

Solo auto elettriche dal 2035? Un approfondimento sulla proposta di revisione sugli standard di emissione di CO₂

di Michela Garlaschi

16 Luglio 2022

Con l'obiettivo di velocizzare il piano Fit-for-55, il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'Unione Europea riunito a livello dei ministri dell'ambiente dei vari paesi UE, hanno approvato, in via preliminare, la proposta della Commissione Europea di proibire dal 2035 nuove auto e Veicoli Commerciali Leggeri (LCV) che emettono CO₂. Contrariamente a quanto sostenuto da alcuni in Italia, il testo adottato sinora non prevede che tutti i veicoli dovranno necessariamente essere elettrici dopo il 2035, anzi lascia libertà di scelta rispetto alla tecnologia da utilizzare purché siano garantiti gli obiettivi di zero emissioni.

* * *

Le critiche alla decisione

Per raggiungere più velocemente il traguardo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia entro il 2050 come stabilito dal piano europeo *Fit-for-55*, la Commissione Europea ha presentato una proposta per modificare il Regolamento UE 2019/631 (che definisce gli attuali livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂).¹ La proposta prevede di ridurre del 100 per cento (ossia di proibire) la produzione e vendita di nuove auto e i nuovi Veicoli Commerciali Leggeri (LCV) nell'UE che emettono CO₂ a partire dal 2035.² I

¹ Proposta di Regolamento n.2021/0197, Commissione Europea, 14.7.2021

² I Veicoli Commerciali Leggeri (LCV) sono veicoli usati a livello professionale che comportano viaggi frequenti per il trasporto di merci o passeggeri, con un peso lordo fino a 3,5 tonnellate (ad esempio pick-up per le consegne). Non sono invece previste nuove restrizioni per moto e scooter e per i mezzi pesanti (bus e camion di peso superiore ai 3,5 tonnellate). I primi sono meno numerosi (880 mila immatricolazioni nel 2020 nella UE contro 10 milioni di automobili) e meno impattanti sul clima (solo l'1,3 per cento delle emissioni di CO₂ del trasporto stradale

modelli già immatricolati potranno invece circolare regolarmente fino a fine vita.

La proposta è stata oggetto di un iter legislativo, non ancora concluso, che ha coinvolto sia il Parlamento Europeo, tramite la *Commissione parlamentare europea per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare* (d'ora in avanti "Commissione ENVI"), sia il Consiglio dell'Unione Europea riunito a livello di ministri dell'ambiente (d'ora in avanti "Consiglio Ambiente"). Entrambi (la prima l'8 giugno 2022, la seconda il 29 giugno) hanno dato parere positivo in via preliminare, con alcuni emendamenti che non alterano la sopra indicata proibizione.³ Il testo può quindi passare all'ultima fase dei negoziati che porteranno ad adottare un nuovo Regolamento atteso in autunno.

La proposta ha suscitato un vivace dibattito in Italia.⁴ Infatti, dopo il via libera della Commissione ENVI, alcuni hanno sostenuto che il testo fosse eccessivamente "dogmatico" perché puntava tutto sull'elettrico piuttosto che consentire la vendita di veicoli a emissione zero anche se non elettrici.

In realtà, nella proposta della Commissione Europea, si prevede solo «un obiettivo di riduzione del 100 per cento rispetto ai livelli del 2021 sulle emissioni medie del parco di autovetture e Veicoli Commerciali Leggeri nuovi»⁵, **senza specificare lo strumento con cui questo target dovrà essere raggiunto**. Peraltro, non è stata stilata una lista di veicoli vietati e/o permessi e non è detto che sia stilata (al momento non è presente nel testo del provvedimento).

Solo nel **Preambolo della proposta**, si legge un **elenco dei veicoli a zero emissioni attualmente disponibili**. Ma anche in questo caso si elencano oltre ai «veicoli

dell'UE nel 2019 è attribuibile ai veicoli a due ruote). Per i secondi (che hanno pesato per circa il 27 per cento delle emissioni sul totale nel 2019) valgono i target di riduzione sulle emissioni dei nuovi veicoli del 15 per cento nel 2025 e del 30 per cento nel 2030 rispetto ai livelli del periodo di riferimento (1 luglio 2019-30 giugno 2020) (Regolamento UE 2019/1242).

³ E' stata infatti bocciata la proposta presentata alla Commissione ENVI dal Partito Popolare Europeo di puntare a una riduzione delle emissioni di CO₂ del 90 per cento entro il 2035 e del 100 per cento solo dal 2040.

⁴ Il Ministro dello Sviluppo Economico G. Giorgetti ha commentato al quotidiano *Il Messaggero*: «Bisogna fare attenzione a puntare tutto sull'elettrico: è una visione ideologica, miope che ignora la realtà industriale dell'Italia. Se accadesse davvero questo vorrebbe dire consegnare a alcuni Paesi asiatici anche il settore dell'*automotive*, perdendo autonomia produttiva» (*Il Messaggero*, 10.06.2022). Anche M. Salvini alla *Stampa* ha detto: «A Strasburgo è andata in scena una rappresentazione che dimostra l'immatùrità di una certa politica, che antepone visioni ideologiche e non realistiche alla tutela concreta degli interessi dei cittadini e dei lavoratori europei (e italiani in particolare)» (*La Stampa*, 10.06.2022).

⁵ Proposta di Regolamento n.2021/0197, Art.,1, punto 1, 5-bisA, Commissione Europea, 14.7.2021

elettrici alimentati a batteria» anche «veicoli a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno»⁶.

Resta naturalmente vero che, al momento, i veicoli elettrici sembrerebbero quelli che hanno le migliori possibilità di passare il criterio delle emissioni zero. Anche quelli a idrogeno potrebbero infatti, in ultima analisi, presentare qualche problema. Infatti se è vero che, oltre ai veicoli alimentati a celle a combustibili a idrogeno (Hydrogen ICE) ci sono anche veicoli a idrogeno con pile a combustibile (FCEV), e che entrambi i motori possono alimentare i veicoli utilizzando l'idrogeno come carburante a zero emissioni, l'unico idrogeno a zero emissioni è quello "verde", ossia derivante da fonti rinnovabili, ottenuto comunemente tramite il processo di elettrolisi dall'acqua.

Anche i motori ibridi avrebbero problemi in quanto comportano una parziale emissione di CO₂, anche se i motori ibridi plug-in sembrano avere un futuro promettente.⁷

In ogni caso, i testi che accompagnano il provvedimento in questione lasciano spazio a futuri sviluppi tecnologici, anche rispetto all'obiettivo di zero emissioni entro il 2035. Infatti, nella riunione del Consiglio Ambiente del 28 giugno, si è deciso che la Commissione Europea nel 2026 dovrà valutare i progressi fatti e, se necessario, revisionare il target di emissione tenendo conto dello stato in atto delle tecnologie, fra l'altro «anche di quelle del tipo ibride plug-in».⁸ Sempre nel 2026 si valuterà anche la prospettiva dei carburanti sintetici (cd. "e-fuels") ad oggi però troppo costosi e non totalmente neutri dal punto di vista delle emissioni di CO₂.⁹

⁶ Proposta di Regolamento n.2021/0197, Considerando 9, Commissione Europea, 14.7.2021.

⁷ L'ibrido plug-in rappresenta la generazione dopo quella dell'ibrido leggero (Mild Hybrid Electric Vehicle MHEV) e del full hybrid (HEV Hybrid Electric Vehicle) e ad oggi consente di percorrere almeno 60 km senza emettere CO₂. I MHEV sono invece veicoli in cui il motore elettrico funziona solo a basse velocità o durante l'accensione; con gli HEV è possibile utilizzare la modalità a zero emissioni per pochi km perché la batteria è più grande delle MHEV, ma più piccola dell'ibrido plug-in e non si possono ricaricare con una fonte esterna.

⁸ Vedi: Orientamento Generale n.10777/22, Considerando 10, Consiglio Ambiente, 28.06.2022. A questo proposito il vicepresidente della Commissione UE, Frans Timmermans, ha affermato dopo l'approvazione del Consiglio Ambiente che l'obiettivo di zero emissioni è qualcosa che «le auto ibride ad oggi non possono conseguire, ma se i costruttori pensano di poterlo fare, faremo le nostre valutazioni nel 2026, dipende da loro» (Ufficio Stampa Commissione Europea, 9.06.2022).

⁹ La società di ricerca Energies Nouvelles per Transport & Environment (T&E) mostra in un report che gli "e-fuels" su un'auto alimentata unicamente a combustibili sintetici prodotti utilizzando al 100 per cento energia rinnovabile produrrebbero nell'intero ciclo di vita l'82 per cento di emissioni di CO₂ in meno rispetto a un'auto a benzina tradizionale. Vedi: T&E, *Magic green fuels*, 2021.

Target intermedi

Oltre agli obiettivi per il 2035, nella proposta della Commissione Europea vengono suggeriti target più ambiziosi per il 2030: è infatti prevista una riduzione delle emissioni di CO₂ del 55 per cento rispetto al target del 2021 per le nuove auto (e non più del 37,5 per cento come previsto dal Regolamento UE 2019/630 attualmente in vigore) e del 50 per cento per i nuovi LCV (e non più del 31 per cento)¹⁰. A partire da questa data, si vorrebbe eliminare anche il meccanismo di incentivi per i veicoli a basse e zero emissioni (ZLEV), ovvero un sistema premiale in virtù del quale l'obiettivo specifico di emissione di CO₂ per un costruttore viene ridotto se la sua quota di ZLEV (veicoli con emissioni da 0 a 50 g CO₂/km) in un determinato anno è pari ad alcune soglie di riferimento.¹¹

Tuttavia, i target inclusi nella proposta della Commissione Europea non riguarderanno tutti i nuovi veicoli (auto e LCV). E' infatti passato l'emendamento per i piccoli produttori di veicoli (c.d. emendamento "Salva Motor Valley"): la Commissione ENVI ha esteso al 2036 (invece che al 2030 come proposto dalla Commissione Europea) la possibilità di negoziare limiti di riduzione di emissioni "ad hoc" per i piccoli produttori di nuove auto (da 1.000 a 10 mila nuove unità l'anno) e furgoni (da 1.000 a 22mila nuove unità l'anno).¹² L'emendamento ha l'obiettivo di proteggere la produzione di auto di lusso alimentati da fonti fossili (come Ferrari, Maserati, Lamborghini) tra il 2030 e il 2036. Dal 2036, però, solo i piccolissimi costruttori, con meno di 1.000 immatricolazioni annue continuerebbero ad essere esentati.

¹⁰ Il target di emissioni del 2021 era di 95 gCO₂/km per le nuove auto e di 147 gCO₂/km per i nuovi LCV, secondo quanto previsto dal Regolamento 2019/630.

¹¹ Dato che dal 2030 questo incentivo verrà soppresso, il meccanismo ZLEV si applicherà dal 2025 al 2029 adeguando l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore sulla base della quota del 15 per cento di veicoli a zero e a basse emissioni all'interno del proprio parco veicoli.

¹² Testo Approvato n.P9_TA(2022)0234, Emendamento 121, Commissione parlamentare ENVI, 8.06.2022.