

---

# ECFD

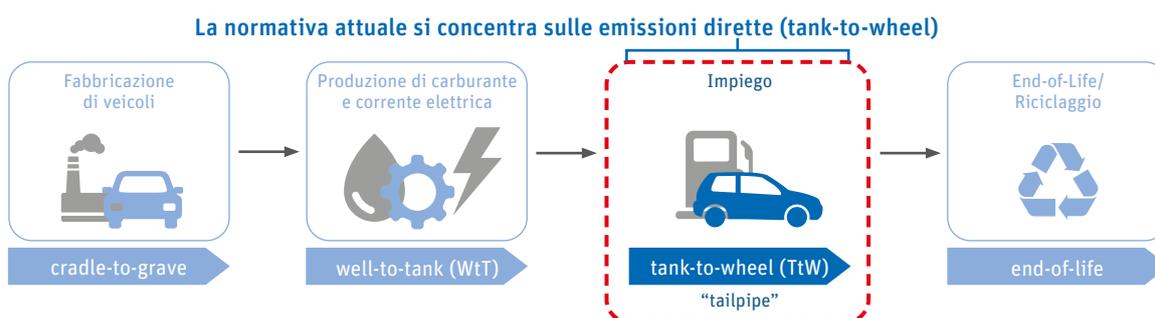
## informazioni

Ecco come il legislatore dell'UE manipola il bilancio delle emissioni di CO<sub>2</sub> della mobilità elettrica, nuocendo così la protezione del clima

## Considerare le emissioni di CO<sub>2</sub> solo a livello di veicolo/scarico è troppo riduttivo.

Per quanto riguarda i valori limite delle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nuovi, secondo le normative attualmente in vigore, il legislatore considera soltanto quelle emesse durante l'utilizzo dei veicoli ("tank-to-wheel"). I veicoli elettrici alimentati a batteria (BEV) non emettono CO<sub>2</sub> durante la marcia. In questa considerazione cosiddetta "tailpipe" (cioè "scarico"), sono quindi classificati

a impatto zero, anche se sono alimentati da energia elettrica proveniente da fonti fossili, che corrisponde alla realtà energetica in Germania. Questo approccio non contempla le emissioni reali di CO<sub>2</sub> che si verificano durante la produzione e, successivamente, lo smaltimento del veicolo e in particolare della sua batteria, né tantomeno quelle prodotte durante la produzione della corrente di carica.

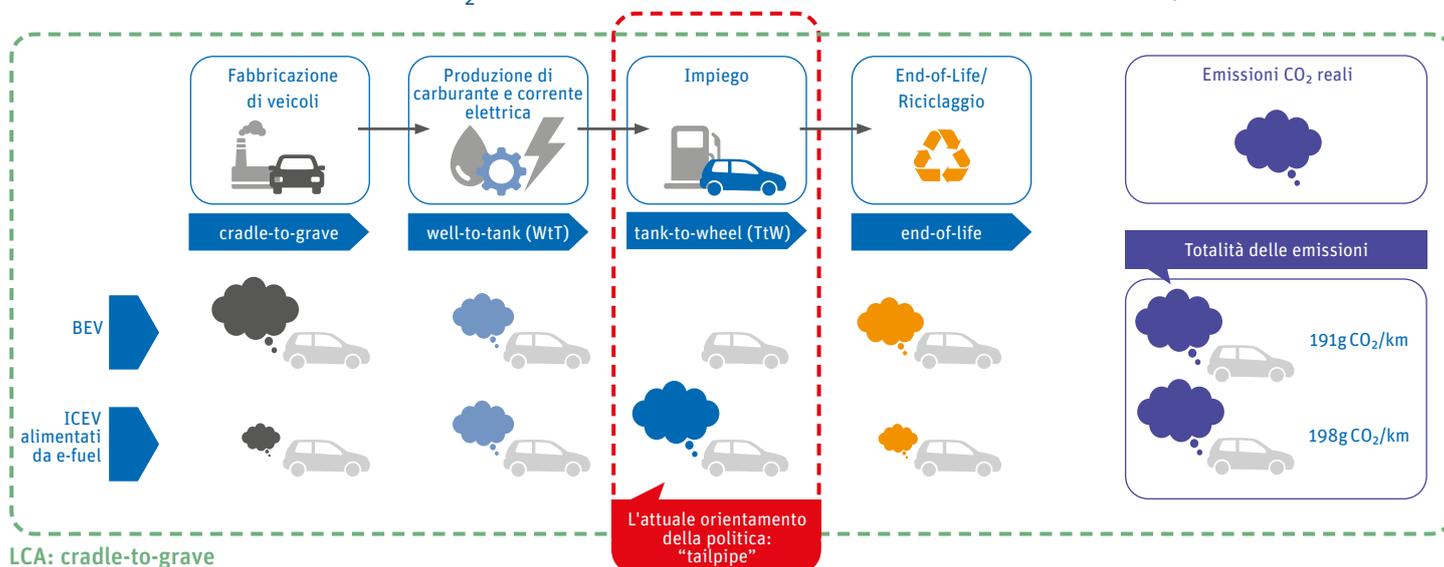


## Solo considerando le emissioni di CO<sub>2</sub> dell'intero ciclo di vita di un veicolo è possibile ottenere un quadro realistico.

Tuttavia, una rappresentazione realistica dei bilanci di CO<sub>2</sub> dei veicoli a motore è possibile solo se si includono tutte le emissioni dell'intero ciclo di vita ("LCA" o "life cycle assessment"). Per il clima, infatti, è irrilevante **quando** viene emessa la CO<sub>2</sub> durante la vita del veicolo, ad esempio se ciò avviene quando viene generata la corrente per ricaricare un veicolo elettrico o durante la marcia di un veicolo con motore a combustione interna (ICEV): quel che conta sono esclusivamente le emissioni complessive di CO<sub>2</sub>.

L'introduzione dell'approccio LCA nella legislazione porrebbe fine anche allo svantaggio normativo per i veicoli ICEV. Finora, infatti, l'applicazione dell'approccio semplificato "tailpipe" ha fatto sì che il legislatore non distinguesse se un veicolo ICEV è alimentato da e-fuel sintetici puri e quindi risulta a emissioni zero in termini reali, oppure se è alimentato da carburanti convenzionali e quindi non è a emissioni zero; dopo tutto, vengono misurate solo le emissioni al tubo di scappamento.

## Confronto delle emissioni di CO<sub>2</sub> di un BEV e di un ICEV durante l'intero ciclo di vita per il 2020



## L'approccio LCA è già determinante in molti casi, ma non ancora per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri

I dati sulle emissioni totali di CO<sub>2</sub> sono necessari per la valutazione delle misure di protezione del clima. Ci aiutano, a prendere le decisioni giuste, non solo nel settore dei trasporti. Per la produzione di biocarburanti, ad esempio, viene considerata l'intera catena delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Le attuali iniziative normative dell'UE come la proposta "Fuel EU Maritime" relativa ai carburanti per uso marittimo e la "ReFuelAviation" riguardante i carburanti per i velivoli tengono già conto del

principio a favore dei carburanti alternativi. Anche il Regolamento sui limiti delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti (2019/1242) esorta la Commissione europea a valutare un metodo comunitario per l'approccio LCA. Al contrario, il legislatore si discosta da questo approccio scientifico nel legiferare riguardo alle nuove autovetture e ai veicoli commerciali leggeri. Ciò fa pensare che si privilegeranno consapevolmente i i veicoli BEV, a discapito del clima.

## L'approccio "tailpipe" fa scomparire le emissioni di CO<sub>2</sub> solo sulla carta!

Sottostimare le emissioni delle autovetture considerando solo quelle "tailpipe" porta a queste conseguenze: Le emissioni di CO<sub>2</sub> da fonti fossili della mobilità elettrica che si verificano realmente vengono semplicemente spostate dal bilancio di CO<sub>2</sub> dei trasporti a quello del settore energetico. Il risparmio reale di

emissioni di CO<sub>2</sub> da fonti fossili attraverso l'uso di e-fuel a emissioni zero non viene riconosciuto nel bilancio a causa di una regolamentazione inadeguata. E questo a sua volta impedirà una maggiore lotta ai cambiamenti climatici nel settore dei trasporti su strada.

Veicolo	Anno	Energia verde / miscelazione di e-fuel	Emissioni di CO <sub>2</sub> secondo l'approccio "tailpipe"	Emissioni di CO <sub>2</sub> secondo l'approccio del ciclo di vita
BEV	2020	<i>percentuale crescente di energia verde nel mix energetico</i>	0 g CO <sub>2</sub> /km	191 g CO <sub>2</sub> /km
	2040		0 g CO <sub>2</sub> /km	
	2050		0 g CO <sub>2</sub> /km	
ICEV	2020	0%	198 g CO <sub>2</sub> /km	196 g CO <sub>2</sub> /km
	2040	70%	146 g CO <sub>2</sub> /km	63 g CO <sub>2</sub> /km
	2050	100%	146 g CO <sub>2</sub> /km	8 g CO <sub>2</sub> /km

**BEV:** Tipo di veicolo: Classe media, Anno di acquisto: 2020, Durata dell'utilizzo: 10 anni, Percorrenza annua: 15.000 km, Paese di utilizzo: Germania (Scenario di riferimento), Paese di fabbricazione della batteria: UE (Scenario di riferimento), Dinamica (Corrente e carburante)

**ICEV:** Tipo di veicolo: Classe media, Anno di acquisto: 2020, Durata dell'utilizzo: 10 anni, Percorrenza annua: 15.000 km, Carburante: Diesel, Paese di utilizzo: Germania (Scenario di riferimento), Paese di fabbricazione della batteria: UE (Scenario di riferimento), Dinamica (Corrente e carburante)

## UNITI chiede: l'adozione dell'approccio LCA anche per le vetture e i veicoli commerciali leggeri.

Bisogna smettere di sottostimare il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli elettrici alimentati a batteria promosso dalla normativa. I trucchi per il calcolo delle emissioni offuscano la comparabilità diretta delle emissioni reali e ostacolano il lancio sul mercato di tecnologie innovative come gli e-fuel. Gli e-fuel potreb-

bero dare un contributo reale e incisivo alla lotta ai cambiamenti climatici. Pertanto il legislatore dovrebbe prendere in considerazione anche nel progetto di regolamentazione relativo alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri le emissioni di CO<sub>2</sub> nell'intero ciclo di vita e adottare l'approccio LCA.



**Studio disponibile su:**

<https://www.uniti.de/kommunikation/publikationen/studien>

**Fonti**

Figure: Schemi dell'associazione UNITI e. V. secondo Frontier Economics, 2019

Icone utilizzate: dikobrazik, salim138, eliver, Pointer Marker, bluebright, Giraphics, Rovshan – stock.adobe.com