



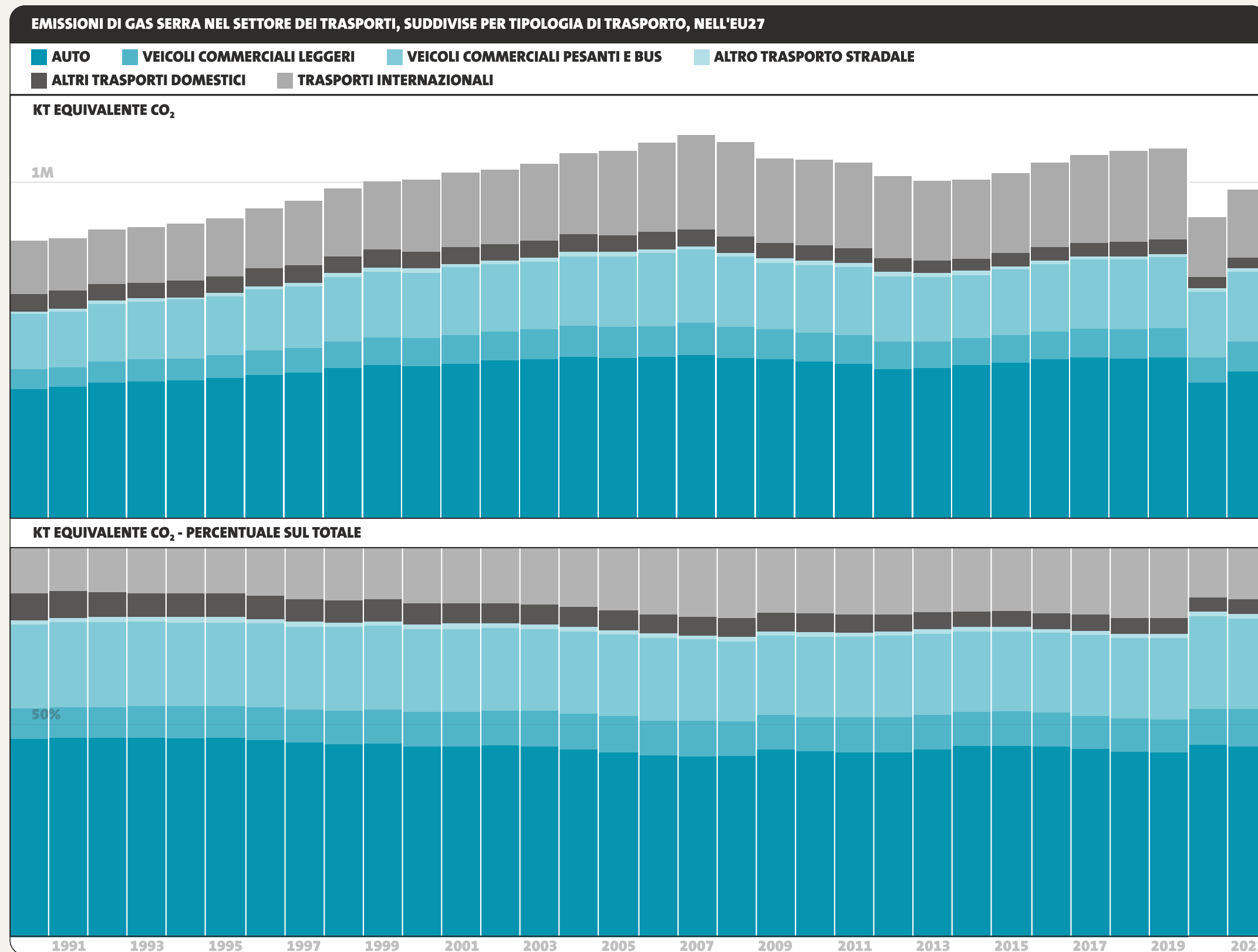
## GLI OBIETTIVI DI DECARBONIZZAZIONE PER AUTO, CAMION E BUS

Per poter raggiungere gli obiettivi europei di decarbonizzazione, un ruolo chiave lo gioca il trasporto su strada. Un tema discusso ed approfondito, che ha portato l'Unione Europea ad adottare norme con l'obiettivo di ridurre l'emissione del settore e aumentare il numero di stazioni di ricarica e di rifornimento in tutto il territorio europeo. I veicoli pesanti **emettono** infatti oltre il 25% dei gas serra prodotti dal trasporto su gomma nell'UE e rappresentano oltre il 6% delle emissioni totali dell'Unione.

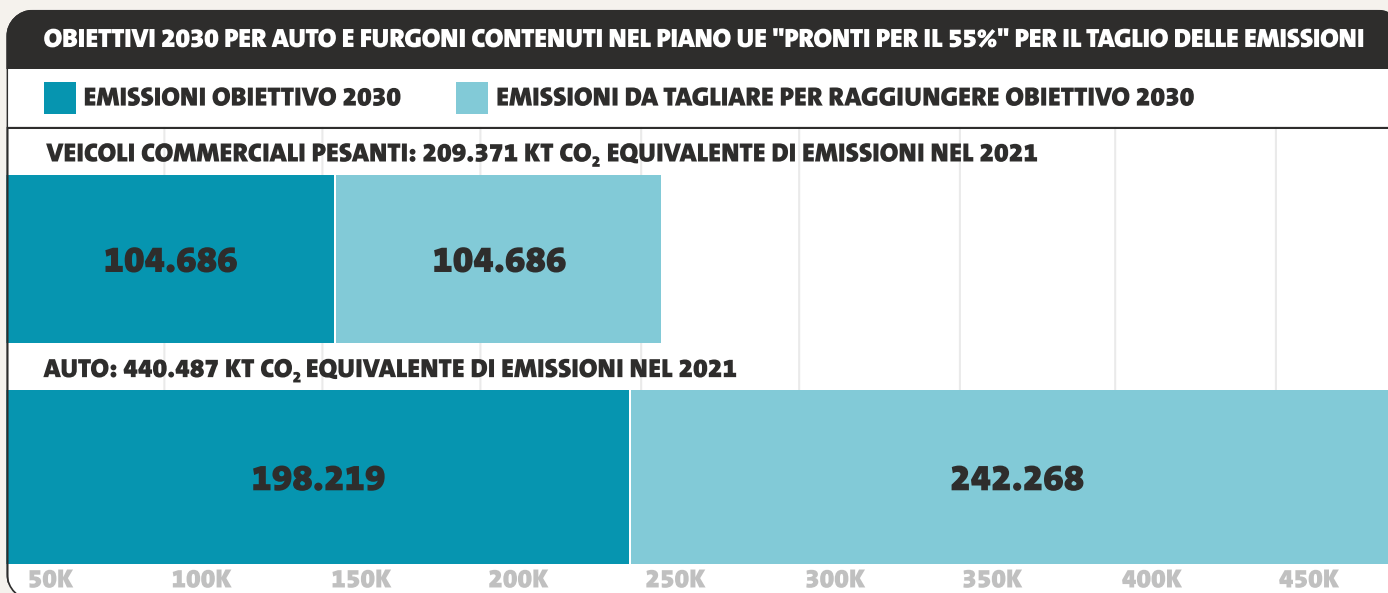
Seguendo il faro della completa neutralità climatica entro il 2050, la Commissione europea ha fissato obiettivi stringenti: tagliare il 45% delle emissioni di anidride carbonica entro il 2030, il 65% nel quinquennio successivo e, infine, il 90% entro il 2040. Il percorso prevede una serie di misure progressive che coinvolgono anche gli autobus e i veicoli professionali come tir, autocarri o betoniere.

«La normativa incentiva la produzione di veicoli a basse e a zero emissioni. Inoltre, contiene un'ambiziosa revisione degli obiettivi per il 2030 e l'obiettivo emissioni zero per il 2035, cruciale per il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050» ha spiegato il relatore Jan Huitema.

Ma cosa prevede la nuova normativa europea? Essenzialmente l'obbligo per le nuove auto di non produrre alcuna emissione di CO<sub>2</sub> a partire dal 2035. L'obiettivo è la riduzione del 100% delle emissioni rispetto al 2021, con degli obiettivi intermedi: per il 2030 il taglio di emissioni deve



**Fonte:**  
EEA • Le emissioni riguardano tutti i gas serra e sono calcolate in kt di CO<sub>2</sub> equivalente.



Fonte:  
EEA • Le emissioni riguardano tutti i gas serra e sono calcolate in kt di CO<sub>2</sub> equivalente.

essere pari al 55% per le auto e al 50% per i furgoni. Le nuove regole non impongono che entro il 2035 tutte le auto in circolazione siano a emissioni zero ma riguardano quelle di nuova immatricolazione. A questo obiettivo si aggiunge l'azzeramento delle emissioni per gli autobus urbani nel 2030.

Non si possono raggiungere i target senza le giuste infrastrutture ed è qui che interviene un atto legislativo del Consiglio che prevede come, nei prossimi anni, in tutta Europa sarà allestito un maggior numero di stazioni di ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi. L'Unione Europea rappresenta un unicum a livello globale da questo punto di vista, essendo il solo soggetto ad aver previsto una roadmap che porta al divieto di vendita di nuovi veicoli fonte di emissioni climalteranti e alla promozione di specifiche alternative tecnologiche. I principali competitor, Stati Uniti e Cina, hanno un approccio molto più orientato allo stimolo all'industria,

attraverso incentivi che puntano a migliorare la qualità delle tecnologie adottate e la capacità produttiva. Gli Stati Uniti hanno messo in campo incentivi e norme per spingere i produttori a rendere più efficienti i loro veicoli: il presidente Joe Biden ha annunciato che nel 2030 metà delle auto vendute dovranno raggiungere la neutralità climatica. Il braccio operativo per raggiungere questo target è l'ente federale Environmental Protection Agency (Epa), con una strategia di **graduale limitazione** della quantità media di emissioni dei nuovi veicoli per ciascun produttore automotive. Sta però all'industria scegliere quali soluzioni tecnologiche adottare, compreso l'alleggerimento dei veicoli, una maggiore efficienza dei motori e nuovi filtri antiparticolato. Non per forza, insomma, dovranno abbandonare il motore endotermico. Anche in Cina, pur all'interno di politiche industriali fortemente centralizzate con un ruolo di direzione molto forte da parte dello Stato,



la strategia è quella di rafforzare la capacità produttiva interna. Il **"New Energy Automobile Industry Development Plan for 2021 to 2035"**, approvato nel 2020, prevede che, al 2035, la totalità dei trasporti pubblici e la maggioranza dei nuovi veicoli venduti siano elettrici. Per arrivare a questi risultati, si punta sugli incentivi alla ricerca e sviluppo, sul rafforzamento della filiera di produzione e di riciclo delle batterie, insomma sulla creazione di un ecosistema industriale e infrastrutturale in grado di sostenere la transizione. Tornando all'Europa, un sintomo di come questa differenza di approccio venga vissuta in modo problematico dall'industria è la presa di posizione dell'Associazione europea dei produttori di automobili (Acea), che nel novembre del 2023 ha espresso preoccupazione per il fatto che gli obiettivi per la decarbonizzazione di camion e degli autobus siano ambiziosi sulla carta ma irraggiungibili nella realtà.

«Per creare un ambiente in cui i produttori di veicoli possano prosperare e raggiungere gli obiettivi – ha affermato Sigrid de Vries, direttore generale dell'Acea – abbiamo bisogno di uno sforzo collaborativo da parte di tutte le parti interessate, compresi i politici. La quasi assenza di infrastrutture di ricarica e rifornimento e la mancanza di efficaci schemi di fissazione del prezzo del carbonio e di misure di sostegno per sostituire i modelli convenzionali con alternative a zero emissioni rappresentano i principali ostacoli alla transizione».

**FONTI DELL'ARTICOLO**  
Parlamento europeo, ACEA