

Emissioni, l' Europa sfida i costruttori scontro sui limiti di CO2 per il 2021-2030

GRAZIELLA MARINO

Roma Chiuso il capitolo delle vacanze, si riapre subito quello del traffico e dell'inquinamento cittadino. Un tema che sarà cruciale in questo ultimo scampolo di 2018. Entro l' anno, infatti, sarà varato il testo definitivo sui nuovi limiti europei per le emissioni di CO2 per auto e veicoli commerciali nel periodo 2021-2030. Tutto parte dalla proposta presentata dalla Commissione Ue a novembre 2017, che indica una riduzione delle emissioni di CO2, rispetto ai livelli del 2021, del 15 per cento nel 2025 (80,75 g/km) e del 30% nel 2030 (66,5). Un passo avanti rispetto agli attuali 95 grammi di CO2 per chilometro ma ancora poco secondo gli ambientalisti e troppo, invece, per l' industria automobilistica. Il confronto è già serrato, con l' Acea (l' associazione che riunisce i costruttori automobilistici in Europa) che definisce "irrealistici" i nuovi target proposti da Bruxelles e molti parlamentari delle Commissioni Ue Trasporti e Industria, compresi i presidenti, che già nella seduta del 10 luglio hanno tentato di far passare obiettivi di emissioni di CO2 molto più ambiziosi, fino a -45% nel 2025 (52,25 g/km) e -75% nel 2030 (23,75). La maggioranza però ha di fatto confermato il testo proposto dalla Commissione Ue, che il 10 settembre dovrà affrontare lo scoglio della Commissione Ambiente, a cui seguirà il voto del Parlamento europeo in seduta plenaria. Solo successivamente la Commissione Ue potrà elaborare il suo testo definitivo, che dovrà essere approvato prima dal Consiglio, formato dai ministri dell' Ambiente di tutti i Paesi Ue, e poi dal Parlamento europeo. Il testo finale dovrebbe essere varato presumibilmente tra fine 2018 e inizio 2019. Il punto cruciale del dibattito è la sostenibilità, sia dal punto di vista dei costi, sia dell' accessibilità ai consumatori, di un imminente futuro convertito quasi totalmente alla mobilità elettrica. Condizione imprescindibile per rendere attuabili i nuovi target di emissioni. La Commissione riconosce che gli aggiornamenti tecnologici e strutturali necessari faranno lievitare sia



i costi di produzione (di circa mille euro per una vettura media nel 2030 e di 900 per un veicolo commerciale) che il prezzo dei nuovi veicoli, ma ritiene che i vantaggi alla lunga saranno nettamente superiori. In primo luogo, a Bruxelles prevedono una riduzione delle emissioni di CO2 di circa 170 milioni di tonnellate tra il 2020 e il 2030 ed una crescita del Pil fino a 6,8 miliardi di euro. Inoltre, grazie al taglio sul costo del carburante, la Commissione stima un risparmio medio, al momento dell' acquisto di un' auto nuova, di 600 euro nel 2025 e 1.500 euro nel 2030 (calcolato sull' intero ciclo di vita del veicolo). In totale il risparmio per i consumatori europei sarebbe di circa 18 miliardi di euro, mentre il minor utilizzo e il taglio delle importazioni farebbero risparmiare circa 380 milioni di tonnellate di petrolio nel periodo 2020-2040, per un valore di circa 125 miliardi di euro, in media 6 miliardi all' anno. Ma tutto questo sarà possibile solo se, entro il 2030, i veicoli a zero emissioni elettrici o a idrogeno o inferiori a 50g di CO2 per km, come gli ibridi plug-in, diventeranno la norma. A questo scopo la Commissione prevede un meccanismo di incentivi neutro dal punto di vista tecnologico ed uno stanziamento di 800 milioni di euro per l' introduzione di stazioni di ricarica interoperabili. Altri 200 milioni saranno destinati a creare un partenariato pubblico- privato per lo sviluppo di batterie di nuova generazione. Va tutto bene, controbatte l' Acea, ma se prima non si creano le condizioni per rendere la mobilità elettrica un fenomeno di massa, varando un concreto piano di incentivi, si rischia che l' auto elettrica rimanga un fenomeno marginale (nel 2017, tra elettriche pure e plug-in le vendite nell' Ue coprivano appena l' 1,5% del mercato), e la sua forzata diffusione vada a colpire soprattutto i Paesi Ue con minor reddito (l' 85% delle vendite di auto elettriche è concentrato in solo 6 paesi dell' Europa occidentale), limitando la mobilità proprio a quella fascia sociale che più ne ha bisogno. Ma c' è un altro rischio legato ad una transizione troppo accelerata verso la mobilità elettrica, ed è quello del possibile impatto negativo sull' occupazione. I veicoli elettrici, infatti, sono molto meno complessi di quelli a combustione e richiedono competenze quasi del tutto diverse. Quindi, anche se la Commissione si aspetta dall' avvento dei nuovi target fino a 70 mila nuovi posti di lavoro, i rischi restano. Un recente studio dell' istituto di ricerca Fraunhofer IAO stima che, in uno scenario che prevede nel 2030 una quota di mercato dei veicoli elettrici del 25% e di ibridi plug-in del 15%, molto vicino quindi alla proposta della Commissione, la perdita di posti di lavoro in Ue potrebbe essere di almeno il 10-12%. Nella sola Germania ne verrebbero soppressi tra 25.000 e 30.000. E quanto più sarà ridotta la quota di veicoli ibridi plug-in, tanto maggiore sarà l' impatto negativo, con un calo dell' occupazione del 15-18% nel caso di ibridi plug-in al 5%. Secondo lo studio, lo stesse avverrebbe nel caso di abbandono accelerato della tecnologia diesel che, a causa della maggiore complessità dei componenti, ha un peso superiore del 30-40% sull' occupazione rispetto ai motori a benzina. Insomma, da qui a fine anno la carne al fuoco è tanta, ora c' è solo da sperare che non si bruci. © RIPRODUZIONE RISERVATA