

Public Policy Report

LA DECARBONIZZAZIONE DELL'AUTOMOTIVE IN EUROPA: OBIETTIVI E SFIDE

Lo scorso 28 marzo il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato un regolamento, proposto per la prima volta nell'ottobre 2022, che fissa livelli più rigorosi di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture e i furgoni nuovi. "Le nuove norme – recita il comunicato diffuso nell'occasione - puntano a ridurre le emissioni prodotte dal trasporto su strada, che detiene la percentuale più elevata di emissioni prodotte dai trasporti, e forniscono all'industria automobilistica la giusta spinta a progredire verso una mobilità a zero emissioni, garantendo nel contempo la continua innovazione nell'industria".

Gli obiettivi fissati sono principalmente la riduzione delle emissioni di CO₂ del 55% per le autovetture nuove e del 50% per i furgoni nuovi dal 2030 al 2034 rispetto ai livelli del 2021 e la riduzione delle emissioni di CO₂ del 100%, per auto e furgoni nuovi a partire dal 2035.

Confermato il paventato stop alla vendita nell'Ue di auto e van alimentati a benzina e diesel dopo il 2035, con una deroga valida però solo per i veicoli alimentati a biocarburanti. La misura fa parte del cosiddetto "Pacchetto clima – Fit for 55" dell'Ue, vale a dire l'insieme di proposte volte a rivedere e aggiornare le normative dell'Ue e ad attuare nuove iniziative al fine di garantire che le politiche dell'Unione siano in linea con gli obiettivi climatici concordati dal Consiglio e dal Parlamento europeo. Il macro-obiettivo è la riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, verso la neutralità climatica nel 2050.

IL NO DELL'ITALIA, L'ASTENSIONE DELLA GERMANIA, IL COMPROMESSO

Un mese prima, il 28 febbraio, alla vigilia del Coreper (la riunione degli ambasciatori permanenti nell'Ue), l'Italia aveva annunciato il proprio voto negativo alla proposta di regolamento, con queste motivazioni: *"Pur condividendo gli obiettivi di decarbonizzazione, l'Italia sostiene che i target ambientali vadano perseguiti attraverso **una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa, pianificata e guidata con grande attenzione**, per evitare ripercussioni negative per il Paese sia sotto l'aspetto occupazionale che produttivo. L'Italia ritiene inoltre che la scelta dell'elettrico non debba rappresentare, nella fase di transizione, l'unica via per arrivare a zero emissioni. Il successo delle auto elettriche dipenderà molto da come diventeranno accessibili a prezzi concorrenziali. Una razionale scelta di neutralità tecnologica a fronte di obiettivi ambientali condivisi deve consentire agli Stati membri di avvalersi di tutte le soluzioni per decarbonizzare il settore dei trasporti, tenendo conto delle diverse realtà nazionali, e con una più graduale pianificazione dei tempi"*.

Ago della bilancia, in quell'occasione, la possibile astensione della Germania, anch'essa in disaccordo sull'iniziale previsione di cassare completamente i motori endotermici (vale a dire i motori a combustione interna, detti anche colloquialmente "a scoppio") dopo il 2035: l'incertezza del risultato aveva quindi portato, il 3 marzo, la presidenza svedese del Consiglio Ue a decidere di rinviare la discussione in Coreper e di posticipare il voto finale del Consiglio, inizialmente previsto per il 7 marzo al Consiglio Ue Cultura e sport.

Sia la Germania che l'Italia erano interessate ad ottenere una deroga per i motori a combustione interna, ma, mentre la Germania la chiedeva per quelli alimentati a carburanti sintetici, o e-fuel, l'Italia spingeva anche per i biocarburanti.

L'impasse è stata superata poche settimane dopo, appunto il 28 marzo, a valle di un accordo in cui la Commissione europea e la Germania hanno convenuto di salvare dall'"estinzione" post-2035 soltanto i motori a combustione interna alimentati con e-fuel, purché a zero emissioni. I biocarburanti sono stati invece tenuti fuori, con la motivazione che non sarebbero "carbon-neutral".

I "carburanti a zero emissioni di carbonio" vengono infatti definiti dalla Commissione come "carburanti per autotrazione liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica, come definiti nella direttiva Ue 2018/2001 e che soddisfano le soglie minime per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 25, paragrafo 2, e articolo 28, paragrafo 5, di tale direttiva".

L'Italia, in quest'occasione, si è astenuta, accontentandosi della parziale riapertura sui motori endotermici, anche se - al momento - i biocarburanti ne sono stati lasciati fuori.

"AFFINITÀ E DIVERGENZE" TRA E-FUEL E BIOCARBURANTI

I biocarburanti sono carburanti prodotti a partire da rifiuti organici e/o materie prime di origine agricola, colture che non dovrebbero essere in competizione con la filiera alimentare. I principali sono l'alcol etilico ottenuto per via fermentativa e il biodiesel. Interesse per l'autotrazione ha anche il biogas; vi sono inoltre vari esperimenti per la produzione di bioidrogeno tramite alghe. I sostenitori della necessità di includerli nella transizione verde europea evidenziano come, a seconda dei procedimenti di produzione, essi possano consentire un abbattimento delle emissioni di CO₂ che va dall'80 al 100%. Tuttavia, le emissioni del processo produttivo non sono ancora zero (questa la ragione addotta dalla Commissione per escluderli dalle deroghe del regolamento approvato lo scorso 28 marzo) e la loro efficienza è ancora minore rispetto a quella dei combustibili fossili. In ogni caso, sono già in commercio numerosi combustibili per auto che contengono una percentuale di biocombustibili.

Per "E-fuel", invece, si intendono carburanti di origine sintetica, prodotti a partire da idrogeno e da anidride carbonica. L'impronta carbonica di questi combustibili è legata alla provenienza dell'idrogeno, a quella della CO₂ e alla natura dell'energia utilizzata per realizzare il processo produttivo. I processi di sintesi sono molto energivori: si pone quindi il problema dell'energia da utilizzare, che per rendere tali carburanti realmente "a emissioni zero" dovrebbe essere stata prodotta, a sua volta, con fonti alternative a quelle fossili. Vale a dire, o con il nucleare, oppure con fonti rinnovabili quali idroelettrico, eolico, fotovoltaico. Considerate le difficoltà di coprire anche solo l'attuale fabbisogno energetico europeo con tali fonti, al momento l'obiettivo appare, nella migliore delle ipotesi, molto ambizioso.

VERSO IL FUTURO

Il riferimento agli elettrocarburanti incluso nel regolamento prevede che, previa consultazione dei portatori di interessi, la Commissione presenti una proposta relativa all'immatricolazione di veicoli che funzionano esclusivamente con combustibili neutri in termini di emissioni di CO₂, dopo il 2035, in conformità del diritto dell'UE, al di fuori dell'ambito di applicazione delle norme relative al parco veicoli, e in linea con l'obiettivo della neutralità climatica dell'Ue. A quanto si apprende a Bruxelles, l'uso degli e-fuel, visti anche gli alti costi, potrebbe essere limitato a particolari tipologie di veicoli, come autoambulanze e auto di lusso. L'omologazione di questi motori - a quanto si apprende - sarà consentita a patto che abbiano installati sistemi capaci di bloccare il veicolo nel caso in cui il serbatoio venga riempito con carburanti diversi.

L'atto delegato per specificare in che modo i veicoli alimentati esclusivamente da e-fuel contribuirebbero agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbe essere presentato in autunno.

Il regolamento contiene inoltre una clausola di revisione che prevede che, nel 2026, la Commissione valuti in modo approfondito i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni del 100% all'orizzonte 2035 e l'eventuale necessità di rivederli. Il riesame terrà conto degli sviluppi tecnologici — anche per quanto riguarda le tecnologie ibride plug-in — e dell'importanza di una transizione sostenibile e socialmente equa verso l'azzeramento delle emissioni.

LA POSIZIONE DELL'ITALIA E QUELLA EUROPEA

Il ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin, a margine dei lavori del Consiglio Ue che ha approvato il regolamento ed escluso dalla deroga i biocarburanti, ha dichiarato: "L'Italia si è astenuta perché ha apprezzato il cambiamento di direzione della Commissione nell'accogliere la possibilità di immatricolare anche motori endotermici dopo il 2035 e non più solo elettrici, e l'apertura da parte della Commissione e del Consiglio su una neutralità tecnologica che potrà essere dimostrata in merito ai biocarburanti, in una valutazione anche prima del 2026".

Pichetto si è detto comunque soddisfatto perché "i motori endotermici ci saranno anche dopo il 2035". Sui biocarburanti ha specificato: "Noi siamo dei produttori di biocarburanti e abbiamo ottenuto il fatto che si possa, prima della verifica del 2026, aprire una discussione per provare che il bilanciamento delle emissioni dei biocarburanti possa compensare le emissioni al momento del loro utilizzo".

Tuttavia, fonti di Bruxelles, poco dopo, hanno di fatto confermato che la Commissione europea non ha intenzione (almeno per il momento) di proporre atti legislativi per consentire l'omologazione di automobili a motore endotermico capaci di funzionare anche con i biocarburanti, la cui neutralità carbonica nel processo produttivo entro il 2035 sarebbe, secondo le stesse fonti, più difficile da ottenere rispetto a quella degli e-fuel. La commissaria Ue all'Energia Kadri Simson, in conferenza stampa a Bruxelles al termine del Consiglio Energia, rispondendo in merito ai biocarburanti, ha infatti dichiarato: "La nostra intenzione in questo processo non era di riaprire l'accordo che era già stato negoziato, ma dare le necessarie assicurazioni sull'attuazione, per consentire che il voto andasse avanti con successo, come è successo in Consiglio".

APPUNTAMENTO AL 2026. O PRIMA?

Le speranze di chi punta (anche) sui biocarburanti per la transizione energetica, dunque, si appuntano sulla valutazione di medio termine del 2026, quando l'Unione europea tratterà un quadro d'insieme della fattibilità delle misure proposte. Al momento gli auspici italiani di una revisione della strategia prima di tale data non sembrano giustificati dalle risposte ricevute in sede Ue, ma il contesto internazionale e le sfide del cambiamento climatico potrebbero, com'è successo già più volte negli ultimi anni, cambiare ulteriormente le carte in tavola. Di primaria importanza, come sempre, restano gli incentivi (non solo economici) al settore della ricerca e sviluppo su queste tecnologie.