

Standard CO₂ per auto e furgoni

Gli europarlamentari devono mantenere l'obiettivo per una di riduzione del 100% delle emissioni di CO₂ entro il 2035 e stimolare l'offerta di auto e furgoni elettrici nel decennio in corso

A un anno di distanza dalla pietra miliare del 'Fit for 55', il pacchetto per il clima della Commissione Europea è ora nelle mani del Parlamento Europeo (PE). Mentre le principali Commissioni del PE si apprestano a votare per adottare le proposte chiave del Fit for 55, guardiamo cosa c'è in gioco per il Green Deal europeo e per le ambizioni climatiche dell'Europa. Questo breve briefing analizza la posta in gioco nella revisione degli standard CO₂ per auto e furgoni, con il voto della Commissione Ambiente, competente in materia, fissato all'11 maggio.

Il contesto

A seguito dell'entrata in vigore degli standard UE 2020/21 per le emissioni di CO₂ di auto e furgoni (il principale strumento per decarbonizzare le auto in Europa), i veicoli elettrici (EV) sono entrati nel mercato di massa assai più velocemente di quanto inizialmente previsto, raggiungendo l'anno scorso il [18% delle vendite di nuove vetture](#). L'obiettivo di una mobilità 100% a zero emissioni è ora a portata di mano e – per garantire che l'Europa riesca a soddisfare i target del Green Deal – deve essere lo scopo ultimo del Regolamento.

Un'[analisi](#) mostra che, se la produzione di auto e di furgoni elettrici continua ad aumentare – tramite target più ambiziosi nel decennio in corso –, gli EV saranno più economici da acquistare rispetto ai modelli a benzina equivalenti entro il 2026. Sebbene il raggiungimento della parità di

costo potrà essere ritardato di qualche anno, a causa degli elevati costi dei materiali per le batterie, il trend rimarrà invariato.

Secondo la [proposta](#) della Commissione Europea (CE), le case automobilistiche dovranno ridurre del 55% le emissioni di CO₂ delle auto entro il 2030 (del 50% per i furgoni), per raggiungere il 100% di auto a emissioni zero a partire dal 2035.

Purtroppo, la Commissione ha proposto una maggiore ambizione dei target soltanto a partire dal 2030, lasciando invariato l'attuale target 2025, che prevede una riduzione delle emissioni di CO₂ del 15%. Con questo debole livello di ambizione, il limitato sforzo richiesto ai costruttori fino al 2030 rischia di frenare il recente slancio dei veicoli elettrici. Nel caso l'offerta europea – che rispecchia il livello di ambizione degli standard di CO₂ – sarà

Fit for 55 Committee Votes

insufficiente, si andrà incontro a prezzi di vendita più elevati per i veicoli elettrici, una più lenta diffusione delle infrastrutture di ricarica e l'assorbimento della domanda da parte di attori extra-europei.

Al Parlamento Europeo, i deputati sono divisi sui cambiamenti che vorrebbero apportare alla proposta. Alcuni parlamentari hanno proposto emendamenti volti ad accelerare le riduzioni di CO₂, proponendo target più elevati per il 2025, il 2027 e il 2030, e altri che propongono perfino di anticipare il target del 100% al 2030. Tuttavia, un altro blocco di parlamentari ha proposto target più deboli – anche rispetto agli obiettivi della Commissione – tra cui la cancellazione o la diminuzione del target del 100% nel 2035. Alcuni deputati hanno proposto anche di modificare il campo di applicazione della normativa, per consentire alle case produttrici di raggiungere i target acquistando crediti per carburanti sintetici e alternativi.

Qual è la posta in gioco col voto della Commissione Ambiente del Parlamento Europeo sugli emendamenti?

Cosa c'è di buono? Cosa c'è di male?

T&E sostiene gli emendamenti presentati dagli eurodeputati che conducono i negoziati per i gruppi Renew Europe (liberali) e S&D (centro-sinistra) nella Commissione Ambiente (ENVI). Gli emendamenti proposti dal relatore Jan Huitema (Renew) e Sara Cerdas (S&D)

aumenterebbero gli obiettivi di riduzione di CO₂ per il 2025 (al 25% per le auto e al 20% per i furgoni) e il 2030 (75% per le auto e 70% per i furgoni), introducendo un ulteriore obiettivo per il 2027 (45% per le auto e 40% per i furgoni).

Se concordati, tali obiettivi garantiranno una crescente diffusione di auto e furgoni a zero emissioni già nel decennio in corso, assicurando che l'obiettivo del 2035 sia raggiunto tramite un percorso economicamente ottimale. Questo permetterebbe di anticipare i benefici, in termini di riduzione delle emissioni climalteranti e dell'inquinamento atmosferico, legati alla sostituzione dei veicoli inquinanti. Obiettivi più ambiziosi nel decennio in corso contribuiranno inoltre a ridurre i costi di produzione di un EV, tale da renderlo più economico da acquistare rispetto a un'auto o un furgone a benzina entro la metà del decennio.

Inoltre, T&E supporta gli emendamenti che sospendono la distribuzione di crediti alle case automobilistiche per la vendita di veicoli a zero e basse emissioni (sotto il cosiddetto sistema di riferimento *ZLEV benchmark*) a partire dal 2025. I costruttori hanno bisogno in ogni caso di vendere veicoli elettrici per raggiungere i loro obiettivi e, se il sistema di riferimento venisse mantenuto, potrebbero utilizzare tali crediti per indebolire di un ulteriore 5% il già debole obiettivo del 15% di CO₂.

T&E invita i politici a respingere invece gli emendamenti che prevedono l'inclusione di combustibili sintetici e alternativi nel

Fit for 55 Committee Votes

Regolamento. Il sistema di crediti proposto permetterebbe alle case automobilistiche di rispettare i loro obiettivi acquistando dall'industria Oil & Gas crediti di CO₂ per gli elettro combustibili, chimicamente simili alla benzina e al diesel fossili, ritardando di fatto la transizione verso i veicoli elettrici. Senza alcun modo di garantire se le auto nuove verranno alimentate con combustibili fossili o con elettro combustibili, molto più costosi e inefficienti lungo l'arco della vita, questi emendamenti introdurrebbero una significativa lacuna normativa nel regolamento.

Come migliorare le proposte?

Le proposte della Commissione Europea sono valide in quanto ad ambizione a lungo termine, ma deboli negli obiettivi di riduzione della CO₂ a breve termine (entro il 2030). Vista la necessità inderogabile dell'Europa di ridurre la propria dipendenza dal petrolio, i decisori politici dell'Unione Europea dovrebbero proporre target di riduzione delle emissioni di CO₂ più ambiziosi per il 2025 e il 2030 e introdurre un target intermedio nel 2027. Questo contribuirebbe a far risparmiare all'Europa oltre mezzo miliardo di barili di petrolio da qui al 2030, assicurando al contempo [il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi 2030](#), necessari a instradare l'Europa verso l'obiettivo delle zero emissioni.

Le mosse successive per vedere i primi risultati sugli obiettivi climatici europei

L'ambizione del Green Deal europeo sarà decisa nelle prossime settimane quando l'iter del pacchetto Fit for 55 passerà dalle Commissioni del Parlamento europeo al voto in sede plenaria, per poi iniziare le discussioni con il Consiglio nel quadro del Trialogo. L'ambizione dell'Europa di decarbonizzare i trasporti potrebbe essere rafforzata o indebolita in qualsiasi di queste fasi. E' di importanza vitale che i decisori politici mantengano l'ambizione a livelli elevati e non permettano che il pacchetto Fit for 55 venga annacquato.

Il prossimo passo in materia di Standard di CO₂ per auto e furgoni sarà il voto della plenaria del Parlamento Europeo nella settimana del 6 giugno, con i Trialoghi pronti a partire subito dopo che i Governi nazionali avranno concordato la propria posizione al Consiglio Ambiente del 28 giugno.

Il commento di T&E

“Messi insieme, automobili e furgoni sono responsabili del 15% di tutte le emissioni clima alternanti in Europa. Sono anche la maggiore fonte di inquinamento da biossido di azoto tossico, che ogni anno accorcia la vita di oltre 40.000 cittadini europei. Con la revisione degli Standard UE di CO₂ per auto e furgoni, i decisori politici hanno il potere di decidere quando e con che tempi si realizzerà il percorso verso un trasporto a emissioni zero in Europa.”

Fit for 55 Committee Votes

“Le auto elettriche non consumano petrolio, per cui rappresentano una misura strutturale e fondamentale per porre fine alla dipendenza dal petrolio dell’Europa. Insieme a un minor numero di viaggi in auto private e a un sistema di mobilità condiviso e più efficiente, l’elettrificazione è una delle soluzioni chiave per avere un settore dei trasporti su strada a emissioni zero.”

Alex Keynes, Clean Vehicles Manager

Further information

Alex Keynes
Clean Vehicles Manager
Transport & Environment
alex.keynes@transportenvironment.org
Mobile: +32(0)493 50 82 47