

Emissioni di CO2: l'auto del prossimo decennio

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2019</div> <div id = "day">06</div><div id = "month">Febbraio</div></div>

L'accordo faticosamente raggiunto alla fine del 2018 ha ricevuto in questi giorni un primo OK dalla **Commissione**

Ambiente

e dai 28 Governi dell'Unione, in attesa dell'

approvazione finale

da parte dell'intero Parlamento prevista per marzo 2019.



Il Movimento Cinque Stelle ha lavorato incessantemente sia a Bruxelles sia a Roma, grazie al Governo del Cambiamento, in particolare il **Ministro Costa**, per contribuire a un Regolamento che guardi al futuro e che chieda alla più grande componente del trasporto stradale (

auto e

furgoni

) di fare la propria parte nel prossimo decennio per

ridurre le emissioni

di gas serra dannose per il clima, generando co-benefici per l'ambiente e la salute, grazie alla

diminuzione degli inquinanti

atmosferici dovuta alla circolazione di più veicoli ecologici, e per i consumatori, che vedranno aumentare l'offerta

di modelli a zero e basse

emissioni (ZLEV).

In questo articolo illustriamo gli **elementi principali dell'accordo**, che ha raccolto i consensi dell'Europa che vuole incominciare a impegnarsi per cercare di realizzare l'Accordo di Parigi. Quindi non certamente della Germania guidata da Angela Merkel.

Infatti, dopo aver intralciato l'intero negoziato affossando ogni tentativo di inserire nel testo maggiore ambizione con la complicità assoluta della Presidenza austriaca (che nel secondo semestre del 2018 ha tenuto le redini in Consiglio lavorando con scarsissima trasparenza), Berlino ha addirittura deciso di non prendere parte al voto finale in Consiglio.

Obiettivi di riduzione 2025 e 2030

L'accordo prevede una riduzione delle emissioni di CO2 pari al **15% nel 2025** (sia per le auto che per i furgoni). Per il 2030, invece, i target sono differenziati (-37,5% per le auto e -31% per i furgoni).

Qui al Parlamento, sostenuti anche dall'ambizione del Ministro Costa, abbiamo difeso target di riduzione del 40% nel 2030. Il punto di caduta è però stato inferiore alle nostre richieste per via delle **resistenze tedesche** e dei Paesi dell'Europa orientale, che hanno dimostrato di voler fare poco e niente per “**decarbonizzare**” il trasporto su strada.

Obiettivi per i veicoli a zero e basse emissioni (ZLEV) 2025 e 2030

L'accordo prevede che gli **ZLEV** dovranno raggiungere una **quota di mercato del 15%** tra il 2025 e il 2029, sia per le auto sia per i furgoni. Per il 2030 prevede invece una differenziazione: gli ZLEV dovranno rappresentare il 35% delle auto e il 30% dei furgoni di nuova immatricolazione.

Emissioni di CO2: l'auto del prossimo decennio

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2019</div> <div id = "day">06</div><div id = "month">Febbraio</div></div>

In Parlamento abbiamo difeso un **sistema “bonus/malus”** per premiare i costruttori capaci di raggiungere la quota di ZLEV e per chiedere a quelli non in grado di commercializzare un numero sufficiente di questi veicoli di fare di più per tagliare emissioni di CO2 della propria flotta.

A causa dell'opposizione di Merkel & co, questa proposta è **naufragata**. Come Parlamento abbiamo, inoltre, “limitato i danni” proposti dal Consiglio che avrebbero inciso sull'integrità ambientale del Regolamento: in particolare abbiamo circoscritto “un doppio conteggio” degli ZLEV ai soli Paesi dove questi veicoli sono ancora inferiori a 1.000 unità all'anno, consentendolo solo fino al raggiungimento di una quota pari al 5% delle immatricolazioni totali.

Transizione equa del comparto automobilistico

M5S vuole stimolare il settore automotive per garantire che qui, in Italia e in Europa, si possa costruire l'auto del futuro senza dover importare da Cina, India e Stati Uniti componenti e **tecnologie pulite**

Proprio per questa ragione riconosciamo da sempre la necessità di accompagnare il settore in una **trasformazione equa**, che metta al centro le persone e il lavoro.

Perciò siamo lieti che l'accordo chieda alla Commissione UE di **agire entro il 2027** per valutare la possibilità di assegnare gli introiti derivanti dalle sanzioni (“indennità per le emissioni in eccesso”) a un fondo UE specifico al fine di assicurare la transizione equa verso un'economia neutrale sul piano climatico, sostenendo ad esempio il re-skilling, la formazione delle competenze e la rilocalizzazione dei lavoratori del comparto, in particolare nelle regioni e nelle comunità più esposte.

Rappresentatività delle emissioni

Entro il 2023 la Commissione dovrà valutare come utilizzare i dati raccolti dai “**misuratori del**

consumo di carburante

” per garantire che le emissioni in sede di omologazione siano rappresentative delle emissioni reali di ciascun costruttore al fine di scongiurare un allargamento ulteriore della forbice esistente, ampliatasi in maniera preoccupante dall'8% del 2001 al 42% del 2016.

La Commissione è chiamata, inoltre, a **monitorare e comunicare** annualmente l'evoluzione della suddetta forbice tra il 2021 e il 2026, per valutare nel 2027 come “correggere” le emissioni medie specifiche di CO2 di un costruttore a partire dal 2030.

Sebbene non siamo riusciti a ottenere quello che abbiamo sempre invocato insieme all'intero Parlamento, ovvero l'introduzione di una **procedura di verifica** delle emissioni reali su strada, questo aspetto dell'accordo va indubbiamente nella giusta direzione ed è una delle vittorie più importanti che abbiamo ottenuto.

Altri elementi positivi

Tra gli altri elementi positivi dell'accordo vale la pena menzionare la revisione del 2023, che servirà per valutare il funzionamento del meccanismo introdotto per incentivare gli ZLEV, l'introduzione di target di riduzione per il 2035 e il 2040, e lo sviluppo di una procedura di verifica su strada.

Bene anche quanto previsto per la conformità in servizio (le emissioni delle auto in circolazione dovranno corrispondere a quanto scritto nei rispettivi certificati di conformità), per la **misurazione e delle emissioni**

delle auto lungo il loro ciclo di vita (la Commissione dovrà agire entro il 2023 per sviluppare una metodologia ad

hoc) e per l'etichettatura delle auto nuove (si chiede una revisione della legislazione in vigore entro il 2020 per fornire ai consumatori informazioni accurate, solide e comparabili sul consumo di carburante sulle emissioni di CO2 e di inquinanti atmosferici dei veicoli leggeri).

Emissioni di CO2: l'auto del prossimo decennio

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2019</div> <div id = "day">06</div><div id = "month">Febbraio</div></div>

© TN Trasportnotizie - Riproduzione riservata

