

Regolamento CO₂ auto/van (26 marzo 2018)

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

1.1 Si ritiene appropriato prevedere gli stessi obiettivi di riduzione sia per le autovetture che per i van?

Sì. Perché limiti alle emissioni (realmente misurate su strada con i nuovi metodi di prova) sono raggiungibili esclusivamente ricorrendo con motori elettrici o elettrificati. Con tali motorizzazioni, l'aumento della massa del veicolo non aumenta necessariamente le emissioni dei veicoli (già con i veicoli ibridi-elettrici), recenti ricerche suggeriscono che gli "sconti" per le emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali non sono più giustificati.

La proposta ha inoltre un grande potenziale per ridurre le emissioni dei veicoli commerciali leggeri e stimolare un mercato per i furgoni elettrici, mentre i piccoli e-van sono già convenienti oggi per molte funzioni (ad esempio consegne in area urbana).

Anzi: proprio in ambito urbano potrebbe essere opportuno un obbligo di migrazione a veicoli elettrici anticipato.

1.2 I livelli degli obiettivi di riduzione individuati dalla Commissione sono sufficientemente ambiziosi? Sono disponibili proiezioni in merito all'impatto in termini di emissioni di CO₂ derivanti dall'attuazione della proposta?

Il tasso annuale di miglioramento proposto (riduzione del 15% entro il 2025 e del 30% entro il 2030) è meno ambizioso rispetto alla normativa vigente e non è sufficiente a frenare le crescenti emissioni della flotta europea di veicoli. Se l'Europa vuole rimanere sulla traiettoria economicamente efficiente e raggiungere i suoi obiettivi del 2030 (Accordo di Parigi), questo deve essere notevolmente aumentato. Questo regolamento dovrebbe fissare un intervallo di riduzione di almeno il 50-60% entro il 2030, con riserva di revisione nel 2022 per confermare ed eventualmente rendere più cogente l'obiettivo.

E' possibile e necessario, impedire la circolazione di mezzi a combustione interna nelle aree urbane già dal 2020 – 2025 (come si sono impegnate a fare alcune città italiane) e proporre il divieto alla vendita di nuovi motori a combustione interna dal 2030. In questo modo sarà possibile impedirne la circolazione entro il 2040, rendendo possibile la riduzione del 80-90% delle emissioni dell'intero settore dei trasporti (quindi anche aereo-navale) ben prima del 2050, come impone l'Accordo di Parigi.

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

Indispensabile: la quota a disposizione di ogni paese di emissioni comunale residue (Accordo di Parigi) obbliga ciascuno ad iniziare le riduzioni climalteranti prima possibile, per evitare misure socialmente ed economicamente più costose (e di dubbia efficacia) in seguito.

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

Sì. Il vincolo alle emissioni medie del venduto per ogni costruttore dovrebbe essere affiancato con un sistema di aggiustamento a due vie per garantire un'equa distribuzione

degli sforzi e un dispiegamento tempestivo della tecnologia a emissioni zero in Europa. I produttori dovrebbero o vendere abbastanza ZEV o fare di più sulle loro flotte convenzionali a partire da un benchmark di vendita ZEV del 25% nel 2025. Si sta mostrando molto efficace, nei paesi in cui è stata fissata una quota di ZEV (10 stati USA oppure Cina) una sistema di mercato delle quote di ZEV tra produttori, in grado in questo modo di garantire una reale competizione di prezzo tra tecnologie e tra brand automobilistici.

2. Distribuzione degli sforzi di riduzione tra i costruttori.

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

No, per le stesse ragioni espresse nella risposta 1.1. Con il diffondersi delle motorizzazioni elettrificate (e/o dei biocarburanti), l'aumento della massa del veicolo non aumenta necessariamente le emissioni dei veicoli, recenti ricerche suggeriscono che gli “sconti” per le emissioni di CO2 in rapporto alla massa del veicolo non sono più giustificati.

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

No, per le stesse ragioni già espresse nella risposta 1.1. Già oggi, proprio per i e-van, le fasce di convenienza commerciale sono assai ampie e i tempi della transizioni non permetteranno una graduale evoluzione delle tecnologie (oggi efficienza incrementale e un po' di biocarburanti, domani elettrificato, ecc), ma il concorso contemporaneo di tutte e la transizione verso un parco ZEV entro il 2030.

3. Incentivi ai veicoli a zero-basse emissioni.

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

La neutralità tecnologica è a parità di emissioni: la stessa UE considera la parità tecnologica solo tra le tecnologie che permettono emissioni al di sotto dei 95 grammi e dei 65 grammi di CO2 a Km. Se tali limiti si riferiranno al nuovo sistema di prova, la neutralità tecnologica non può considerarsi per veicoli a combustibile fossile tradizionale.

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

Le soglie devono essere alzate: 25% al 2025 e 90% al 2030. Dopo il 2030 non deve più essere consentito vendere auto e van a combustione.

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

Sì, soprattutto in assenza di un meccanismo vincolante sulle quote di ZEV, con trasferimenti di mercato onerosi tra produttori come indicato nel punto 1.4.

4. Altri elementi della proposta

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

Sì, come già indicato nel punto 1.4, il vincolo alle emissioni medie del venduto per ogni costruttore dovrebbe essere affiancato con un sistema vincolante di aggiustamento a due vie per garantire un'equa distribuzione degli sforzi e un dispiegamento tempestivo della tecnologia a emissioni zero in Europa. I produttori dovrebbero o vendere abbastanza ZEV o fare di più sulle loro flotte convenzionali a partire da un benchmark di vendita ZEV del 25% nel 2025, anche applicando un sistema di mercato delle quote di ZEV tra produttori, in grado in questo modo di garantire una reale competizione di prezzo tra tecnologie e tra brand automobilistici.

5. Impatto economico e occupazionale della proposta di Regolamento

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

L'elettromobilità è la tecnologia dei veicoli del futuro. Mentre i produttori di automobili globali diventeranno elettrici, in particolare la Cina, l'Europa non può rimanere una "isola Diesel". Il presente regolamento dovrebbe quindi indicare chiaramente che entro il 2030 tutte le vendite di nuovi veicoli devono essere a emissioni zero, per consentire all'UE di raggiungere i propri obiettivi di decarbonizzazione ben prima del 2050 e rimanere un'economia verde leader a livello globale.

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

Crediamo che lo studio più serio in merito sia Studio Ambrosetti per Enel, “*e-Mobility revolution*”.