

► AMBIENTE E POVERTÀ

L'Europa è in fissa con le auto elettriche ma non sa nemmeno quanta CO2 emettano

Pur avendo imposto le vetture a batteria dal 2035, l'Ue deve ancora fissare i criteri per calcolare l'anidride che generano

di **SERGIO GIRALDO**



■ C'è un elefante a Bruxelles, nella stanza dove si fabbricano le regole europee sulle automobili. Un elefante di nome Life Cycle Assessment (Lca). Così si chiama la valutazione delle emissioni di CO2 nell'intero ciclo di vita di un autoveicolo. Una numero che a Bruxelles ancora non esiste, perché il regolamento europeo approvato lo scorso anno impone emissioni zero per gli autoveicoli nuovi dal 2035, ma ancora non dice come si misurano le emissioni. Non si tratta di un sottile tecni-

fine vita. Questa è appunto ciò che si chiama valutazione del ciclo di vita.

Il Regolamento (Ue) 2019/631 sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove, come modificato dal Regolamento Ue 2023/851 del 19 aprile 2023, però, fa riferimento esclusivamente alle emissioni misurate al tubo di scarico, ignorando il ciclo di vita intero del prodotto. Il Regolamento fissa un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 del 55% per le autovetture nuove e del 50% per i veicoli commerciali leggeri nuovi dal 2030 al 2034 rispetto ai livelli del 2021. Dal 2035 la riduzione delle emissioni di CO2 dovrà essere del 100%.

La necessità di avere una metodologia comune europea di Lca viene citata solo di sfuggita all'articolo 7bis, ove si dà mandato alla Commissione di elaborare entro il 31 dicembre 2025 una metodologia comune dell'Ue, per la valutazione dei dati relativi alle emissioni di CO2 prodotte durante l'intero ciclo di vita delle autovetture. Con tutta calma, insomma.

Non sfugge il punto, che è sottile ma non troppo: scegliendo di non emanare un nuovo regolamento sulle emissioni *tout-court* dei veicoli, ma decidendo invece di modificare un regolamento che riguardava solo le emissioni al tubo di scarico, la Commissione ha imposto di fatto un obbligo di adottare l'auto elettrica dal 2035. Infatti, è ovvio che ponendo a zero il limite massimo di emissioni allo scarico si fa

in modo che nessuna auto con un motore a combustione potrà mai essere in regola (salvo gli e-fuel). Pur senza nominarla mai, il Regolamento 2023/851 ha introdotto di fatto un obbligo di auto elettrica a batteria. Eppure, anche i più bendisposti metodi Lca evidenziano come nel ciclo di vita di un veicolo a batteria le emissioni vi siano, eccome.

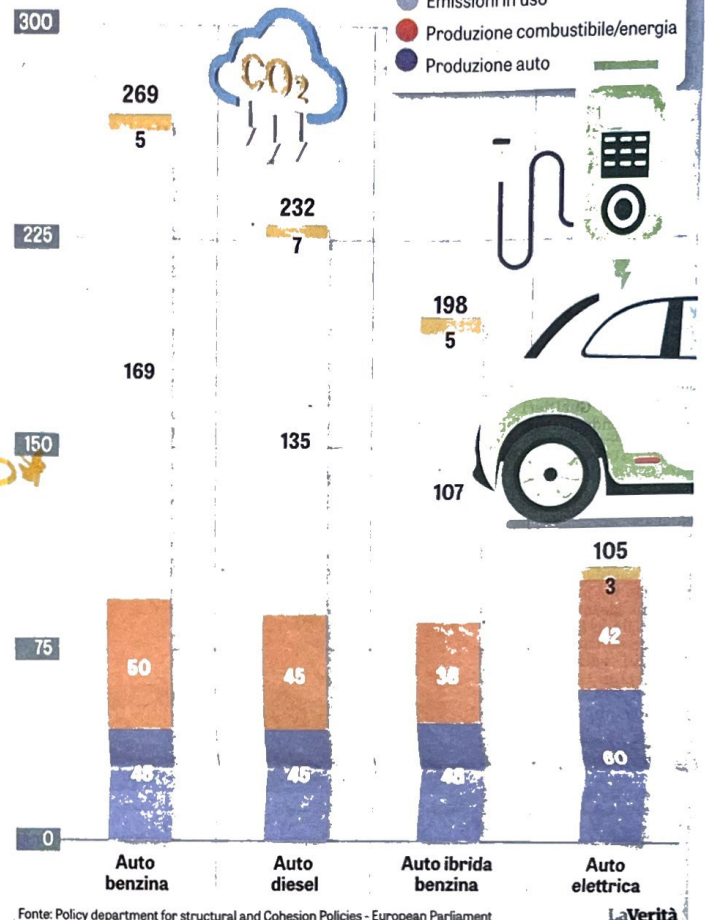
Prendiamo lo studio commissionato dalla Commissione Tran del Parlamento europeo a una società di consulenza specializzata in questi temi, la Ricardo. Lo studio, datato marzo 2023, documento adottato ufficialmente dal Dipartimento per le politiche

La Commissione ha tempo fino a fine 2025 per elaborare i metodi di valutazione comune

strutturali e di coesione del Parlamento europeo, prende atto in modo corretto del fatto che esistono decine, se non centinaia, di metodi Lca e che le variabili in ciascun metodo sono moltissime. Secondo questo studio, nel ciclo di vita di un'automobile a benzina di media cilindrata in Ue emette 269 grammi di CO2 equivalente per ogni km percorso, mentre un'auto elettrica ne emette 105. Meno della metà, certo, ma non zero. Il confronto è più stringente con un'auto ibrida a benzina (non plug-in): questo tipo di auto emette 198 gCO2/km

LA FOTOGRAFIA

Emissioni auto Ue27, gCO2/km (2020)



Fonte: Policy department for structural and Cohesion Policies - European Parliament

LaVerità

Occorre considerare tutte le fasi della vita del mezzo, compresa la sua progettazione

simo, bensì del punto nodale di tutta la questione: se l'obiettivo di Bruxelles è azzerare le emissioni di CO2 nei trasporti, non basta misurare le emissioni al tubo di scarico, che per un'auto elettrica sono ovviamente pari a zero (visto che il tubo di scarico neppure c'è).

Occorrerebbe considerare le emissioni dei leggendari gas serra durante tutto il ciclo di vita dell'automobile, in ogni fase: dalla progettazione al reperimento dei materiali, dalla produzione delle parti all'assemblaggio, dall'utilizzo su strada alla manutenzione e al

di **ANGELA VALLE**

■ I Comuni piangono miseria, ma nel frattempo aumentano la Tari, una delle tasse più impopolari. Gli aumenti maggiori sono al Sud, dove le amministrazioni locali non brillano certo per efficienza. Vediamo i dati. Secondo il più recente report Ispra-Utilitalia, nel 2022 è calata dell'1,8% la produzione di rifiuti urbani rispetto al 2021, mentre la raccolta differenziata ha superato il 65%. Contemporaneamente però, uno studio Uil evidenzia che la spesa media destinata alla tariffa sui rifiuti (Tari) ha subito un notevole incremento dal 2018 al 2023, pari al 9,69%. E solo per il 2023, l'aumento è stato dell'1,66% rispetto all'anno precedente. In particolare, tra il 2022 e il 2023, ben 51 città capoluoghi di provincia su

I dogmi green non fan calare le tasse

Nel 2022 la produzione di rifiuti urbani è scesa dell'1,8%, mentre la raccolta differenziata ha superato il 65%. Eppure in cinque anni la Tari è salita, in media, di quasi il 10%

109 hanno registrato una crescita della tariffa. In termini assoluti, una famiglia di quattro persone, residente in un'abitazione di 80 mq e con reddito Isee pari a 25.000 euro, ha pagato, in media, 331 euro per la tariffa sui rifiuti nel 2023, rispetto ai 302 euro versati nel 2018. Questo aumento è stato più evidente nelle Regioni meridionali, dove la spesa media è salita a 395 euro, rispetto ai 363 euro del 2018. Nel Nord Est, invece, l'importo medio è passato da 248 euro nel 2018 a 272 euro nel 2023, sottolinea lo

studio della Uil, che ha analizzato i costi della Tari sulla base delle Delibere pubblicate nel 2023. Non è stato possibile includere le previsioni per il 2024, poiché molti Comuni non hanno ancora pubblicato le nuove tariffe.

La scadenza per la pubblicazione, originariamente fissata al 30 aprile, è stata prorogata al 30 giugno, rendendo disponibili solo i dati fino al 2023. Pisa detiene il primato del costo maggiore, con una media annuale di 545 euro per famiglia. Seguono Brindisi con 518 euro, Geno-

va con 508 euro, Latina con 495 euro, Napoli con 495 euro, Pistoia con 492 euro, Catania con 475 euro, Trapani con 472 euro, Messina con 470 euro e Taranto con 469 euro.

Invece a Belluno, nel 2023 le famiglie hanno pagato decisamente meno, con una spesa media annua di 178 euro, confermandosi così come la città più virtuosa in assoluto. Seguono Novara con 183 euro, Pordenone con 186 euro e Brescia con 187 euro. Anche Ascoli Piceno ha una spesa media di 187 euro, mentre

in laboratorio.

Senza contare che un'auto elettrica che circola in Polonia, dove l'energia elettrica è prodotta in gran parte con il carbone, avrà emissioni Lca ben più alte della stessa auto che circola in Italia o in Francia.

Lo studio comunque non è stato preso in considerazione per il Regolamento di cui parliamo: l'Ue ha adottato una norma che impone l'auto elettrica senza sapere quanto l'auto elettrica emette realmente durante l'intero ciclo di vita.

Se l'obiettivo è azzerare le emissioni, l'auto elettrica

non risolve il problema. Quando ci sarà una metodologia Lca condivisa e ufficiale avremo forse conferma che l'auto elettrica emette meno CO2 di un'auto a benzina, ma certo non zero.

Appare dunque ancora più evidente che la scelta di spingere sull'auto elettrica come unica possibilità ha un fondamento ideologico, diciamo così, e non pratico.

L'auto elettrica di per sé non è né buona né cattiva. Ciò che risulta davvero intollerabile, piuttosto, è essere presi in giro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

reddito delle famiglie, condotta dall'Istat, incrociando con le Delibere comunali relative alla tariffa sui rifiuti. Attraverso questa analisi, è stato possibile calcolare la percentuale del reddito familiare destinata al pagamento della Tari», sottolinea la Uil nel suo studio. La simulazione evidenzia una disparità significativa nell'impatto della tariffa sui rifiuti tra i nuclei familiari del Sud e Isole e quelli del Nord Est per l'anno 2022.

Secondo i dati, i nuclei familiari situati nel Sud e Isole hanno destinato circa l'1,34% del proprio reddito al pagamento della tariffa sui rifiuti. In confronto, i nuclei familiari più ricchi del Nord Est hanno destinato solo lo 0,64% del loro reddito a questa tariffa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA