COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 21.5.2014
COM(2014) 285 final

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

Strategia per la riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti

{SWD(2014) 159 final}
{SWD(2014) 160 final}

1. INTRODUZIONE

La "Tabella di marcia verso un'economia a basse emissioni di carbonio nel 2050"[1] e il "Libro bianco sui trasporti"[2] della Commissione europea sottolineano che entro il 2050 il settore dei trasporti dovrebbe ridurre le emissioni di CO_2 di circa il 60% rispetto ai livelli del 1990. Per poter sostenere gli obiettivi recentemente proposti all'interno del quadro di azione per il clima da realizzarsi entro il 2030[3], il settore dei trasporti dovrebbe raggiungere — per la stessa data — una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 20% rispetto ai livelli del 2008. Le emissioni di gas a effetto serra provenienti dai trasporti su strada sono aumentate del 29% nel periodo dal 1990 al 2007, per poi diminuire a causa dell'elevato costo del petrolio, di autovetture più efficienti e di una crescita più lenta della mobilità (del 6% fra il 2007 e il 2011)[4].

Si stima che circa un quarto[5] delle emissioni di CO_2 del trasporto su strada siano prodotte da veicoli commerciali pesanti. Con l'aumentare dei volumi delle merci in transito nell'UE sono aumentate anche le emissioni, questo fino all'inizio della crisi economica. Per poter soddisfare gli obiettivi del Libro bianco sui trasporti, è necessario limitare le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti — in considerazione della loro dimensione assoluta, del trend evolutivo che hanno seguito e della quota relativa che occupano.

Le emissioni di CO_2 di autovetture e furgoni vengono misurate e monitorate ai sensi della vigente normativa in materia di omologazione. Tuttavia, le emissioni di CO_2 prodotte dai veicoli pesanti non sono misurate in modo uniforme nell'UE, riducendo in tal modo la trasparenza. Per contro, Giappone, Stati Uniti e Canada hanno già emanato normative per misurare e limitare le emissioni di CO_2 da veicoli pesanti, mentre la Cina sta elaborando delle misure a riguardo. Ciò può compromettere la competitività relativa dei costruttori di veicoli pesanti in queste regioni, nonché delle imprese che dipendono da trasporti effettuati ricorrendo a tali veicoli. In considerazione di quanto esposto, per salvaguardare la sua competitività è essenziale che l'UE agisca sui consumi di carburante e sulle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti.

Alla luce di queste considerazioni, nel giugno 2007 il Consiglio ha invitato la Commissione a "elaborare e mettere in atto strumenti politici e misure intesi a ridurre le emissioni di gas a effetto serra prodotte da tali veicoli"[6]. La Commissione, nella comunicazione dell'aprile 2010 "Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico", ha annunciato che avrebbe proposto una strategia mirata al consumo di carburante e alle emissioni di CO_2 da veicoli pesanti[7].

Obiettivo della strategia è di frenare le emissioni di CO^2 dei mezzi pesanti, in modo economicamente efficiente e proporzionato per i portatori di interesse e la società, offrendo

---

1 COM(2011) 0112 definitivo.

2 Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile.
COM(2011) 0144 definitivo.

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm

4 Fonte: Agenzia europea dell'ambiente.

5 Stimato al 26,6% delle emissioni totali di gas serra dell'UE nello studio a cura di AEA-Ricardo di recente pubblicazione nella relazione «Lotto 1», *Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles*, febbraio 2011, pag. 170.
Disponibile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf

6 http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=IT&f=ST%2011483%202007%20INIT

7 COM(2010) 186 definitivo, pag. 6.
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:IT:PDF

alle parti interessate un quadro politico chiaro e coerente e indicando probabili sviluppi normativi, così da facilitare il processo decisionale e di pianificazione degli investimenti.

2. OCCORRE INTERVENIRE PER LIMITARE IL CONSUMO DI CARBURANTE E LE EMISSIONI DI CO_2 DEI VEICOLI PESANTI

2.1. Le tendenze riguardo alle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti sono insostenibili

Dalla metà degli anni '90 fino all'insorgere della crisi economica, il trasporto merci mediante veicoli pesanti è aumentato costantemente, trainato dalla crescita del PIL, mentre il trasporto passeggeri sugli stessi veicoli è rimasto sostanzialmente costante. Abbinate a un consumo stabile di carburante da parte degli autoveicoli, queste tendenze hanno portato a una crescita delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti. Si stima che tra il 1990 e il 2010 le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti siano aumentate di circa il 36%, nonostante la crisi economica del 2008-2009 abbia interrotto la crescita sostenuta osservata in precedenza[8].

Nei prossimi quarant'anni si prevede un aumento dell'attività globale del settore trasporti, i cui effetti sulle emissioni di CO_2 saranno in parte compensati dalla riduzione del consumo di carburante. Se le tendenze e le politiche odierne si confermano, le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti dovrebbero rimanere quindi stabili con un amento di circa il 35% rispetto ai livelli del 1990, sia per il 2030 che il 2050. Ciò non può essere considerato compatibile con le politiche dell'UE che si prefiggono di ridurre le emissioni di gas serra e con l'obiettivo del Libro bianco sui trasporti che intende ridurre del 60% le emissioni dei trasporti dell'UE, rispetto ai livelli del 1990, entro il 2050.

2.2. La tecnologia può ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO_2 prodotte dai veicoli pesanti

È possibile ottenere risparmi significativi nel consumo di carburante dei veicoli pesanti e nelle loro emissioni di CO_2 attraverso migliorie tecniche ai motori (compreso il recupero di calore), alla trasmissione, all'aerodinamica, ai pneumatici e agli ausiliari, nonché grazie a una riduzione del peso. Recenti analisi[9] mostrano che, grazie al ricorso a tecnologie avanzate, è possibile ottenere riduzioni efficaci in termini di costi pari al 35% circa delle emissioni di CO_2 nei veicoli pesanti di nuova generazione; la riduzione del consumo di carburante rende questa tendenza economicamente interessante sia per gli operatori dei trasporti che per la società.

Inoltre, l'efficienza può essere ulteriormente potenziata da miglioramenti per quanto riguarda la flotta, la formazione dei conducenti, la manutenzione del veicolo e la capacità di gestione grazie al ricorso a sistemi di trasporto intelligenti (STI).

2.3. Occorre affrontare le lacune nelle informazioni e le barriere di mercato

Nonostante il consumo di carburante svolga un ruolo importante dal punto di vista economico, le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti non vengono né misurate né comunicate[10]. Le lacune nelle informazioni derivanti da questa situazione riducono la trasparenza del mercato ostacolando l'ingresso sul mercato di veicoli pesanti connotati da maggiore efficienza energetica e ridotte emissioni di CO_2. Il superamento di queste lacune rappresenta una tappa indispensabile per limitare le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti.

---

8 Fonte: database Odyssee-Mure, disponibile al seguente indirizzo: http://www.odyssee-mure.eu/

9 Studio a cura di CE Delft, *Marginal Abatement Cost Curves for HDVs*, 2012; http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

10 Le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti non sono soggette alla legislazione dell'UE se non per la futura misurazione delle emissioni di CO_2 dai motori ai sensi del regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI) in vigore a partire dal 2014.

Un recente studio[11] propone una serie di possibili spiegazioni a fronte della mancanza di diffusione di tecnologie efficienti per il risparmio di carburante sui nuovi veicoli pesanti. Si tratta di barriere di mercato che assumono forme diverse:

- nonostante al momento dell'acquisto di un veicolo nuovo l'efficienza nel consumo di carburante rappresenti il principale criterio per le imprese di trasporti, sul mercato non si sono diffuse tecnologie che consentono risparmio di carburante in quanto per decidere quale veicolo acquistare solo poche società di trasporti sono in possesso dei dati necessari per valutare le diverse tecnologie o confrontare i veicoli;
- nonostante i costruttori offrano in opzione delle tecnologie facoltative per il risparmio di carburante, essi non le offrono in modo automatico sui veicoli di base;
- gli operatori che si servono di veicoli pesanti sembrano deprezzarli su un periodo di appena tre anni, notevolmente inferiore alla durata media stimata per un veicolo pesante che è intorno agli undici anni;
- mancanza di accesso ai finanziamenti;
- frammentazione degli incentivi, vale a dire se l'acquirente del veicolo è, ad esempio, una società di leasing, questa non beneficerà dei risparmi derivanti dal minor consumo di carburante, che andranno invece all'operatore dei trasporti.

Pur essendo a conoscenza delle principali tecnologie che consentono un risparmio di carburante per i veicoli pesanti, a causa delle lacune nelle informazioni gli operatori dei trasporti non possono confrontare le prestazioni dei diversi veicoli nuovi e non sono pertanto in grado di richiedere che questi ultimi siano dotati di tecnologie efficienti sotto il profilo dei costi.

2.4. Altri paesi sono già passati all'azione

In contrasto con il vuoto normativo a livello unionale, altri paesi hanno già adottato misure a riguardo. Nel 2007 il Giappone ha introdotto una normativa sui consumi di carburante dei veicoli pesanti. Gli Stati Uniti hanno regolamentato le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nel 2011, seguiti dal Canada nel 2012. La legislazione statunitense e canadese si concentra sulle emissioni di CO_2 dei motori e dei cabinati, ed è attuata sulla base di parametri di prestazione semplificati e di dichiarazioni dei costruttori. Gli Stati Uniti stanno attualmente preparando una normativa più ambiziosa, incentrata sulla misura delle emissioni del veicolo completo.

2.5. L'azione inciderebbe positivamente sull'economia dell'UE

I costruttori europei detengono una posizione predominante sul mercato mondiale dei veicoli pesanti, pari a oltre il 40% del totale della produzione mondiale[12]. Mentre la bilancia commerciale dell'UE in questo settore è positiva, con un avanzo significativo, ciò non rispecchia appieno la posizione di forza dell'industria dell'UE, in quanto la maggior parte della produzione europea destinata ai mercati esteri è realizzata al di fuori dell'Europa. Poiché il consumo di carburante è un parametro chiave al momento dell'acquisto, si promuoverebbe la competitività dei costruttori se si agevolassero i loro investimenti diretti ad ottenere un ulteriore risparmio di carburante.

---

[11] Studio a cura di CE Delft; *Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector*; 2012; http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector.

[12] Fonte: relazione a cura di AEA-Ricardo, disponibile al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, in particolare pagg. 26-27, sulla base di statistiche dell'*International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers* (OICA).

Sebbene la produzione di veicoli pesanti basata nell'UE rappresenti una quota minore a livello mondiale (pari a circa il 12-14%), il ruolo trainante delle norme UE può essere rilevante, come dimostrato chiaramente dalle norme EURO per le emissioni inquinanti che sono state adottate da numerosi altri paesi, in particolare Cina, India, Russia e Indonesia.

Senza un'azione dell'Unione europea, si rischia di non cogliere concrete opportunità per ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti incidendo così negativamente sulla riduzione delle emissioni globali di CO_2 a livello unionale. Inoltre, l'industria manifatturiera dell'UE potrebbe non beneficiare di economie di scala derivanti dallo sviluppo e dall'applicazione di nuove tecnologie per la riduzione delle emissioni di CO_2, indebolendo in tal modo la propria posizione concorrenziale sul mercato mondiale. Le imprese dell'UE si affidano ai veicoli pesanti per buona parte dei trasporti commerciali. Una riduzioni efficace in termini di costi nel consumo di carburante dei veicoli pesanti rappresenterebbe un obiettivo ambizioso, che però anche gli operatori dei trasporti e gli utenti finali potrebbero permettersi di perseguire, migliorando la competitività delle imprese del settore e riducendo le importazioni energetiche.

Sebbene siano state lanciate o definite diverse iniziative in vari settori (progettazione dei veicoli, gestione delle operazioni di trasporto, internalizzazione dei costi esterni, decarbonizzazione dei carburanti e decisioni legate all'acquisto dei veicoli), è necessario stabilire una strategia a livello dell'Unione per limitare le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti. Inoltre, ciò fornirà all'industria indicazioni contrassegnate da una maggior prevedibilità rispetto al futuro quadro normativo dell'Unione europea in questo settore.

3. UNA STRATEGIA EUROPEA PER LIMITARE IL CONSUMO DI CARBURANTE E LE EMISSIONI DI CO_2 DEI VEICOLI PESANTI

I principali fattori trainanti del consumo di carburante e delle emissioni di CO_2 nel settore dei veicoli pesanti sono legati alla *domanda in termini di trasporti* (collegata a sua volta all'attività economica), alla *ripartizione tra le diverse modalità di trasporto* (strada, rotaia, via aerea e vie navigabili), all'*intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei carburanti*, all'*efficienza energetica dei veicoli* e alla *circolazione del parco veicoli pesanti*. Sebbene l'ambito della presente strategia non includa il problema generale della domanda in termini di trasporti, una strategia globale per ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti deve affrontare gli altri fattori trainanti.

3.1. Rafforzare le strategie europee intese a limitare il consumo di carburante e le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti

L'UE ha già adottato misure per affrontare direttamente o indirettamente, numerosi fattori trainanti legati alle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti:

- il *trasferimento modale* è una dimensione essenziale della politica dei trasporti dell'UE, che mira a favorire l'intermodalità. Il progetto sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti[13] prevede di includere dei criteri per la mitigazione dei cambiamenti climatici nella programmazione dei finanziamenti europei destinati a nuove infrastrutture. Si tratta di politiche che dovrebbero tradursi in una lenta inversione della tendenza che ha portato a un incremento della quota dei trasporti su strada;

[13] COM/2011/650 definitivo, la cui adozione era prevista a metà del 2013.

- le *misure per ridurre l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei carburanti* hanno spinto i carburanti alternativi a raggiungere il 6%[14] (nel 2010) dell'energia utilizzata dai trasporti su strada. La legislazione in vigore[15] mira a favorire l'utilizzo di carburanti a più basse emissioni di gas serra e di energie rinnovabili nel settore dei trasporti, fissando a tal fine una serie di obiettivi quantitativi attualmente in corso di revisione[16]. La recente iniziativa "Energia pulita per i trasporti" e la revisione degli orientamenti TEN-T, con il sostegno del meccanismo per collegare l'Europa, facilitano ulteriormente lo sviluppo di infrastrutture per i combustibili alternativi e un maggiore uso del gas naturale e del biometano per i veicoli pesanti[17,18,19]. La Commissione ha inoltre proposto[20] di rivedere la "direttiva sulla tassazione dell'energia"[21] che ristrutturerebbe il regime fiscale attualmente applicabile a questo settore e includerebbe un criterio relativo alle emissioni di CO_2 nella tassazione del carburante;

- vengono sostenuti attivamente *lo sviluppo e l'introduzione di veicoli con una minore impronta di carbonio.* Nell'ambito del Settimo programma quadro di ricerca, l'iniziativa per le auto verdi ha incluso il miglioramento dell'efficienza nel consumo di carburanti dei veicoli pesanti e la riduzione delle loro emissioni di CO_2. Il sostegno a veicoli puliti ed efficienti si riflette anche nelle proposte contenute in «Orizzonte 2020 — Programma quadro per la ricerca e l'innovazione»[22]. Le norme UE sostengono inoltre con forza l'acquisto di veicoli più rispettosi dell'ambiente da parte degli enti pubblici[23]. Le norme in materia di omologazione[24] dei pesi e delle dimensioni hanno recentemente introdotto una tolleranza (di 50 cm) per i dispositivi aerodinamici fissati posteriormente sui nuovi autocarri/rimorchi. Nella stessa prospettiva, la Commissione ha proposto[25] recentemente una modifica della direttiva 96/53/CE sui pesi e le dimensioni dei veicoli adibiti al traffico internazionale che si spinge oltre, proponendo una nuova serie di tolleranze a sostegno di soluzioni volte a migliorare l'aerodinamica dei veicoli pesanti;

- *anche l'importanza del parco automobilistico è stata riconosciuta e presa in considerazione.* La normativa sulla riscossione di pedaggi dagli utenti stradali contribuisce a migliorare l'efficienza dei trasporti e ridurre il consumo di carburante e

---

14 Fonte: Eurostat.

15 La direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili ("direttiva energie rinnovabili"), ha introdotto l'obiettivo obbligatorio del 10% di energie rinnovabili nel settore dei trasporti. Contemporaneamente, una modifica della direttiva 98/70/CE ("direttiva sulla qualità dei carburanti") ha introdotto un obiettivo vincolante da conseguire entro il 2020 che prevede una riduzione del 6% dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra per i carburanti destinati ai trasporti stradali e alle macchine mobili non stradali.

16 COM(2012) 595, http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_en.pdf

17 Comunicazione della Commissione COM(2013) 17, "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi" e proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi; http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/.

18 Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE.

19 Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010.

20 COM(2011) 168/3.

21 Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51).

22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020

23 Direttiva 2009/33/CE (GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5).

24 Regolamento (CE) n. 661/2009 e direttiva 2007/46/CE.

25 COM(2013) 195 final.

le emissioni di CO_2. Laddove applicati, i diritti di utenza stradale a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci ai sensi della direttiva 1999/62/CE[26] hanno ottimizzato l'uso del trasporto su strada con la riduzione dei viaggi a vuoto e migliori coefficienti di carico, hanno altresì accelerato il rinnovo dei parchi veicoli e creato le condizioni di una più ampia intermodalità. La recente direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti contribuirà ad accelerare lo sviluppo e l'impiego delle tecnologie dell'informazione nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto[27]. Nel dicembre 2013, inoltre, la Commissione ha presentato raccomandazioni specifiche per un'azione coordinata a tutti i livelli della pubblica amministrazione e tra il settore pubblico e quello privato per quanto riguarda la logistica delle aree urbane, l'accesso regolamentato alle aree urbane, la diffusione di soluzioni che ricorrono a sistemi di trasporto intelligenti (STI) e la sicurezza stradale per gli spazi urbani.

Continuerà ad essere rafforzato il quadro della politica del settore dei trasporti. Come annunciato nel Libro bianco sulla politica dei trasporti, è in preparazione una serie di iniziative di sostegno:

- maggiore stimolo a una *migliore ripartizione modale e passaggio* a modi di trasporto a basse emissioni di carbonio. La prevista *iniziativa e-Freight* dovrebbe creare un quadro per la semplificazione del flusso elettronico di informazioni connesse con la circolazione fisica delle merci. Diverse azioni previste nel Libro bianco sui trasporti[28], influiranno sulla ripartizione modale, in particolare grazie allo sviluppo del trasporto merci multimodale e dei corridoi merci multimodali, nonché di nuovi quadri normativi di navigazione interna.
- Una serie di azioni incide sull'*operatività del trasporto merci* e dovrebbe contribuire a ridurre il consumo energetico:

  — la rifusione del 2012 della direttiva sulla patente di guida comprendeva *disposizioni sulla guida ecologica* per gli esami degli autisti di camion; sono previsti ulteriori sforzi per l'attuazione di tali disposizioni;

  — la *revisione attualmente in corso della normativa sulla riscossione di pedaggi dagli utenti stradali* mira a promuovere un uso più sistematico della tariffazione stradale in funzione della distanza percorsa, che rifletta i costi delle infrastrutture e i costi esterni in base ai principi «chi usa paga» e «chi inquina paga»;

  — è in preparazione un'*iniziativa riguardante l'impronta di carbonio*, volta a sostenere più trasparenza e informazioni a disposizione dell'utente finale sull'impatto del trasporto di merci e di passeggeri in termini di CO_2;

  — infine, come suggerito nel Libro bianco sui trasporti, anche riconsiderare le restrizioni sulle operazioni di cabotaggio potrebbe contribuire a rendere il trasporto su

---

26 Direttiva 1999/62/CE modificata dalla direttiva 2006/38/CE e dalla direttiva 2011/72/UE, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:IT:PDF (versione consolidata).

27 Inoltre, nel quadro dell'attuale Settimo programma quadro viene fornito un sostegno nel settore della ricerca e dello sviluppo per la messa a punto di STI, che continuerà nel quadro del prossimo programma quadro dell'Unione europea per la ricerca e l'innovazione per il periodo 2014-2020 (Orizzonte 2020).

28 Libro bianco sui trasporti: azione 1 «mercato interno dei servizi ferroviari», azione 5 «un quadro adeguato per la navigazione interna»), azione 7 «trasporto multimodale di merci», azione 33 «logistica urbana a zero emissioni nel 2030», azione 35 «corridoi merci multimodali per reti di trasporto sostenibili». Cfr. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:IT:PDF

strada più efficiente grazie all'aumento del coefficiente di carico dei veicoli, se ciò venisse fatto gradualmente e in parallelo all'introduzione di misure per migliorare l'applicazione delle norme e di misure che mitighino un eventuale rischio di domanda indotta di trasporto su strada.

Tuttavia, a oggi, l'UE non ha ancora messo in atto misure per affrontare il problema del consumo di carburante e delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti immessi sul mercato come invece ha fatto per le autovetture e i furgoni. Il Libro bianco sui trasporti ha evidenziato la necessità di ulteriori interventi in questo settore[29].

3.2. Un'azione a breve termine per colmare le lacune nelle informazioni

Come osservato nella sezione 2.3, la misurazione e il monitoraggio del consumo di carburante e delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti sono prerequisiti essenziali che permetteranno di affrontare alcuni dei principali ostacoli attuali al funzionamento del mercato rendendolo più trasparente e consentendo un miglior confronto tra i veicoli, in modo da stimolare la concorrenza fra i fabbricanti e sensibilizzare gli utenti finali. In tal modo sarebbe possibile produrre e acquistare veicoli pesanti più efficienti in termini di consumi di carburante e di emissioni di CO_2.

Si prevede di raggiungere questo obiettivo nelle due fasi di seguito.

- **Messa a punto di uno strumento di simulazione**

Vista la diversità dei modelli e dei compiti assolti dai veicoli pesanti (es.: cisterne, autobus, ecc.) non è opportuno sottoporli alle stesse prove di emissioni di CO_2 che si eseguono su furgoni e autovetture. Il ricorso a una simulazione su computer presenta un certo numero di vantaggi, in quanto versatile, in grado di coprire tutti i diversi aspetti dei veicoli pesanti e molto efficiente in termini di costi. Dal 2009 la Commissione sta sviluppando, in cooperazione con i portatori di interesse, lo strumento di simulazione VECTO[30], in grado di misurare le emissioni di CO_2 di un veicolo pesante intero, vale a dire incluse le emissioni dovute a motore e trasmissione, aerodinamica, resistenza al rotolamento e dispositivi ausiliari. Mentre altri paesi come gli Stati Uniti e il Canada hanno recentemente adottato normative sulle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti basate sulle emissioni del motore e del telaio/cabina dei veicoli, si stima che il simulatore VECTO sarà il primo strumento a livello dell'intero settore in grado di calcolare le emissioni di CO_2 del veicolo intero, compreso il rimorchio.

Il Centro comune di ricerca della Commissione è strettamente coinvolto nel progetto e nell'aprile 2013 ha pubblicato una relazione di verifica teorica ("Proof of Concept Report")[31] nella quale si conclude che, a questo punto del periodo di sperimentazione, il sistema VECTO fornisce stime sulle emissioni di CO_2 sufficientemente vicine ai valori reali e sufficientemente affidabili da costituire la base di un sistema UE per la misurazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti.

Ulteriori adeguamenti e miglioramenti della metodologia di simulazione ne miglioreranno l'affidabilità e la precisione. Secondo le previsioni VECTO sarà operativo nel maggio 2014 per almeno tre categorie di veicoli pesanti che, nel loro insieme, rappresentano più del 50% delle emissioni di CO_2 attinenti; le altre categorie verranno aggiunte progressivamente.

---

29 Azione 26: "*norme adeguate per le emissioni di CO_2 in tutti i modi di trasporto, se necessario integrate da requisiti di efficienza energetica per tenere conto di tutti i sistemi di propulsione*".

30 VECTO: *Vehicle Energy Consumption Calculation Tool.*

31 Disponibile all'indirizzo: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

- **Un'azione a livello legislativo per misurare, certificare e comunicare le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti**

VECTO fornisce la misura del consumo di carburante e delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti appena immatricolati. Questi valori, controllati e verificati, potrebbero essere forniti ad ogni nuova immatricolazione e potrebbero altresì essere comunicati e monitorati. A tal fine occorrono due azioni legislative parallele:

(i) la *certificazione* del consumo di carburante e delle emissioni di CO_2, richiede l'adeguamento della pertinente legislazione in materia di omologazione. Ciò richiederebbe l'inclusione nella normativa della metodologia per determinare consumo ed emissioni, in modo che le autorità degli Stati membri possano certificare questi valori. Tali informazioni dovrebbero pertanto essere rese disponibili anche per gli acquirenti;

(ii) la *comunicazione* delle informazioni è necessaria per agevolare il monitoraggio e la diffusione dei valori relativi al consumo e alle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti appena immatricolati nell'UE. Occorre pertanto adottare, con procedura legislativa ordinaria, una nuova normativa sulla comunicazione delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, calcolate da VECTO, da parte degli Stati membri alla Commissione, come avviene già per le autovetture e i furgoni.

Colmare le lacune in materia d'informazioni costituisce un passo necessario per passare poi all'attuazione di misure più ambiziose. Benché stando alle previsioni certificazione, comunicazione e una migliore informazione ai consumatori non limiteranno significativamente le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, queste misure dovrebbero produrre effetti positivi perché aumentano la trasparenza sull'efficienza dei veicoli nel mercato e, in tal modo, stimolano la concorrenza.

3.3. Opzioni politiche a medio termine

Per conseguire gli ambiziosi obiettivi di riduzione dei gas serra per il 2030 in modo efficace sotto il profilo dei costi, anche i trasporti dovranno contribuire più significativamente. Si potrebbe valutare una serie di opzioni politiche a medio termine per limitare le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti. Sebbene la fissazione di limiti medi vincolanti per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti di nuova immatricolazione rappresenti l'opzione più evidente in quanto garantisce, tra l'altro, coerenza con il modo in cui sono disciplinate le emissioni di autovetture e furgoni, esistono anche altre opzioni: un'infrastruttura moderna che faciliti l'uso di carburanti alternativi per i mezzi pesanti, una tariffazione più intelligente per l'uso dell'infrastruttura, un efficace e coerente ricorso alla tassazione degli autoveicoli da parte degli Stati membri nonché altri meccanismi basati sul mercato. Le varie opzioni non si escludono necessariamente a vicenda. In ogni caso, sarà effettuata una valutazione dell'impatto per individuare l'opzione o le opzioni più convenienti.

Come condizione preliminare di ulteriori azioni, lo strumento di simulazione VECTO deve essere pienamente operativo e si deve applicare una normativa per la certificazione e la comunicazione delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti. Occorre inoltre ulteriore impegno al fine di confermare il potenziale tecnologico, acquisire una più ampia comprensione degli ostacoli di mercato che si frappongono all'adozione delle nuove tecnologie, riesaminare i costi e i benefici derivanti dalla riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti, nonché la struttura di incentivazione per veicoli pesanti più efficienti sotto il profilo energetico.

4. CONCLUSIONI

Le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti sono aumentate negli ultimi due decenni (sebbene la crisi economica abbia interrotto il percorso di crescita costante osservato in precedenza) e senza un cambiamento strategico si prevede che, a lunga scadenza, rimarranno abbondantemente al di sopra dei livelli registrati nel 1990. Si tratta di una situazione incompatibile con l'obiettivo del Libro bianco sui trasporti, ossia ridurre entro il 2050 le emissioni di CO_2 provenienti dai trasporti del 60% rispetto ai livelli del 1990. Un elemento fondamentale che ostacola ogni azione intesa ad affrontare la questione delle emissioni è rappresentato dal persistere di lacune nelle informazioni, che derivano dal fatto che le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti non vengono né misurate, né certificate né registrate nel momento in cui i nuovi veicoli sono immatricolati.

Grazie alle tecnologie di punta esiste un potenziale significativo per migliorare le prestazioni e ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti in modo economicamente efficiente; se le attuali barriere di mercato impediscono la piena realizzazione di tale potenziale, una strategia globale basata su un'adeguata serie di misure può liberarne gran parte.

La strategia proposta, che mira a mettere a disposizione delle parti interessate una maggiore prevedibilità per quanto riguarda gli sviluppi politici e regolamentari in questo campo, è costituita da azioni a breve termine intese ad incrementare la trasparenza del mercato e a favorire le riduzioni delle emissioni, attraverso:

- una serie di iniziative previste dal Libro bianco sui trasporti, volte a rafforzare le vigenti politiche dell'UE che contribuiscono direttamente o indirettamente alla riduzione del consumo e delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti;
- un'azione che ponga rimedio alle lacune nelle informazioni mediante la misurazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti attraverso lo strumento di simulazione VECTO, nonché la certificazione e la comunicazione delle emissioni dei veicoli di nuova immatricolazione. La Commissione prevede di presentare proposte legislative in proposito entro il 2015.

Una volta attuate queste azioni a breve termine e basandosi sui risultati di ulteriori analisi, si procederà all'esame di altre opzioni politiche a medio termine — compresa la fissazione di limiti vincolanti per le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti appena immatricolati — al fine di sostenere l'attuazione del quadro strategico EU 2030 per il clima e l'energia.

La Commissione invita il Consiglio e il Parlamento europeo ad approvare la presente strategia e a contribuire a realizzare le azioni descritte. Invita altresì i portatori di interesse, in particolare l'industria automobilistica e il settore dei trasporti, a sostenere la strategia di limitare il consumo di carburante e le emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nell'ambito della politica complessiva dell'UE orientata verso un'economia a basse emissioni di carbonio.