

Regolare le emissioni di CO2 delle nuove auto

Commento alla strategia dell'Unione Europea

Introduzione

Luglio 2007



Terra! è un'associazione ambientalista che si batte in modo indipendente per la conservazione della natura, della biodiversità, della salute umana e dell'ambiente in modo socialmente giusto, equo ed ecologicamente durevole a vantaggio e beneficio delle generazioni presenti e future.

Terra! è una rete inclusiva, che accoglie e integra singole persone, gruppi e associazioni attive a livello locale o regionale, e che sono pronte a condividere con Terra! le sue campagne ambientaliste.

Terra ha lanciato assieme a una rete di undici associazioni ambientaliste europee, una campagna per affrontare l'inefficienza energetica nel settore dell'auto. Terra chiede una legge europea che limiti le emissioni di CO2 delle auto di nuova costruzione a 120 grammi per km entro il 2012, a 80 grammi per chilometro entro il 2020 e a 60g entro il 2025

**Regolare le emissioni di CO2 delle nuove auto
Commento alla strategia dell'Unione Europea**

Luglio 2007

© 2007 European Federation for Transport and Environment (T&E)

www.e-terra.it
www.transportenvironment.org

Sommario

Nei prossimi due anni e mezzo l'Unione Europea prenderà decisioni cruciali sulle misure da adottare per aumentare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni di CO2 delle auto nuove poste in vendita nei mercati europei.

L'importanza di questa decisione per il futuro dell'Europa e del mondo intero non deve essere sottovalutata.

Ridurre il consumo di carburante delle emissioni di CO2 delle auto nuove rappresenta 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.

Sarà un ottimo test per verificare la credibilità delle politiche europee sul cambiamento del clima. L'Europa è davvero pronta a ridurre le proprie emissioni di gas serra del 20-30% entro 2020?

Le decisioni sugli standard di riferimento per le autovetture europee avranno un forte impatto sul mercato mondiale. L'Europa è il principale mercato dell'auto, e le specifiche tecniche adottate dall'Unione Europea sono solitamente riprese dai paesi asiatici, che nei prossimi anni si apprestano a diventare il primo mercato dell'auto.

L'impatto delle politiche europee avrà quindi un carattere globale, non limitato esclusivamente ai paesi sottoposti per legge alle normative dell'Unione Europea.

Quello che segue è un elenco di osservazioni e proposte. Ogni singolo punto è esaminato e spiegato nel dettaglio nel documento prodotto da Transport and Environment (T&E): *Regulating CO2 emissions of new cars - Response to the EU "Public consultation on the implementation of the renewed strategy to reduce CO2 emissions from passenger cars and light-commercial vehicles"* disponibile sul sito:

www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:466

Emissioni medie di CO2 e scadenze

- Le emissioni medie di CO2 nelle nuove auto messe in vendita nell'Unione Europea devono diminuire del 5% l'anno. Solo così sarà possibile raggiungere gli obiettivi di 120 g/km entro il 2012, 80 g/km entro il 2020 e 60 g/km entro il 2025.
- Non c'è ragione di indebolire il target già definito su 120 g/km, e farlo salire a 130 g/km (sempre per il 2012) come proposto dalla Commissione Europea. L'obiettivo di 120 g/km figure era stato proposto nel 1995, e doveva essere attuato entro il 2005. La scadenza del 2012 rappresenta già un ritardo di ben 17 anni! Indebolire o postporre ulteriormente questo obiettivo è inaccettabile.
- Gli standard su cui si basa la normativa devono essere espressi in termini di efficienza energetica, non esclusivamente di CO2 emesso. Questo renderebbe chiara la responsabilità delle case automobilistiche verso il perfezionamento dell'efficienza energetica degli autoveicoli, lasciando invece ai produttori di combustibile la responsabilità sulla qualità dei carburanti. I relativi standard di efficienza sarebbero quindi 1.64 (entro il 2012), 1.09 (entro il 2020) e 0.82 MJ/km (entro il 2025). Altri accorgimenti vanno essere aggiunti, non come sostitutivi dell'efficienza energetica.
- I vuoti legislativi devono essere rapidamente colmati, per non ritardare ulteriormente il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Gli standard devono entrare in vigore entro il 2010, ed essere revisionati annualmente.

Criteri e metodologie degli standard

- Gli standard previsti dalla normativa devono avere un impatto diretto su ogni singola vettura posta sul mercato, e devono spingere le case automobilistiche a elevare gli standard di tutta la produzione, e non solo a perfezionare le vetture di resa peggiore, o –peggio ancora- limitarsi a immettere sul mercato uno o due modelli ecologici.
- La normativa deve essere più stringente verso i modelli auto più grossi e potenti, che non verso le auto più piccole. Questo approccio oltre ad essere il più giusto, è anche il più efficace.
- La normativa non deve distinguere tra classi di auto e deve promuovere tecnologie di basso consumo per tutta la categoria. Qualora dovessero essere stabilite differenziazioni temporanee tra classi, il parametro non deve assolutamente essere basato sul peso, né sulla potenza, altrimenti la normativa perderà molta della sua efficacia. Ogni eventuale differenziazione dovrà essere basata sull'impronta dell'autoveicolo (la superficie fra gli assi), sulla larghezza, superficie e eventualmente numero dei passeggeri, ed essere stabilita in base alle caratteristiche dei singoli modelli, senza accorpare modelli diversi in un piccolo numero di grossi blocchi.

Meccanismi attuativi

- I meccanismi attuativi sono il cuore della normativa. Se non sono abbastanza forti, la normativa sarà un fallimento.
- I meccanismi attuativi devono assicurare che la media delle emissioni di tutte le auto poste in commercio risponda agli obiettivi preposti, esclusivamente attraverso miglioramenti dell'efficienza energetica.
- Il sistema non deve prevedere legami all'EU ETS o ad altri sistemi di scambio o vendita di emissioni di carbonio.
- Le case automobilistiche che ottengono risultati migliori dello standard potranno però vendere crediti a quelle che hanno ottenuto risultati peggiori, allo scopo di incentivare una crescita media verso lo standard richiesto.
- La messa in commercio di veicoli in grado di essere alimentati con miscele ad alto contenuto di biocarburanti non deve essere confusa con l'efficienza energetica del motore. L'impronta del carbonio dei combustibili deve essere affrontata con strumenti legislativi separati.
- I meccanismi attuativi devono assicurare che la media delle emissioni degli autoveicoli immessi in commercio sia assicurata indipendentemente dal sistema che verrà impiegato per classificare i diversi modelli auto.
- Le case automobilistiche che non raggiungono gli standard previsti dalla legge devono andare incontro a penalità sufficientemente alte da essere dissuasive. Il sistema della regolarizzazione dietro pagamento di multe o penali deve cessare nel 2012. Sulla base di uno studio dei costi realizzato dalla Commissione Europea, una penale di 150 euro per ogni g/km fuori limite dovrebbe essere sufficiente a raggiungere l'obiettivo.

Trasparenza

Le case automobilistiche devono monitorare l'adempimento alla nuova normativa e pubblicare i risultati in formati previsti dalla normativa. Deve risultare ben chiaro ai cittadini e ai consumatori chi ha raggiunto risultati maggiori e chi ha avuto basse performance. Non è sufficiente ottenere risultati in termini di riduzione di emissioni di

CO2, se non viene promosso con efficacia un effettivo processo di innovazione tecnologica verso l'efficienza energetica.

Altre misure

Altre misure che possono essere adottate per aumentare l'impatto positivo, sono:

- La direttiva sulla etichettatura delle emissioni di CO2 (Direttiva 1999 94 CE) deve essere applicata e fatta rispettare, tanto nei media tradizionali, quanto nei nuovi media, prevedendo il ritiro immediato delle pubblicità che non ne rispettano la forma o la sostanza (ad esempio apponendo informazioni microscopiche e illeggibili).
- Deve essere adottato un sistema di raffigurazione visiva delle emissioni e del consumo di carburante basato su una scala colorata, simile a quello già impiegato per indicare graficamente l'efficienza energetica delle lampadine. Le informazioni dovrebbero includere la stima del costo del combustibile nell'intero tempo di vita stimato, rapportato all'obiettivo medio previsto.
- Ameno un 25% dello spazio pubblicitario deve essere dedicato alle informazioni sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO2.
- Una legge vincolante sulle pubblicità dell'auto deve porre fuori legge falsi annunci di eco-compatibilità. Deve essere vietata la pubblicità di modelli che eccedono di oltre il 50% le emissioni di CO2 indicate dalla legge.

La valutazione d'impatto

La prossima valutazione d'impatto da parte della Commissione Europea, deve segnare sostanziali progressi rispetto alla Comunicazione già resa nota. Deve per esempio:

- Non dare per assodato che il volume e il peso delle auto sia destinato a crescere inesorabilmente per virtù proprie. La forte crescita verificatasi negli anni passati è frutto di precise volontà da parte delle case automobilistiche di non rispettare neppure i propri impegni in fatto di riduzione delle emissioni di CO2.
- Non considerare esclusivamente le tecnologie di basso consumo impiegate nella carrozzeria, ma anche quelle impiegate nella progettazione del motore (ad esempio motori di dimensioni più ridotte).
- Valutare i costi di una eventuale inazione rispetto alle conseguenze di una normativa forte: l'impatto sui prezzi del petrolio, sui costi delle importazioni petrolifere o di carburanti non convenzionali, sui quali impatta fortemente la crescente domanda del settore automobilistico.

Ulteriori informazioni:

Valutazione nella normativa europea sulle emissioni di CO2 delle nuove auto - testo intero (in inglese):

www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:466

Gli impegni mancati delle case automobilistiche

www.e-terra.it/archivio/auto/promesse-industria-auto.pdf

Briefing sulla riduzione delle emissioni di CO2 delle nuove auto

www.e-terra.it/archivio/auto/strategia-eu-auto-intro.pdf

