

-35% ENTRO IL 2030**Auto, accordo Ue sui tagli alle emissioni di CO2**

I ministri europei dell'Ambiente hanno trovato l'accordo sul taglio delle emissioni di CO2 degli autoveicoli: -35% entro il 2030. Intanto quasi tutti i produttori rischiano di non riuscire a rispettare i limiti già fissati per il 2021. Tra i non-virtuosi Fca e i tedeschi Vw, Bmw e Daimler. — a pagina 22

Stretta Ue sulle emissioni CO2

Quattro i produttori «in regola»

L'INDUSTRIA DELL'AUTO

L'intesa tra i ministri è un compromesso: entro il 2030 tagli del 35%

L'iniziativa è destinata a incoraggiare sviluppi tecnologici e svolta elettrica

Jacopo Giliberto
Antonio Larizza

L'accordo europeo raggiunto martedì sera, dopo 13 ore di forti tensioni, sul taglio del 35% alle emissioni di CO2 dei veicoli da raggiungere entro il 2030, richiederà un ripensamento profondo dell'industria dell'auto.

Martedì si sono ritrovati i ministri Ue dell'Ambiente per condividere una linea dopo le due proposte della Commissione (molto rigorosa contro le emissioni e vincolante per l'industria dell'auto) e del Parlamento Ue, che il 3 ottobre ha espresso un indirizzo assai più severo e impegnativo voluto da socialisti, verdi e una parte dei popolari. Il Consiglio Ue ha tenuto un serrato confronto che ha visto la contrapposizione netta di un blocco di 16 Stati "esigenti" (tra cui l'Italia) con un blocco più "morbido" e industriale, guidato dalla Germania e dai Paesi dell'Est, dove polacchi, cechi, slovacchi sono ormai fortissimi produttori di veicoli. E temono che norme troppo rigorose penalizzino gli europei a vantag-

gio delle vetture cinesi o statunitensi. La conclusione dei ministri è stata intermedia fra la proposta della Commissione (-30%) e l'indicazione del Parlamento (-40%). Già ieri è cominciato il negoziato per stringere sulle cifre finali.

Le norme attuali stabiliscono che dal 2021 le nuove auto non devono emettere in media più di 95 grammi di CO2 per km. Il taglio del 35% da ottenere entro il 2030 sarà calcolato a partire del limite attuale, già ritenuto dai costruttori un severo stress-test. Secondo uno studio della società tedesca di analisi dei processi di innovazione PA Consulting («The CO2 emission challenge»), solo quattro produttori arriveranno in regola all'appuntamento del 2021: Volvo, Toyota, l'alleanza Renault-Nissan-Mitsubishi e Land Rover. Le altre case sforeranno i limiti e rischieranno di pagare multe milionarie e, in alcuni casi, miliardarie. Tra questi ci sono i tre più importanti marchi tedeschi: Bmw, Volkswagen e Daimler, che supereranno l'obiettivo per 3,7, 3,8 e 1,4 grammi di CO2 a chilometro.

Pochi grammi che rischiamo di tradursi in multe salate previste dall'Unione europea per i produttori che non rispetteranno i limiti 2021: 95 euro per ogni auto venduta nel 2020. Secondo le stime di PA Consulting, in assenza di deroghe o di un forte aumento di vendite di auto elettriche-ibride Volkswagen rischia una multa di 1,2 miliardi (pari all'8% del margine operativo netto 2017), Bmw 500 milioni, Daimler 200.

Al primo posto dei produttori più in ritardo si trova FCA, che devierà dall'obiettivo addirittura per 10,1 grammi di

CO2 al chilometro, rischiando una multa di 1,3 miliardi (il 21% del margine operativo netto del 2017). Il gruppo ha annunciato di recente un investimento di 200 milioni per produrre a Melfi la versione ibrida della Jeep Renegade ma ormai l'Italia — con 1,3 milioni di veicoli l'anno — non è più centrale nel sistema produttivo della FCA.

Il ridimensionamento del diesel in seguito allo scandalo dieselgate non gioverà ai produttori. I motori a azoto producono più ossidi di azoto (NOx) ma rispetto alla benzina emettono meno CO2, quell'anidride carbonica accusata di cambiare il clima. Il graduale abbandono dei motori diesel farà aumentare il "peso" di quelli a benzina e con esso anche le emissioni di CO2 a cui l'Europa mette limiti.

Si possono immaginare nuovi sviluppi tecnologici e si attende quella svolta elettrica che porterà vetture zero emissioni. Una svolta che tuttavia chiederà tempo e investimenti importanti. Come quello da 6 miliardi annunciato da Volkswagen per la nuova famiglia ID, vetture elettriche di massa. Il gruppo prevede di venderne un milione entro il 2025. Daimler ha annunciato di voler trasformare Smart in un brand di elettriche entro il 2020 e la Bmw si prepara a lanciare 12 modelli elettrici entro il 2025.

Una "scossa" con cui i produttori - oggi in ritardo sul target 2021, salvo poche eccezioni - proveranno a centrare l'ambizioso obiettivo del 2030, che stando ai duri negoziati in corso oscillerà tra i 38 e i 61 grammi di CO2 per chilometro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Automobili e aria pulita. Una manifestazione di protesta a Berlino contro la circolazione dei veicoli diesel

I produttori e la sfida della CO2

Capacità dei principali produttori di auto di rispettare i limiti fissati dall'Unione Europea per il 2021 (95 gr/Km CO2). Per ogni marchio: deviazione rispetto al target, stima multa Ue, rapporto multa/Ebit 2017 e numero di veicoli elettriche che permetterebbe di rispettare il target.

	Deviazione rispetto al target 2021* (quantità CO2 in gr/Km)	Stima multa UE nel 2021 (in Mln €)	Rapporto Multa/Ebit 2017 (in %)	Totale veicoli BEV**+PHEV*** necessari per raggiungere target 2021 (in migliaia)
Volvo	-13,4	--	--	100
Toyota	-11,0	--	--	40
Renault/Nissan/Mitsubishi	-4,6	--	--	300
Land Rover	-1,1	--	--	40
Daimler	+1,4	200	1	130
Hyundai/Kia	+2,4	290	7	130
PSA/Opel	+2,4	570	17	150
Volkswagen	+2,8	1.200	8	400
Bmw	+3,7	500	5	150
Ford	+4,0	455	8	70
FCA	10,1	1.300	21	130

* target 2021: 95 gr/Km CO2 - ** elettrici - *** Plug-in elettrici

Fonte: PA consulting