



Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali
a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile

Regolamento CO₂ auto/van **Incontro con le associazioni di categoria e imprese** *Roma, 26 marzo 2018*

Risposte al documento di lavoro **(25 marzo 2018)**

1. Target di riduzione della CO₂ per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri.

- Si ritiene appropriato prevedere gli stessi obiettivi di riduzione sia per le automobili che per i furgoni?

La proposta ha un grande potenziale per ridurre le emissioni dei veicoli commerciali leggeri e stimolare il mercato dei furgoni elettrici. Secondo le stime della Commissione, una riduzione del -40% sarebbe ottimale (ma la proposta suggerisce solo un -30%).

Si tratta di un valore maggiore rispetto al -30% che, secondo la Commissione, rappresenta il livello ottimale per le automobili. Esiste una più valida argomentazione che spinge a puntare a obiettivi più ambiziosi per i furgoni rispetto alle automobili: i furgoni, di solito, appartengono a delle aziende che hanno tutto il vantaggio di ridurre le spese per il carburante. I furgoni aziendali, percorrono molti più chilometri rispetto alle automobili (più di 20.000 chilometri, contro i 12.000 delle automobili) riscontrando i vantaggi delle tecnologie innovative molto più velocemente¹. Inoltre l'e-commerce sta rapidamente incrementando l'incidenza delle percorrenze legate alla logistica nelle città, con conseguente incremento delle emissioni sia climalteranti che inquinanti.

- I livelli degli obiettivi di riduzione individuati dalla Commissione sono sufficientemente ambiziosi?

Il tasso di riduzione annuale prevista (15% al 2025 e 30% al 2030) è meno ambizioso di quanto richiesto dalle attuali norme per il 2020-2021 e non è sufficiente a limitare il trend emissivo crescente che attualmente caratterizza il parco auto circolante europeo. Nonostante le attuali norme che regolano le emissioni di CO₂, quest'ultime stanno aumentando poiché 1) il tasso di motorizzazione aumenta e 2) i risultati positivi

¹ A tale proposito si segnala l'analisi di T&E "[CO₂ emissions from vans: time to put them back on track](#)" che mostra come l'elettrificazione dei piccoli van commerciali sia particolarmente interessante. Il costo di un van commerciale ammortizzato su 6 anni risulta pari a quello di un analogo diesel.

ottenuti in laboratorio non vengono confermati nell'uso reale su strada. Affinché l'Europa segua una traiettoria economicamente conveniente e allo stesso tempo in linea con gli obiettivi previsti dall'accordo di Parigi per il 2030, il tasso di riduzione annuale deve essere significativamente aumentato, fino a stabilire almeno **un range di riduzione del 50-60% entro il 2030** e che dovrà essere rivisto nel 2022 al fine di raggiungere l'obiettivo prefissato.

- Sono disponibili proiezioni in merito all'impatto in termini di emissioni di CO2 derivanti dall'attuazione della proposta?

Basandosi sulla propria valutazione d'impatto, la proposta della Commissione prevede un taglio di circa il 25% delle emissioni di CO2 del trasporto su strada rispetto ai livelli del 2005, in particolar modo per automobili e furgoni nuovi. Tuttavia, ciò non basta, in quanto altri progetti all'interno dell'Emissions Trading System (Effort Sharing Regulation) prevedono una riduzione delle emissioni di almeno il 30% entro il 2030 e, dal momento che tale proposta si riferisce solo alle nuove vendite, c'è bisogno di fissare standard più ambiziosi per velocizzare il processo di decarbonizzazione del parco circolante nel suo complesso. Considerando che la durata media di un veicolo è di 15 anni, dopo il 2035 si dovrebbe arrivare a vendere solamente veicoli a emissioni zero, al fine di raggiungere la decarbonizzazione delle vetture entro il 2050 – ciò significa che gli obiettivi per il 2025 e il 2030 dovrebbero diventare più ambiziosi al fine di seguire una traiettoria più conveniente e lineare.

- Si concorda con l'introduzione di un target intermedio vincolante al 2025?

Assolutamente sì. L'unico elemento di forza contenuto nella proposta della Commissione allo stato attuale è l'obiettivo vincolante al 2025 – per gli stati membri è fondamentale raggiungere gli obiettivi climatici nazionali stabiliti per il 2030 e assicurare che in Europa vi siano investimenti tempestivi in campo tecnologico. In assenza di questo obiettivo vincolante, le riduzioni delle emissioni nel 2030 saranno ridotte alla metà e ciò metterebbe in serio rischio gli sforzi a livello nazionale per il raggiungimento degli obiettivi climatici per il 2030; inoltre c'è il pericolo che tutti i passi avanti e gli investimenti possano essere rimandati fino alla fine del prossimo decennio. Tale target permette anche l'entrata in vigore del nuovo ciclo WLTP. **Il target di riduzione di CO2 richiesto per il 2025 andrebbe comunque aumentato del 20%** e ciò è essenziale per far sì che l'Europa cominci tempestivamente a innovare e investire.

- L'eventuale introduzione di ulteriori flessibilità d'esempio banking, borrowing e trasferimenti tra i costruttori, potrebbero essere utili per il conseguimento dei target specifici ai costruttori?

Per quanto riguarda il banking e il borrowing, tali flessibilità sono necessarie solo quando vengono introdotti degli obiettivi annuali di emissione di CO₂ – come nel caso degli USA, dove i produttori di autoveicoli godono di tale flessibilità con riferimento alle modalità di raggiungimento degli obiettivi. Dal momento che in Europa gli obiettivi di riduzione della CO₂ sono fissati su base quinquennale, ciò assicura già di per sé una certa flessibilità per i produttori di veicoli, permettendo loro di pianificare investimenti e innovazioni, senza bisogno di un'ulteriore flessibilità.

Per quanto riguarda il trading (trasferimento tra i costruttori)– contrariamente al raggruppamento (pooling) – rappresenterebbe un gradito ampliamento e permetterebbe ai produttori di veicoli il raggiungimento dei propri standard di CO₂ in modo più vantaggioso da un punto di vista economico, poiché si allargherebbe il bacino di produttori disponibili a scambiare le quote. Ciò potrebbe essere particolarmente indicato per il conseguimento dell'obiettivo dei veicoli a emissioni zero, andando a incentivare l'entrata di nuovi produttori di veicoli innovativi all'interno del mercato.

2. Distribuzione degli sforzi di riduzione tra i produttori

- Si ritiene appropriato il mantenimento di una distribuzione degli sforzi basata sul parametro utilità della massa?

Non è più necessario utilizzare un parametro di utilità basato sul peso del veicolo. Grazie allo sviluppo tecnologico, oggi i veicoli più pesanti e ingombranti non necessariamente producono livelli di emissioni più elevati. Ciò è reso possibile da tecnologie aggiuntive per l'efficienza quali l'ibridazione, oramai disgiunta dalle emissioni di CO₂. Un parametro di utilità della massa potrebbe dunque portare a favorire i veicoli più pesanti. Inoltre, al fine di poter registrare dei benefici ambientali e di altro tipo dovuti al ridimensionamento e alla diminuzione del peso dei veicoli, gli obiettivi di CO₂ per le vetture passeggeri, non dovrebbero più essere differenziati sulla base della massa del veicolo. Poiché i target di emissione per il 2025 e il 2030 sono espressi in termini percentuali relativi, è opportuno **non** includere alcun parametro di utilità.

- Si concorda con le traiettorie di riduzione individuate nella proposta di Regolamento? Traiettorie differenti potrebbero garantire una maggiore equità nella distribuzione dello sforzo tra produttori?

Nessun commento.

3. Incentivi ai veicoli a bassa emissione e a emissioni zero

- Si ritiene che l'incentivo proposto rispetti il principio di neutralità tecnologica?

Certamente sì, rispetta il principio di neutralità tecnologica, in quanto stabilisce dei limiti in termini di emissioni, invece di specificare la tecnologia. In tal senso, l'incentivo è in linea con gli obiettivi politici e con quelli ambientali per la decarbonizzazione dei trasporti e, al contempo, permette a molte tecnologie di diversa natura di competere fra loro, fra cui le batterie ricaricabili, le celle a combustibile, i supercondensatori e gli alti livelli di ibridazione o un insieme di questi e l'eventuale ricorso a quote di biocarburanti..

- Le soglie individuate per l'applicazione dell'incentivo (15% e 30%) sono adeguate a favorire la penetrazione dei veicoli a bassa emissione e a emissioni zero e la conseguente transizione verso una decarbonizzazione dei trasporti su strada?

I livelli proposti sono al di sotto delle promesse dei produttori di veicoli espresse in occasione della presentazione dei loro veicoli elettrici e di altre tipologie di vetture a emissioni zero. Se si estrapolano le promesse fatte da VW, Renault-Nissan e BMW sul mercato europeo, per lo meno il 22% delle vendite nel 2025 riguarderà veicoli a emissioni zero; tuttavia, molti preannunciano una quota molto al di sopra del 30% nel 2030 (es. ING e BNEF) – è però difficile predire adesso cosa accadrà nel 2030, dal momento che il mercato si evolve troppo velocemente e in modo esponenziale.

Un'altra prospettiva è rappresentata dal fatto che la Cina conta di avere un 12% di vendite di veicoli elettrici già nel 2020, di fatto dimostrando la mancanza di ambizioni delle proposte della Commissione a riguardo. Il rischio è che l'Europa si muova troppo lentamente e perda questa opportunità nei confronti della Cina, con conseguenti perdite di posti di lavoro e competitività.

- Siete favorevoli all'introduzione di un MALUS qualora i costruttori non raggiungano le soglie individuate dall'incentivo?

Assolutamente sì. Tale sistema su base volontaria dovrebbe invece essere convertito in un **sistema di regolazione a due vie – es. aggiungendo un malus al bonus attuale – al fine di assicurare un'equa distribuzione dell'impegno e dello spiegamento puntuale della tecnologia a emissioni zero** in Europa. I produttori dovrebbero vendere molti veicoli a emissioni zero, oppure dovrebbero fare di più per quanto riguarda i loro parchi circolanti convenzionali, a partire dallo standard di riferimento per il 2025 del 20% di vendite di veicoli a emissioni zero. Questo è l'unico modo per spingere le case produttrici verso un impegno più serio circa le promesse fatte riguardo alle vendite dei veicoli elettrici e per assicurare che producano tali veicoli a sufficienza, commercializzandoli in modo adeguato.

4. Altri elementi della proposta

Ci sono ulteriori osservazioni relative ad altri elementi della proposta di Regolamento?

Gli anni degli scandali riguardanti le emissioni in Europa hanno mostrato la debolezza e l'obsolescenza del regime di verifica e messo in evidenza la necessità di test su strada, trasparenti e indipendenti, al fine di assicurare la loro effettiva funzionalità nel mondo reale. Ciò ha esposto a serie difficoltà la reputazione dell'industria automobilistica europea.

L'attuale proposta offre un'opportunità unica, ovvero quella di assicurare la diminuzione e l'eventuale eliminazione del divario tra le emissioni reali di CO2 e i valori da laboratorio.

Invece di usare i misuratori di consumo di carburante a scopo puramente "osservativo" un sistema ben più solido sarebbe quello di **completare i test di omologazione effettuati in laboratorio con un limite da non superare (not-to-exceed limit)** che venga verificato **attraverso un nuovo test su strada** prima che i veicoli vengano messi sul mercato (Real World Test for CO2) – come già si fa per l'inquinamento dell'aria. Tutto ciò dovrebbe essere accompagnato dall'**applicazione dei controlli in uso, attraverso l'utilizzo di unità che misurino il consumo di carburante** quando le macchine sono in uso. Richiedendo ai produttori di ottimizzare l'efficienza energetica su strada – e non in laboratorio – il divario tra i due valori può essere ridotto ed eventualmente eliminato.

5. Impatto economico e occupazionale della proposta di Regolamento

- Quali impatti si prevedono sul settore di appartenenza derivanti dall'attuazione della proposta di Regolamento?

La valutazione di impatto della Commissione Europea mostra chiaramente che questa proposta porterà dei benefici economici in termini di impiego e di PIL: nella valutazione d'impatto della Commissione si prevede che i target di CO2 fissati avranno un effetto positivo sull'impiego, infatti si afferma: "Una maggiore ambizione per quanto riguarda gli obiettivi di emissione di CO2 porterebbe a un maggior incremento del numero dei posti di lavoro". Inoltre si afferma che addirittura nel 30% dei casi produrrebbe 22.000 nuovi posti di lavoro nel 2030, contro i 4.000 che si andrebbero a perdere nel settore della raffinazione del petrolio e in quello automobilistico, mentre con un'ulteriore riduzione del 40% potrebbero essere creati 86.000 posti di lavoro netti.

Allo stesso modo, nuove analisi effettuate in collaborazione con il settore hanno dimostrato che verranno creati 200.000 posti di lavoro netti, per un risparmio di 49 miliardi di euro sul petrolio nel 2030.

- Sono stati sviluppati analisi di settore o previsioni in merito all'impatto del provvedimento sul vostro settore? Se sì, sono disponibili dati a supporto?

Una buona valutazione è rappresentata dallo studio *Fuelling Europe's Future*: <https://www.camecon.com/how/our-work/fuelling-europes-future/>

Lo studio mostra come i posti di lavoro nel settore automobilistico rimarranno stabili fino al 2030, ma in seguito l'ingegneria meccanica, in particolar modo, potrebbe subire un declino – questo accadrà in ogni caso per via dell'automazione. Tuttavia, verranno creati nuovi lavori

nel settore elettrico ed energetico, nell'elettronica di potenza, nella produzione di batterie e di motori e circuiti elettrici. L'incidenza netta sull'occupazione in Europa sarà positiva, ma ciò avverrà a scapito di alcuni settori – per questo motivo è importante guidare la transizione e assicurarsi che i lavoratori vengano riqualificati e aiutati ad acquisire le nuove abilità richieste, nonché a sfruttare le nuove opportunità.

Lo studio sopra citato è stato effettuato a livello nazionale in vari paesi europei (Inghilterra, Francia, Germania, Polonia) ed è attualmente in corso anche in Italia.²

²Si stima che i risultati del progetto Fuelling Italy's Future saranno disponibili a partire dal mese di Luglio 2018. Per maggiori informazioni contattare :
Pete Harrison, European Climate Foundation (Pete.Harrison@europeanclimate.org)
Veronica Aneris, Transport & Environment (Veronica.aneris@transportenvironment.org)