

## La posizione delle Associazioni sugli standard di emissione di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti

Marzo 2023

Le Associazioni firmatarie accolgono con favore l'ambizione della Commissione europea di **ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti** (HDV) di nuova immatricolazione, in linea con gli obiettivi climatici dell'Unione europea e la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Siamo fermamente convinti che il prossimo Regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti debba garantire condizioni di parità tra tutte le tecnologie praticabili, nel pieno rispetto del principio di neutralità tecnologica. È necessario tendere ad un sistema che tenga conto dell'effettiva impronta ambientale delle tecnologie, includendo tra l'altro la produzione e smaltimento delle batterie e la produzione dell'energia elettrica, attraverso una rendicontazione completa delle emissioni di gas serra sull'intero ciclo di vita.

Occorre mantenere un focus sul **raggiungimento degli obiettivi climatici**, implementando politiche sulla mobilità che impongano dei target e permettano al mercato e all'evoluzione tecnologica di competere per raggiungerli. I produttori di veicoli devono essere incoraggiati a investire in soluzioni che possano ridurre immediatamente le emissioni di CO<sub>2</sub> e che possano essere compatibili con le energie rinnovabili. Il gas naturale compresso (CNG), il gas naturale liquefatto (GNL) e le loro controparti bio (bioGNL o BML) possono garantire risparmi di gas a effetto serra (GHG) nell'immediato, in particolare per la flotta esistente e con le infrastrutture esistenti. I biocombustibili miscelati nella benzina e nel gasolio ed i biocombustibili impiegati in purezza dimostrano che anche i carburanti tradizionali sono avviati sul percorso delle emissioni *net-zero*.

Raccomandazioni:

- A breve termine: definire un “*carbon correction factor*” che riconosca l'impronta effettiva e i benefici dei carburanti rinnovabili e a basso contenuto di carbonio.
- A medio termine: sviluppare una rendicontazione delle emissioni del ciclo di vita più completa per i veicoli per il trasporto pesante e i vettori energetici che utilizzano.

## **Necessario andare oltre la rendicontazione delle emissioni di CO2 dal “tubo di scarico”**

Il regolamento dovrebbe garantire la più rapida decarbonizzazione dei veicoli pesanti, sfruttando tutte le tecnologie possibili. Le Associazioni riconoscono pienamente i vantaggi offerti dalle tecnologie a zero emissioni, a condizione che l'energia utilizzata per la loro produzione e il loro utilizzo sia a basse emissioni di carbonio, per evitare la distorsione di una emissione non evitata, ma delocalizzata.

Il quadro legislativo europeo dovrebbe garantire condizioni di parità, consentendo a tutti i percorsi di decarbonizzazione di coesistere e di competere, con il beneficio di tendere, in tal modo, ad una diversificazione del mix energetico e delle filiere di approvvigionamento dei materiali, e di conseguenza contribuire ad una maggiore sicurezza energetica.

Siamo favorevoli ad un approccio che tenga conto dell'intero ciclo di vita di una determinata soluzione di trasporto, non limitandosi alla tecnologia della motorizzazione e dei carburanti impiegati.

La rendicontazione del contributo ambientale dei diversi vettori energetici è il principio fondante della direttiva sulle energie rinnovabili (*RED*), del sistema di scambio delle quote di emissione (*ETS*) e del recente *FuelEU maritime*. Occorre preservare tale approccio, superando l'eccessiva semplificazione di una rendicontazione delle sole emissioni dal “tubo di scarico” ed adottando un sistema che:

1. tenga conto dell'**effettiva prestazione ambientale dei vettori energetici** e che valorizzi i potenziali benefici in termini di emissioni di gas serra;
2. che **eviti di promuovere vettori energetici che abbiano scarsi o nulli benefici in termini di emissioni di gas serra**, ma che possano comunque rientrare nell'etichetta “emissioni zero”;
3. che consenta alla tecnologia del **motore a combustione interna (MCI)** di contribuire alla decarbonizzazione dei trasporti. Le tecnologie dei motori a combustione costituiranno ancora la quota maggioritaria del parco veicoli circolante per decenni. Nel caso dei veicoli pesanti, in particolare, è probabile che continuino a essere la tecnologia prevalente, vista la mancanza di alternative valide per questo settore. Questo vale, soprattutto, per alcuni segmenti di mercato, quali i veicoli di grande dimensione e a lunga percorrenza.

La rendicontazione dell'effettiva prestazione ambientale dei carburanti può, quindi, accelerare la transizione, concentrandosi sulla diffusione di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e sfruttando le infrastrutture esistenti.

Un approccio “Well-to-Wheel” è particolarmente utile nel settore dei veicoli pesanti. I veicoli pesanti sono difficilmente elettrificabili poiché richiedono **motori potenti in grado di**

**coprire lunghe distanze trasportando carichi pesanti**, mantenendo un **costo totale di esercizio** compatibile con le esigenze degli operatori delle flotte.

Il Regolamento dovrebbe orientarsi verso una rendicontazione più completa del ciclo di vita delle emissioni di gas serra dei veicoli e dei carburanti utilizzati.

Sebbene le Associazioni riconoscano che ciò rappresenterebbe un cambiamento importante nella concezione del Regolamento, va sottolineato che:

- *FuelEU Maritime* ha dimostrato che è **possibile** tenere conto dell'effettiva prestazione ambientale dei carburanti nelle politiche dei trasporti;
- La rendicontazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dell'intero ciclo di vita dei veicoli pesanti immessi sul mercato dell'Unione è **una previsione** contenuta nel *Regolamento 2019/1242 sugli standard di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti*, attualmente in vigore: nell'art. 15, paragrafo 5, si legge: “*La Commissione valuta, entro il 2023, la possibilità di mettere a punto una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli pesanti che sono immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale valutazione, incluse, se del caso, proposte per misure di follow-up, tra cui proposte legislative*”.

La relazione che la Commissione deve presentare al Parlamento e al Consiglio con scadenza del 31 dicembre 2022 (art. 15, paragrafo 2, lettera g) dovrebbe includere “*una valutazione della possibilità di mettere a punto una **metodologia specifica** per includere il possibile contributo alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dell'utilizzo di **combustibili rinnovabili liquidi e gassosi alternativi sintetici e avanzati, compresi i cosiddetti «e-fuel»** o combustibili ecologici, prodotti mediante energia rinnovabile e che soddisfino i criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio (RED 2)*”.

**Sostegno ad un meccanismo che tenga conto del contributo dei carburanti rinnovabili, sostenibili e a basse emissioni di carbonio.**

Nel contesto di transizione verso una rendicontazione più completa e accurata dell'impronta di gas serra dei veicoli, il Regolamento sugli standard di CO<sub>2</sub> dovrebbe includere un meccanismo che riconosca il contributo dei carburanti rinnovabili, sostenibili e a basse emissioni di carbonio. Come indicato dalla consultazione pubblica organizzata dalla CE nel contesto della

revisione del Regolamento<sup>1</sup>, tale proposta ha già incontrato un alto livello di sostegno (*rosso = nessun accordo - verde scuro = massimo accordo*):

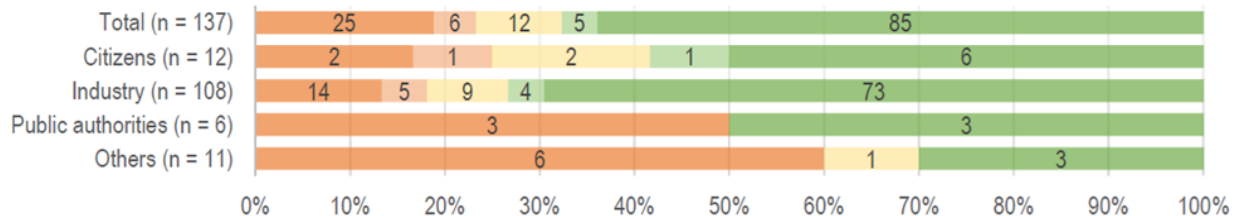


Figura 1 - Quesito: "Nel Regolamento HDV dovrebbe essere introdotto un meccanismo per cui la valutazione della conformità tenga conto del contributo dei carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio".

Al di là delle risposte alla consultazione pubblica della Commissione Europea, e nel contesto della discussione sugli standard di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri, tale sistema è stato sostenuto anche da 223 associazioni, aziende e scienziati nel maggio 2021<sup>2</sup>.

Più di recente, nel febbraio 2023, più di 110 stakeholder e 90 scienziati hanno espresso il loro sostegno a considerare i carburanti sostenibili e rinnovabili per la conformità al Regolamento sulla CO<sub>2</sub> HDVs.<sup>3</sup>

### Raccomandazioni delle Associazioni

L'implementazione di una valutazione su ciclo di vita presenta complessità che suggeriscono di prevedere due fasi distinte.

Nel **breve termine** occorre definire un "*carbon correction factor*" che riconosca l'impronta ambientale effettiva dei vettori energetici e i benefici dei carburanti rinnovabili e a basso contenuto di carbonio.

Occorre introdurre un meccanismo robusto e trasparente che valorizzi i carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio come strumento di transizione verso una valutazione più completa delle emissioni su ciclo di vita dei veicoli e dei vettori energetici utilizzati. Tale meccanismo aiuterebbe a immettere sul mercato ulteriori volumi di carburanti rinnovabili e a

<sup>1</sup> CE Di' la tua - Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> - revisione delle norme in materia di emissioni per i veicoli pesanti (marzo 2022)

<sup>2</sup> Invito a includere un sistema di accredito volontario per i carburanti rinnovabili sostenibili nei regolamenti sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli (26 maggio 2021)

<sup>3</sup> Open letter: Dichiarazione congiunta dell'industria UE: il regolamento CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti dovrebbe riconoscere il potenziale di decarbonizzazione dei carburanti sostenibili e rinnovabili (6 febbraio 2023)

basse emissioni di carbonio, che a loro volta ridurrebbero le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli esistenti e nuovi e contribuirebbero nell'immediato al raggiungimento delle ambizioni climatiche dell'UE.

Il principio fondamentale del “*carbon correction factor*” dovrebbe essere quello di considerare che una parte delle emissioni di CO<sub>2</sub> di un veicolo pesante dovrebbe essere compensata per riflettere la presenza reale di carburanti rinnovabili e a basso contenuto di carbonio nel mix di carburanti impiegato.

Un sistema simile è già in vigore in Svizzera<sup>4</sup> dove è riconosciuta una quota biogenica del 20% nel mix di carburanti gassosi. Di conseguenza, il 20% delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri che possono essere alimentati con una miscela di gas naturale e biometano è considerato nullo.

La CE dovrebbe essere autorizzata a definire tale fattore di correzione attraverso un Atto Delegato da pubblicare subito dopo l'entrata in vigore del Regolamento sulle norme di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti.

Il fattore di correzione del carbonio dovrebbe:

- **riconoscere tutti i combustibili** previsti della **Direttiva sulle energie rinnovabili** e del **Pacchetto gas-idrogeno** e garantire che la loro effettiva impronta ambientale sia presa correttamente in considerazione;
- riflettere il contributo dei gas rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel mix energetico del singolo Stato Membro. Parallelamente, la CE dovrebbe valutare come evitare di incentivare lo spostamento delle immatricolazioni di veicoli verso gli Stati Membri con una maggiore miscelazione di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;
- basarsi sulle informazioni già disponibili del database comunitario SHARES<sup>5</sup>, per definire il contributo dei carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;
- essere aggiornato annualmente per tenere conto del contributo in continuo aumento di tali combustibili, con una tempistica coerente con l'emissione delle relative relazioni nazionali degli Stati membri.

Nel **medio termine** occorre sviluppare una rendicontazione più completa delle emissioni del ciclo di vita dei veicoli pesanti e dei vettori energetici che utilizzano.

Il fattore di correzione del carbonio è una soluzione a breve termine per ovviare alle carenze dell'approccio “*Tank -to- Wheel*”. Rappresenta, inoltre, un ponte verso un approccio a medio

---

<sup>4</sup> Articolo 12a dell'ordinanza sui requisiti relativi all'efficienza energetica di impianti, veicoli e apparecchi prodotti in serie (1° gennaio 2023)

<sup>5</sup> Eurostat SHARES Database

termine che tenga pienamente conto del contributo effettivo dei vettori energetici. Tuttavia, si dovrebbe valutare la possibilità di includere nella clausola di revisione del Regolamento l'obbligo di passare alla contabilizzazione "Well-to-Wheel" nel medio termine. La metodologia sviluppata dovrebbe basarsi sull'esperienza acquisita con il fattore di correzione del carbonio da applicare durante la transizione.

**ASSOCOSTIERI**  
Il Direttore Generale  
Dario Soria

**CONFTRASPORTO**  
Il Segretario Generale  
Pasquale Russo

**ASSOPETROLI**  
Il Segretario Generale  
Sebastiano Gallitelli

**ASSOGASMETANO**  
Il Presidente  
Flavio Merigo

**NGV ITALY**  
La Presidente  
Mariarosa Baroni