carbonio.

120g entro il 2012

La scadenza prevista per il conseguimento dell'obiettivo di 120g/km di emissioni di CO2 è stata già rimandata due volte, prima al 2010 e poi al 2012. Se l'Unione Europea non vuole perdere ogni credibilità politica, questa scadenza non deve essere rinviata più oltre.

Obiettivi di lungo periodo

Obiettivi di lungo termine al 2020 e al 2025 sono necessari per fornire all'industria quella prospettiva di lungo periodo necessaria a progettare e mettere in cantiere vetture più efficienti.

È quindi necessario prevedere e formalizzare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 al di sotto degli 80g/km entro il 2020 e a 60g entro il 2025. Senza questi obiettivi, l'Unione Europea non sarà in grado di rispettare gli impegni assunti verso una generale riduzione delle emissioni di CO2 del 30% entro il 2020 e del 60-80% entro il 2050.

Nessuna categoria basata sul peso

L'Europa deve stabilire un obiettivo medio di riduzione delle emissioni per tutte le auto poste in commercio ciascun anno, senza differenziare tra classi (cilindrate, dimensione, peso ecc.). Se dovessero essere stabilite differenziazioni temporanee tra classi, il parametro non deve assolutamente essere basato sul peso, né sulla potenza, piuttosto è possibile prendere in considerazione l'impronta dell'autoveicolo (la superficie fra gli assi), la larghezza, la superficie e eventualmente il numero dei passeggeri. La divisione per classi di peso farebbe venir meno l'incentivo a ridurre il peso della vettura, che è uno dei mezzi più efficaci per ridurre i consumi di carburante e le emissioni di CO2. L'aumento del peso degli autoveicoli comporta maggiori consumi (e maggiori importazioni) di carburante, maggiori emissioni di CO2, oltre a provocare un aumento degli incidenti stradali con esito fatale. Gli Stati Uniti, che avevano impiegato un sistema di categorie basate sul peso, hanno fatto marcia indietro, dopo aver registrato un incremento del 28% del peso medio degli autoveicoli.

Penalità efficaci

Se si vuole che una legge sulla riduzione delle emissioni di CO2 funzioni davvero, sarà necessario prevedere penalità per i trasgressori sufficientemente severe da essere dissuasive e incoraggiarli a raggiungere l'obiettivo preposto, piuttosto che adattarsi a pagare qualche penale. Inoltre anche qualora venisse adottato un principio di compensazione (i modelli di auto la cui efficienza supera l'obiettivo, compensano altri modelli di minore efficienza) i prezzi delle auto più efficienti devono comunque distanziare sul mercato quelli delle auto che mettono più CO2. Ogni grammo/km CO2 in più oltre il target stabilito (compensato o meno) deve "pesare" almeno 150 euro sul prezzo dell'autovettura posta in vendita.

I biocarburanti non fanno testo

L'eventuale utilizzo di miscele ad alto contenuto di biocarburanti non deve rientrare tra le categorie dell'efficienza energetica. I biocarburanti sono una risorsa scarsa, in competizione con la sicurezza alimentare nel Sud del mondo e una espansione del loro mercato e delle coltivazioni di soia e palma da olio minaccia direttamente le residue foreste tropicali (con un diretto e drammatico impatto sul clima globale). Il loro impiego non può essere considerato un progresso in termini di efficienza energetica, e rappresenterebbe una inaccettabile scappatoia di fronte all'urgenza di una radicale svolta tecnologica verso l'efficienza energetica.

Costi e benefici

Una politica di riduzione delle emissioni di CO2 non è un lusso, è una necessità. I danni che tutta la società pagherà per il mutamento del clima e le sue imprevedibili conseguenze, non sono neppure paragonabili ai costi di richiesti per una maggiore efficienza energetica. Ma anche nell'immediato i vantaggi di una buona legge sono evidenti. Gli investimenti nello sviluppo di tecnologie a basso impiego di carbonio e il loro conseguente impiego da parte dell'industria saranno ampiamente ripagati in termini di maggiore occupazione. Anche il costo che gli acquirenti dovranno pagare per un'auto nuova sarà rapidamente compensato dal risparmio sul carburante. Ecco perché Terra! chiede all'Unione Europea una legge che stabilisca un tetto a 120g/km entro il 2012, a 80 grammi per chilometro entro il 2020 e a 60g entro il 2025.

Ulteriori informazioni:

[Gli impegni mancati delle case automobilistiche](http://www.e-terra.it/archivio/auto/promesse-industria-auto.pdf)
www.e-terra.it/archivio/auto/promesse-industria-auto.pdf

[Valutazione nella normativa europea sulle emissioni di CO2 delle nuove auto \(riassunto\):](http://www.e-terra.it/archivio/auto/briefing-emissioni-auto.pdf)
www.e-terra.it/archivio/auto/briefing-emissioni-auto.pdf
testo intero (in inglese):
www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:466

