

Riduzione delle emissioni di CO₂ delle nuove autovetture vendute in UE nel 2015. Calo più lento per i Van¹.

Secondo le rilevazioni dell'European Environment Agency, il settore dei trasporti stradali contribuisce per un quinto alle emissioni complessive di gas serra e di inquinanti nell'Unione Europea. La misurazione delle emissioni inquinanti è piuttosto complessa e sono molti i fattori determinanti per quantificare i valori emissivi, da qui nasce il gap tra i risultati determinati in laboratorio e quelli sulla strada. Il test di laboratorio utilizzato oggi, il "New European Driving Cycle (NEDC)", risponde alla normativa europea che stabilisce gli standard che tutti i costruttori e altri player interessati devono rispettare. Il test progettato nel 1980 (e impiegato dagli anni 90) risulta oggi datato. Consapevole dei limiti di questo test, di cui si è discusso moltissimo in questi mesi, l'industria automotive ha contribuito attivamente allo sviluppo del nuovo test, il Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). Il nuovo test considererà più fattori che risultano incidenti sui valori emissivi finali, i quali risulteranno maggiormente coerenti con le quantità di emissioni di anidride carbonica e degli inquinanti che si riscontrano nell'uso quotidiano dei veicoli. In aggiunta al nuovo test di laboratorio, sarà introdotta una procedura complementare, denominata "Real Driving Emissions (RDE)" che determinerà le emissioni di inquinanti anche sulla strada, in condizioni quindi il più possibile aderenti alla realtà. Con questa normativa, l'Europa sarà la prima regione al mondo ad adottare, nel calcolo delle emissioni dei veicoli, un approccio basato, anziché soltanto sul ciclo omologativo, anche sulle condizioni di guida reali.

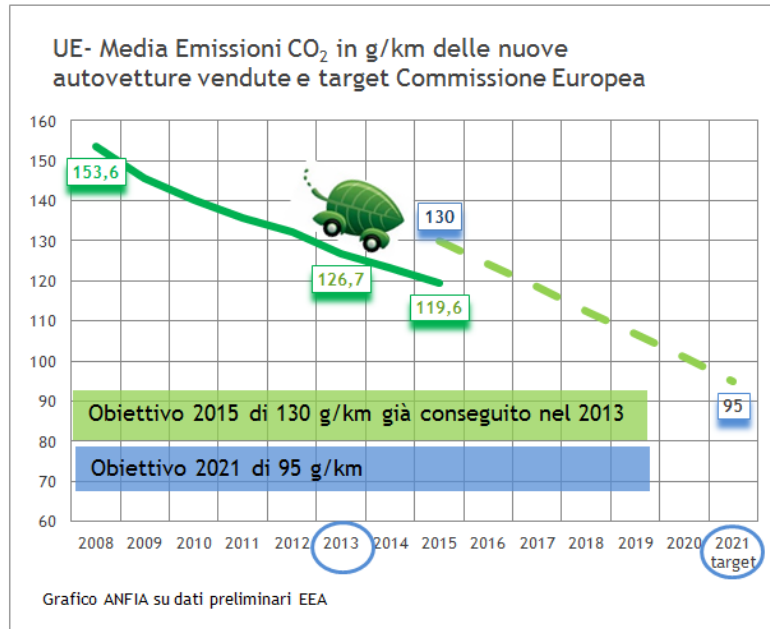
Autovetture

Secondo i dati preliminari pubblicati dall'European Environment Agency, (determinati sul monitoraggio finora fatto con il test NEDC), le nuove vetture immatricolate nel 2015 emettono mediamente 3,8 g/km di CO₂ in meno rispetto a quelle vendute nel 2014 e 10 g/km di CO₂ in meno rispetto al target fissato per il 2015 (130 g/km).

Dal 2010 (140,3 g/km) le emissioni medie di CO₂ si sono ridotte di 20,7 g/km. L'Unione Europea ha raggiunto l'obiettivo già nel 2013, 2 anni prima del termine fissato.

Nel 2015 l'emissione media di CO₂ delle nuove autovetture registrate è stata di 119,6 grammi per chilometro. Solo Estonia e Lettonia (137 g/km) risultano ancora su livelli medi superiori al target, mentre tutti gli altri Paesi dell'Unione lo hanno già raggiunto. I Paesi Bassi, con una media di 101,2 g/km di CO₂, hanno raggiunto il livello emissivo più basso tra i Paesi dell'Unione.

I costruttori dovranno ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂, per raggiungere il secondo obiettivo fissato in 95 g/km entro il 2021.



¹ Monitoraggio europeo in base al Regolamento 510/2011 per veicoli a motore di categoria N1 aventi una massa di riferimento massima di 2610 kg (esclusi i veicoli speciali)

Nell'anno appena passato sono state immatricolate 13,7 milioni di nuove autovetture, con un incremento del 9,3% sul 2014. Oltre la metà delle auto nuove immatricolate nell'UE sono diesel.

Tra i fattori che incidono maggiormente sulle emissioni di CO₂:

- il peso delle auto, che in media sul mercato europeo è rimasto sostanzialmente invariato rispetto a quello del 2014 (1381 kg): le auto diesel vendute pesano mediamente 311 kg in più rispetto alla media delle auto a benzina;
- le alimentazioni utilizzate: le nuove auto diesel vendute hanno emissioni medie di 119,2 g/km, mentre le auto a benzina di 122,6 g/km. Il mercato delle auto elettriche e ibride plug-in continua a crescere, ma rappresenta solo l'1,3% di tutte le auto immatricolate nel 2015.

Fuori dall'Unione Europea, la Norvegia è uno dei Paesi che a livello mondiale ha maggiormente agevolato la diffusione delle auto elettriche: nel 2015 sono state vendute 25.788 auto ad emissioni zero (+42% sul 2014), pari al 17% del mercato totale, favorite da un generoso schema di agevolazioni.

Van

Secondo i dati preliminari pubblicati dall'European Environment Agency, l'emissione media di CO₂ dei nuovi van immatricolati nell'UE diminuisce appena di 1 grammo per chilometro nel 2015 rispetto all'anno prima.

La media delle emissioni dei nuovi van venduti è stata di 168,2 g/km di CO₂. Le emissioni sono tuttavia al di sotto del target fissato dall'UE per il 2017 di 175 g/km, già raggiunto nel 2013. L'UE ha fissato un secondo obiettivo più stringente a 147 g/km di CO₂ per il 2020.

Il mercato dei van nel 2015 ha totalizzato 1,5 milioni di unità (+2% l'incremento sul 2014), tutti i mercati hanno registrato volumi in crescita, con le eccezioni di Polonia (-24%), Spagna (-16%) e Francia (-12%).

3 van su 5 sono stati venduti in 3 Paesi: UK (share 24%), Francia (share 21%) e Germania (share 15%).

Le emissioni medie variano molto tra i Paesi a seconda dei differenti modelli venduti. Le emissioni più basse si registrano in Portogallo (141,7 g/km) e le più alte in Slovacchia (186,6 g/km), Germania (186,4 g/km) e Repubblica Ceca (182,6 g/km).

Anche la massa e l'alimentazione dei veicoli incide sulle performance emissive. Nel 2015 sono stati immatricolati complessivamente nell'UE soltanto 10.250 nuovi van elettrici e ibridi plug-in, che rappresentano appena lo 0,7% delle vendite. I van diesel rappresentano il 97% del mercato.

Per ulteriori informazioni rivolgersi a:

M. Saglietto

Area Studi e Statistiche ANFIA

Tel. 011 5546526 - email m.saglietto@anfia.it

