



**LEGAMBIENTE**

## **Le automobili riscaldano il pianeta**

Le automobili oltre ad essere le principali responsabili dell'inquinamento atmosferico in città, sono anche la seconda maggiore fonte di CO<sub>2</sub> in Italia dopo la produzione di energia, contribuendo al riscaldamento del Pianeta. Per avere un'idea dell'estensione del problema, ricordiamo che in Italia il trasporto su gomma nel 2007 è stato responsabile del 23% del totale dei gas serra emessi dal nostro Paese.

Per ridurre le emissioni provenienti da questo settore, l'Unione Europea ha stabilito che entro il 2015 le nuove auto dovranno emettere meno di 120 grammi di CO<sub>2</sub> per chilometro e ora le case automobilistiche sono obbligate per legge a comunicare le emissioni di ogni nuovo modello immesso sul mercato. Il passo successivo per ridurre il contributo dei trasporti ai cambiamenti climatici è la regolamentazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte dei veicoli commerciali leggeri. La proposta della Commissione Europea dell'ottobre 2009 di raggiungere il limite di 175 gCO<sub>2</sub> emessi per chilometro entro il 2016, rappresenta però un passo troppo blando e poco efficace nella strategia integrata di lotta ai cambiamenti climatici.

Legambiente, insieme al network europeo Transport&Environment, chiede per il settore limiti e scadenze più stringenti per il taglio delle emissioni dai trasporti. E ribadisce che oltre a investire nell'efficienza energetica dei veicoli, è necessario promuovere soluzioni per una mobilità sostenibile che penalizzino l'auto privata a favore del trasporto pubblico e di offerte alternative e diversificate come ad esempio il car sharing.

### **1 - La Politica europea sul clima e sull'energia e il ruolo dei trasporti**

L'Unione Europea si è impegnata con il Protocollo di Kyoto a ridurre le proprie emissioni di gas serra del 8% rispetto al 1990 entro il periodo 2008-2012. Inoltre, con la politica energetica del "20-20-20" si è impegnata a tagliare del 20% le proprie emissioni entro il 2020, e del 30% se altre nazioni dovessero fare la stessa cosa quando si sarà raggiunto un nuovo accordo sul clima a Copenaghen alla fine dell'anno. L'Unione Europea ha inoltre adottato un target di miglioramento dell'efficienza energetica del 20% e l'aumento del contributo delle rinnovabili fino al 20%, entro il 2020.

Questi target sono stati implementati legalmente con l'adozione del "pacchetto clima e energia" nel Dicembre 2008. Questo pacchetto contiene norme sull'*emission trading scheme* (ETS), sulla "ripartizione degli sforzi", sul sequestro della CO<sub>2</sub>, su energie rinnovabili, qualità dei carburanti per il trasporto, e emissioni delle automobili. Pochi mesi prima era stata adottata una direttiva per includere anche l'aviazione nel sistema dei permessi di mercato.

Sebbene questo pacchetto rappresenti un passo in avanti è improbabile che nella sua forma corrente possa portare al taglio delle emissioni europee del 20%, e sicuramente non quello del 30%. E sembra un sogno distante quello del taglio del 40% delle emissioni, indicato dagli scienziati come

necessario per rispettare il target europeo di un “riscaldamento massimo di due gradi”. Entrambe le norme sulla ripartizione degli sforzi e sull’ETS permettono compensazioni per sostituire reali riduzioni delle emissioni, e la legge sulle rinnovabili include i biocarburanti che possono avere in realtà l’effetto di aumentare invece che ridurre le emissioni dei trasporti. Questi sono solo tre esempi che mostrano come la politica sul clima stia perdendo un po’ la giusta direzione.

I trasporti sono il peggiore settore dal punto di vista delle emissioni e degli impegni di Kyoto che rischia seriamente di compromettere il raggiungimento di questi obiettivi. Le emissioni dai trasporti negli Stati Membri sono aumentate del 36% tra il 1990 e il 2007. Altri settori sono riusciti a ridurre le loro emissioni mediamente del 9% durante lo stesso periodo. La quota delle emissioni dei trasporti, che era il 21% nel 1990, è cresciuta nel 2007 fino al 28%. L’agenzia Europea per l’Ambiente stima che le auto sono responsabili per il 14% delle emissioni totali dell’Unione Europea.

I trasporti sono anche critici nel dibattito sulla dipendenza energetica dell’Europa. A metà del 2008 l’Europa ha importato all’incirca €1 miliardo di petrolio al giorno. Le auto sono il primo consumatore, con circa 4.4 milioni di barili al giorno, e sono responsabili per circa il 40% delle importazioni.

## **2 - La politica europea su auto e CO2: una storia di rinvii e indebolimenti**

Il target di riduzione delle emissioni di nuove auto a 120 g/km è stato proposto per la prima volta dalla Germania nell’ottobre 1994 a un Consiglio dei Ministri per l’Ambiente, presentato come obiettivo di riduzione del consumo di carburante per nuove auto a benzina a 5 litri per 100 chilometro e a 4,5 litri/km per i diesel. Il target fu annunciato formalmente in una decisione della Commissione (COM(95)689) e rappresentava una riduzione del 35% del livello del 1995 di 186 g/km. Questo obiettivo doveva essere rispettato entro il 2005, ma il target è stato rimandato o indebolito molte volte prima dell’adozione della direttiva nel dicembre 2008.

Il primo rinvio nel 1996, quando il Consiglio dell’Ambiente ha annunciato una scadenza al 2005, o al più tardi 2010. Il secondo rinvio nel 1998 quanto l’Associazione europea dei produttori di auto (ACEA) si è impegnata per la riduzione delle emissioni medie di CO2 dalle nuove auto vendute nell’Unione Europea fino a 140 g/km entro il 2008. Di conseguenza la Commissione accettò di far slittare la data per il target dei 120/g/km al 2012.

Successivamente nel Dicembre 2007 quando la Commissione Europea propose di alzare il target al 2012 da 120 a 130 g/km, e i 10 grammi di differenza dovevano essere compensati da misure integrate come l’uso di biocarburanti, pneumatici a minore attrito di rotolamento, e dalla riduzione delle emissioni dei veicoli commerciali leggeri.

Quando la normativa è stata adottata nel Dicembre 2008 c’è stato un ulteriore ammorbidimento. L’anno per il raggiungimento del target dei 130 g/km è stato spostato dal 2012 al 2015, e sono state aggiunte una serie di scappatoie che permettono praticamente non punire emissioni medie anche di 140 g/km. In pratica quindi c’è stato un ritardo di circa 10 anni e un indebolimento del target di 20 g/km. Ma, guardando ai lati positivi, la direttiva offre un sistema legale e vincolante che affronta le emissioni di CO2 da parte delle auto, e aggiunge, in modo significativo, un nuovo target di 95 g/km per il 2020.

### **3 - La fine degli impegni volontari e il nuovo regolamento sulla riduzione della CO<sub>2</sub> per il settore dei trasporti**

Il 2008 ha anche segnato la fine del periodo previsto per l'implementazione dei meccanismi volontari voluti dall'Industria Automobilistica Europea (ACEA) introdotti nel 1998 per tagliare le emissioni medie di CO<sub>2</sub> da nuove auto vendute in Europa fino a 140 g/km. Già al 2006 era abbastanza chiaro che l'impegno non sarebbe stato rispettato, e infatti il riconoscimento di questo fallimento è stato di ispirazione per l'introduzione di target legalmente vincolanti che ne è seguita.

Nello stesso anno i costruttori hanno iniziato a introdurre una serie di tecnologie per risparmio di carburante e di emissioni come ad esempio il BlueMotion (Volkswagen), Econetic (ford), Eco2 (Renault) per citarne alcuni. Questo è avvenuto come reazione alla imminente adozione della nuova direttiva, all'aumento record del prezzo del petrolio, e all'introduzione di tasse automobilistiche basate sull'emissione di CO<sub>2</sub> in molti Stati Membri.

La seconda metà del 2008 è stata caratterizzata dalla recessione economica globale, con conseguenti effetti negativi sulla vendita di nuove automobili. Ma non si può però parlare del "collasso" del settore, impressione che invece è stata forse creata da una copertura esagerata sui media della crisi finanziaria e dalle case automobilistiche avidi di ricevere supporto governativo sotto forma di incentivi. La realtà è che le vendite di automobili dei paesi UE15 sono state inferiori di meno del 7% rispetto alla media dei 10 anni precedenti (1998-2008) e di meno del 2% rispetto alla media dei 20 anni precedenti (1990-2008). Considerando poi che gli incentivi statali non erano ancora stati introdotti per dare sostegno alle vendite, si può affermare che il 2008 è stato un anno meno critico di quanto ci si poteva aspettare o si vuole far credere.

### **4 - Auto e CO<sub>2</sub>, la nuova direttiva europea**

L'Unione Europea con la Direttiva 443/2009 ha dato il via a un sistema per raggiungere obiettivi di riduzione delle emissioni dalle nuove auto immatricolate in linea con il pacchetto 20-20-20 (ovvero la politica europea di riduzione delle emissioni di gas serra del 20% e di aumento dell'efficienza energetica e della produzione di energia da fonti rinnovabili entro il 2020), imponendo alle case automobilistiche non solo la progressiva sostituzione dei modelli non più efficienti (CO<sub>2</sub> per chilometro) ma contestualmente sanzioni pecuniarie per le case inadempienti. L'obiettivo di 120 grammi di CO<sub>2</sub> per chilometro verrà raggiunto in modo graduale entro il 2015, per poi abbassarsi a 95 g/km entro il 2020.

Il target di 120 g/km viene calcolato come media della flotta totale delle auto vendute, non è un limite fisso che ogni veicolo deve rispettare. Inoltre i produttori possono stringere accordi con altre case per compensare le emissioni e calcolare la media su una flotta più ampia di veicoli.

La flessibilità e la gradualità concessa sia nel raggiungimento degli obiettivi che nelle sanzioni imposte rappresenta però un punto debole che porta alla fine oneri più elevati per case che producono vetture più piccole e meno inquinanti.

**TABELLA 1 - Obiettivi di riduzione della CO<sub>2</sub> e sanzioni previste dalla Direttiva 443/2009**

| Anno       | Autovetture adeguate ai nuovi standard | Limite max emissioni gCO <sub>2</sub> /km | g di CO <sub>2</sub> in eccesso | Sanzione (euro) |
|------------|--|---|---------------------------------|-----------------|
| entro 2012 | 65%                                    | 120**                                     | 1                               | 5               |
| 2012-2014  | 80%                                    | 120**                                     | 2                               | 15              |
| 2015       | 100%                                   | 120**                                     | 3                               | 25              |
| 2020       |  | 95  | >4                              | 95              |

Il calcolo delle emissioni verrà fatto come media sul totale delle auto vendute durante l'anno di riferimento

\*\*130 g/km è il limite previsto per le emissioni del motore a cui si deve aggiungere una ulteriore riduzione di 10g/km legata a misure addizionali che non riguardano il motore, come ad esempio qualità pneumatici, stile di guida, efficienza degli impianti d'aria condizionata)

Inoltre è molto forte la pressione politica portata avanti dalle case automobilistiche che, giocando anche sulla leva della crisi economica, premono per allentamenti e proroghe di questi limiti oltre a richiedere incentivi per evitare il collasso del settore, che però nemmeno nel 2009 c'è stato. Le nuove richieste perorate dalle case automobilistiche e la natura flessibile dei provvedimenti comunitari dunque potrebbero inficiare notevolmente il già labile percorso intrapreso verso le innovazioni dell'industria automobilistica, peraltro indispensabile per vincere la sfida climatica ed economica.

## **5 - I progressi delle case automobilistiche nel 2008**

A settembre 2009 il network europeo Transport&Environment ha pubblicato il quarto rapporto sul progresso annuale che le principali case automobilistiche in Europa hanno compiuto nella riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburanti da nuove auto. Questo rapporto è il primo che valuta quanto i produttori di auto sono in linea o meno con il rispetto dei nuovi obiettivi di legge introdotta nel dicembre 2008. Il rapporto si basa sui dati di vendita delle auto, relativi a 25 stati dell'Unione Europea, ovvero i 27 Stati membri meno la Bulgaria e la Slovacchia che non hanno fornito i dati in tempo al tempo della richiesta. Le nazioni mancanti insieme rappresentano meno del 1% delle vendite totali di auto nel 2008 nell'Europa a 27.

Nel 2008 i produttori di automobili hanno ridotto le emissioni di CO<sub>2</sub> dei modelli complessivamente venduto sul mercato europeo del 3,3%, portando la media di settore a 153,5 gCO<sub>2</sub>/km. Siamo quindi ancora lontani dai limiti previsti dalla normativa europea.

**TABELLA 2 - Classifica delle case automobilistiche per media di CO<sub>2</sub> del venduto (2008)**

| Gruppi                | Posizione 2007 | vendite 2008 (1,000) | Media delle emissioni di CO <sub>2</sub> (g/km) |      |             |
|-----------------------|----------------|----------------------|---|------|-------------|
|                       |                |                      | 2008  | 2007 | % 2007-2008 |
| 1 Fiat                | 2              | 1,131,005            | 138   | 142  | -2.9%       |
| 2 PSA Peugeot-Citroen | 1              | 1,794,593            | 139   | 142  | -2.0%       |
| 3 Renault             | 3              | 1,253,371            | 143   | 147  | -3.2%       |
| 4 Toyota              | 4              | 784,054              | 147   | 150  | -2.4%       |
| 5 Hyundai             | 7              | 467,673              | 149   | 161  | -7.6%       |
| 6 Ford                | 8              | 1,388,335            | 152   | 163  | -6.7%       |
| 7 GM                  | 5              | 1,366,069            | 153   | 157  | -2.3%       |
| 8 Honda               | 6              | 8,285,577            | 154   | 157  | -2.2%       |
| 9 BMW                 | 12             | 245,395              | 154   | 172  | -10.2%      |
| 10 Suzuki             | 9              | 784,736              | 156   | 164  | -4.9%       |
| 11 Mazda              | 13             | 229,074              | 158   | 172  | -8.2%       |
| 12 Volkswagen         | 10             | 229,596              | 159   | 165  | -3.3%       |
| 13 Nissan             | 11             | 2,870,570            | 161   | 168  | -4.0%       |
| 14 Daimler            | 14             | 323,34               | 175   | 182  | -3.8%       |

*Fonte: Transport&Environment, "Reducing CO<sub>2</sub> Emissions from new cars: a study of Major car manufacturers" 2009*  
 Dati 2007: aggiustamento verso il basso dello 0.7% per compensare gli impegni volontari sulla riduzione di CO<sub>2</sub> su nuove auto fatto nei report precedenti ma non in questo perché sono stati introdotti limiti vincolanti con la direttiva europea.

Al primo posto della classifica dei produttori, secondo il rapporto "Reducing CO<sub>2</sub> Emissions from new cars: a study of Major car manufacturers" dell'associazione europea Transport&Environment,

c'è il gruppo Fiat (138 g/km) seguito da PSA Peugeot-Citroen (139 g/km). Tagli consistenti sono stati attuati da BMW (-10,2%, ora a 154 g/km), Mazda (-8,2%, ora a 158 g/km) e da Hyundai (-7,6%, 161 g/km), pur mantenendo valori assoluti di emissioni per chilometro decisamente alti e sopra la media. Sicuramente in questo impegno bisogna vedere da parte delle case automobilistiche non soltanto la spinta determinata dagli obblighi di legge o una maggiore attenzione verso i problemi ambientali e i cambiamenti climatici, ma anche gli effetti dell'aumento del prezzo del petrolio tra il 2007 e il 2008, e la crisi finanziaria, che hanno spinto verso la ricerca di economicità ed efficienza.

La normativa sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dalle auto prevede di raggiungere l'obiettivo di 130 g/km entro il 2015. L'obiettivo è differenziato per casa automobilistica, sulla base del peso medio dei veicoli che produrranno. La tabella che segue mostra una classifica dei produttori sulla base della percentuale di riduzione di CO<sub>2</sub> che ogni produttore deve effettuare per poter raggiungere il proprio obiettivo.

**TABELLA 3 - Classifica delle case automobilistiche per distanza dal target di riduzione previsto (2008)**

| Casa Automobilistica  | CO <sub>2</sub> target 2015* (g/km) | Anno 2008              |              |                     | Anno 2007              |              |                     |           |
|-----------------------|-------------------------------------|------------------------|--------------|---------------------|------------------------|--------------|---------------------|-----------|
|                       |                                     | CO <sub>2</sub> (g/km) | Peso (kg)    | Distanza dal target | CO <sub>2</sub> (g/km) | Peso (kg)    | Distanza dal target | Posizione |
| 1 PSA Peugeot-Citroën | 128                                 | 139                    | 1,333        | 8%                  | 142                    | 1,313        | 11%                 | 1         |
| 2 Renault             | 129                                 | 143                    | 1,341        | 10%                 | 147                    | 1,318        | 14%                 | 2         |
| 3 BMW                 | 138                                 | 154                    | 1,540        | 11%                 | 172                    | 1,541        | 20%                 | 10        |
| 4 Fiat                | 121                                 | 138                    | 1,172        | 13%                 | 142                    | 1,198        | 14%                 | 3         |
| 5 Hyundai             | 130                                 | 149                    | 1,365        | 13%                 | 161                    | 1,436        | 18%                 | 6         |
| 6 Toyota              | 127                                 | 147                    | 1,305        | 14%                 | 150                    | 1,317        | 15%                 | 4         |
| 7 Ford                | 129                                 | 152                    | 1,354        | 15%                 | 163                    | 1,428        | 19%                 | 8         |
| 8 Honda               | 130                                 | 154                    | 1,381        | 15%                 | 157                    | 1,403        | 16%                 | 5         |
| 9 GM                  | 128                                 | 153                    | 1,327        | 17%                 | 157                    | 1,355        | 18%                 | 7         |
| 10 Volkswagen         | 133                                 | 159                    | 1,429        | 17%                 | 165                    | 1,447        | 19%                 | 9         |
| 11 Nissan             | 131                                 | 161                    | 1,395        | 19%                 | 168                    | 1,376        | 23%                 | 11        |
| 12 Mazda              | 125                                 | 158                    | 1,256        | 21%                 | 172                    | 1,361        | 25%                 | 12        |
| 13 Suzuki             | 122                                 | 156                    | 1,190        | 22%                 | 164                    | 1,215        | 25%                 | 14        |
| 14 Daimler            | 135                                 | 175                    | 1,494        | 23%                 | 182                    | 1,529        | 25%                 | 13        |
| Media                 | 130                                 | <b>153.5</b>           | <b>1,374</b> | <b>15%</b>          | <b>158.7</b>           | <b>1,379</b> | <b>18%</b>          |           |

\* Si assume che il peso medio delle nuove macchine di ogni produttore non cambierà tra il 2008 e il 2015

Da questa tabella risulta che PSA Peugeot-Citroen il produttore più vicino al raggiungimento del suo target, ha infatti sette anni a disposizione per ridurre dell'8% le emissioni. Fiat invece, pur registrando il valore medio più basso complessivamente (138 g/km) deve ancora ridurre le sue emissioni del 13% perché, producendo veicoli più leggeri in peso, deve rispettare un target molto più basso (121 g/km). È da notare come per la prima volta da quando è stato introdotto il meccanismo volontario di riduzione delle emissioni, il peso medio delle auto è diminuito, sebbene di soli 5 chili.

Lo studio di Transport&Environment pubblica anche la classifica degli Stati in base all'efficienza media delle auto vendute: il Portogallo si conferma nel 2008 al primo posto con un'emissione media dal nuovo parco macchine di 138 gCO<sub>2</sub>/km ed un miglioramento del 4,1% rispetto al 2007. L'Italia scende dal secondo al terzo posto (145 gCO<sub>2</sub>/km, per una riduzione del 1,2%) superata dalla Francia (140 gCO<sub>2</sub>/km, -6,2%). Gran Bretagna e Germania, che insieme rappresentano il 36% del mercato europeo, registrano una media di emissioni di 159 grammi e 166 grammi per chilometro rispettivamente.

**TABELLA 4 - Classifica Paesi per media delle emissioni di CO2 del nuovo parco macchine (2008)**

|                    | Vendite 2008<br>(1000) | Media CO <sub>2</sub> /Km<br>2008 | Media<br>CO <sub>2</sub> /km 2007 | Variazione 2007-2008 | Posizione 2007 |
|--------------------|------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------|----------------|
| 1 Portogallo       | 215                    | 138                               | 144                               | -4,1%                | 1              |
| 2 Francia          | 2.037                  | 140                               | 149                               | -6,2%                | 4              |
| 3 Italia           | 2.162                  | 145                               | 147                               | -1,2%                | 2              |
| 4 Danimarca        | 146                    | 146                               | 160                               | -8,3%                | 12             |
| 5 Malta            | 5                      | 147                               | 148                               | -0,6%                | 3              |
| 6 Belgio           | 536                    | 148                               | 153                               | -3,2%                | 5              |
| 7 Spagna           | 1.045                  | 148                               | 153                               | -3,4%                | 6              |
| 8 Polonia          | 302                    | 153                               | 154                               | -0,4%                | 7              |
| 9 Ungheria         | 163                    | 153                               | 155                               | -1,0%                | 10             |
| 10 Repubblica Ceca | 134                    | 154                               | 154                               | 0,1%                 | 8              |
| 11 Slovenia        | 71                     | 156                               | 156                               | -0,3%                | 11             |
| 12 Romania         | 285                    | 156                               | 155                               | 0,7%                 | 9              |
| 13 Irlanda         | 151                    | 157                               | 162                               | -3,0%                | 13             |
| 14 Paesi Bassi     | 481                    | 158                               | 165                               | -4,2%                | 15             |
| 15 Austria         | 294                    | 158                               | 163                               | -2,9%                | 14             |
| 16 Regno Unito     | 2.084                  | 158                               | 165                               | -4,0%                | 16             |
| 17 Lussemburgo     | 52                     | 160                               | 166                               | -3,8%                | 18             |
| 18 Grecia          | 276                    | 161                               | 165                               | -2,6%                | 17             |
| 19 Finlandia       | 137                    | 163                               | 177                               | -8,2%                | 22             |
| 20 Germania        | 3.044                  | 165                               | 169                               | -2,7%                | 19             |
| 21 Cipro           | 24                     | 166                               | 170                               | -2,8%                | 20             |
| 22 Lituania        | 21                     | 170                               | 177                               | -3,7%                | 21             |
| 23 Svezia          | 248                    | 174                               | 181                               | -4,1%                | 23             |
| 24 Estonia         | 24                     | 177                               | 182                               | -2,3%                | 24             |
| 25 Lettonia        | 19                     | 181                               | 183                               | -1,5%                | 25             |
| Totale/media       | 13.957                 | 153,5                             | 158,7                             | -3,3%                |                |

*I dati sono relativi a 25 Stati Membri, Bulgaria e Slovacchia non hanno fornito i dati in tempo utile.*

*Considerati insieme, le vendite di auto in questi due paesi rappresentano meno del 1% delle vendite dell'Europa dei 27*

*Fonte: Transport&Environment, "Reducing CO2 Emissions from new cars: a study of Major car manufacturers" 2009*

## **6 - La proposta europea per i veicoli commerciali leggeri**

L'accordo europeo sulla ripartizione degli sforzi (Decisione 406/2009/EC) stabilisce un obiettivo di riduzione del 10%, rispetto ai livelli del 2005, per tutti quei settori non coperti dall'Emission Trading Scheme, inclusi i trasporti. Questo target è probabile venga portato al 15% nel caso di un accordo internazionale sul clima, che però al vertice di Copenaghen non c'è stato. In questo contesto il settore dei trasporti si trova ad affrontare una grande sfida, considerato che le sue emissioni sono aumentate del 36% tra il 1990 e il 2007, mentre le emissioni degli altri settori sono diminuite del 9%.

Nell'Ottobre 2009 la Commissione Europea ha reso nota la proposta sui veicoli commerciali leggeri, come parte integrante dell'approccio integrato per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per il settore dei trasporti. Secondo questo approccio le case automobilistiche devono ridurre meno di quanto previsto inizialmente le emissioni delle auto (target previsto di 130 g/km e non più 120), e la differenza deve essere compensata da altre misure sui combustibili, pneumatici, condizionatori, indicatori di cambio marcia, e appunto i veicoli commerciali leggeri.

Già dal 2007 la Commissione aveva individuato dei valori soglia per furgoni e minibus di 175 g/km entro il 2010 e di 160 entro il 2015, ovvero rispettivamente il 14% e il 21% in meno del livello di 203 g/km del 2007. La proposta sui furgoni doveva essere quindi la naturale continuazione della politica di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da parte del settore automobilistico non solo a livello sostanziale ma anche simbolico visto che tale provvedimento si discuteva proprio a ridosso del vertice sul clima di Copenaghen.

Attualmente tale classe veicolare rappresenta il 12% del totale dei veicoli europei: un numero destinato ad aumentare notevolmente nei prossimi anni soprattutto se si considerano le stime che, tra il 2002 e il 2007, riportano un aumento del numero di veicoli commerciali leggeri di circa il 50%. In questo contesto diventa allora di fondamentale importanza una regolamentazione in linea con la corrispondente normativa relativa alle autovetture, tanto più se si considera l'eventuale rischio che le case automobilistiche aggirino l'ordinamento esistente per le autovetture omologandole ai veicoli commerciali leggeri.

Ma la Commissione Europea ha purtroppo fatto parziale marcia indietro, cedendo alle pressioni di Italia, Francia e Germania di concedere una proroga, fino al 2014, dei tagli individuati, un passo indietro anche rispetto al ruolo di primo piano che l'Unione Europea voleva e vorrebbe giocare rispetto alla crisi climatica. La proposta attualmente in discussione mantiene quindi il limite di 175 gCO<sub>2</sub>/km ma da raggiungere gradualmente dal 2014 al 2016. Di nuovo la ragione sarebbe la crisi economica e gli elevati costi che il settore dovrebbe affrontare per implementare sistemi di efficienza e di abbattimento delle riduzioni, cosa che in realtà può essere facilmente smentita semplicemente adottando sistemi già disponibili sul mercato e adottati da modelli diesel di ultima generazione.

## **7 - Potenzialità di miglioramento e altre proposte di riduzione per il settore**

Tra le motivazioni che hanno spinto alcuni paesi a fare pressione sulla Commissione per una proposta più blanda sui veicoli commerciali leggeri, c'è il fatto che per ottenere dei risultati importanti in termini di riduzioni sono necessarie soluzioni tecniche, come Hybrid Power, attualmente ancora molto costose e che richiedono ancora investimenti per lo sviluppo tecnologico. Nella realtà, sono stati raggiunti tagli anche del 20% nel settore delle auto diesel anche senza ibridazione ma con una serie di misure meno costose (vedi Tabella 5). Soluzioni che potrebbero essere adottate anche nel caso nei veicoli commerciali e permetterebbero il raggiungimento del target di 160 g/km entro il 2015 senza dover investire in tecnologie particolarmente costose.

**TABELLA 5 : Miglioramenti nelle emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto diesel tra il 2007 e il 2009**

| Marca e modello | CO <sub>2</sub> della migliore variante diesel disponibile (g/km) |      | Diminuzione (%) | Programma di risparmio di carburante | Note              |
|-----------------|---|------|-----------------|--------------------------------------|-------------------|
|                 | 2007  | 2009 |                 |                                      |                   |
| VW Golf         | 135   | 99   | -27%            | BlueMotion                           | Rimangono 77kW    |
| VW Passat       | 151   | 114  | -25%            | BlueMotion                           | Rimangono 77kW    |
| Volvo S40       | 129   | 104  | -19%            | DrivE                                | Rimangono 80kW    |
| Ford Fiesta     | 116   | 98   | -16%            | Econetic                             | Aumento 50→66kW   |
| Mercedes C220   | 169   | 127  | -25%            | BlueEfficiency                       | Aumento 105→125kW |
| Mercedes E220   | 167   | 139  | -17%            | BlueEfficiency                       | Rimangono 125kW   |
| BMW 118         | 150   | 119  | -21%            | Efficient Dynamics                   | Aumento 90→105kW  |
| BMW 318         | 150   | 125  | -17%            | Efficient Dynamics                   | Aumento 90→105kW  |

Vista l'urgenza di intervenire nel settore per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, e viste le potenzialità tecnologiche del mercato, sarebbe quindi utile confermare i target di riduzione individuati inizialmente dalla Commissione Europea, e introdurre anzi un ulteriore obiettivo di 125 g/km entro il 2020, limite che porterebbe a una riduzione del 38% rispetto ai valori del 2007, in linea con i target europei di riduzione del 40% delle emissioni dal settore dei trasporti. Inoltre, ulteriori sistemi come l'introduzione di limitatori della velocità a 100 km/h porterebbero altri benefici in termini di riduzione delle emissioni, che potrebbero essere tagliate di un ulteriore 7-8% entro il 2020, oltre che di riduzione del rumore e aumento della sicurezza.

Per approfondimenti:

Transport&Environment

<http://www.transportenvironment.org/Pages/Cars-and-CO2/>

Legambiente, campagna Mal'Aria

<http://www.legambiente.eu/documenti/2010/index.php>

Legambiente, EcoTopTen Auto

<http://ecotoptenauto.viviconstile.org/section.php>