

SCONTRO CON IL CLIMA

Come l'industria automobilistica guida la crisi climatica

Settembre 2019

Per diversi decenni le case automobilistiche hanno affermato di comprendere la grave minaccia rappresentata dai cambiamenti climatici. Durante i motor show, espongono spesso svariati modelli alternativi più ecologici dei tradizionali, ottenendo una copertura mediatica molto positiva. Le loro pubblicità inoltre pongono spesso l'accento sulla grande preoccupazione che queste case dicono di avere per il nostro benessere e la nostra sicurezza, in particolare per quella dei nostri figli. Tuttavia, le loro scelte industriali raccontano una storia molto diversa.

Il rapporto "[Scontro con il clima: come l'industria automobilistica guida la crisi climatica](#)" esamina l'impatto sul clima delle 12 maggiori case automobilistiche mondiali, fornendo nuovi calcoli che mostrano l'impronta di carbonio ("*carbon footprint*") di cui sono state responsabili nel 2017 e nel 2018¹. Dimostra inoltre come abbiano ripetutamente fallito nel rispondere adeguatamente all'emergenza climatica, e analizza la mancanza di progressi in cinque grandi mercati: Stati Uniti, UE, Cina, Giappone e Corea del Sud. Il rapporto espone quanto Greenpeace propone al settore affinché cambi radicalmente, per non consegnarsi alla storia come uno dei principali responsabili della crisi climatica.

Sono passati quasi quattro anni dalla firma dell'accordo di Parigi e la transizione verso un sistema di trasporti rispettoso del clima è emersa come una priorità importante. Le case automobilistiche devono abbandonare con urgenza le auto a diesel e a benzina, compresi i modelli ibridi, cessando le vendite di queste categorie entro il 2028². Ciò comporterebbe vantaggi anche in fatto di riduzione della congestione del traffico e sul piano della qualità dell'aria. L'inazione dell'industria automobilistica ci sta però al momento privando di un futuro più verde, più pulito e più sostenibile³.

Questa trasformazione non può ovviamente verificarsi da un giorno all'altro. Ma abbiamo bisogno di un impegno deciso da parte dei maggiori operatori del settore, per eliminare gradualmente i motori a combustione interna (ICE), implementando un piano d'azione che segua un calendario preciso. Un passo che le case automobilistiche si rifiutano di compiere. Continuano infatti ad opporsi a una solida regolamentazione in fatto di impatti sul clima, non riescono ad aumentare efficacemente la produzione di veicoli a emissioni zero e promuovono continuamente l'uso individuale e il possesso delle automobili. Per questo motivo è fondamentale che i responsabili politici di tutto il mondo mettano in atto norme che garantiscano una rapida eliminazione delle auto diesel e benzina e offrano mezzi di trasporto alternativi per il pubblico.

¹ L'impronta di carbonio (carbon footprint) delle aziende rappresenta le emissioni del ciclo di vita delle auto vendute per ogni azienda nel 2018. Per calcolarla sono stati utilizzati i dati delle vendite globali, i dati di emissioni delle flotte di veicoli, e i dati di emissioni legati alla produzione e l'upstream del carburante.

² Vedi dettagli a pagina 5.

³ Freedom to Breathe: Rethinking urban transport, Greenpeace, 2018 https://storage.googleapis.com/planet4-international-stateless/2018/01/1b96c158-air_pollution-transport_report-2018.pdf.

Come dimostra il nostro report, il miglioramento dell'efficienza dei consumi e il passaggio a veicoli ibridi non sono soluzioni adeguate a contrastare la crisi climatica. Al contrario, queste due strade ritardano il necessario cambiamento. E l'attuale aumento delle vendite di SUV rappresenta un'ulteriore grave minaccia per il clima del Pianeta.

Il modo in cui chi produce trasforma il proprio modello di business sta rapidamente diventando una questione centrale. Se le case automobilistiche non riusciranno a trasformarsi e a diversificarsi, diventeranno il passato. A sopravvivere in futuro saranno coloro che producono veicoli elettrici più piccoli, più leggeri e più efficienti dal punto di vista energetico. Questi veicoli saranno progettati e commercializzati per ridurre l'uso individuale e il possesso delle automobili, e saranno costruiti per essere collegati a reti intelligenti alimentate al 100 per cento da energia rinnovabile. È dunque necessario che le grandi case automobilistiche colgano questa opportunità e trasformino il loro modello di business, includendo anche servizi che ben si integrano con il trasporto pubblico, come ad esempio il car sharing e il car pooling.

Greenpeace sfida le case automobilistiche ad adottare misure proporzionate in materia di cambiamenti climatici sin dai primi anni Novanta⁴. In questo report dimostriamo come, nonostante i continui avvertimenti e la crescente comprensione scientifica della gravità della crisi climatica, l'industria automobilistica faccia ancora troppo poco. La transizione deve iniziare subito, prima che sia troppo tardi.

Key findings

- Il settore automobilistico, con 86 milioni di auto vendute nel 2018⁵, si stima sia responsabile di 4.8 gigatonnellate (Gt) di CO₂ equivalente (CO₂eq), circa il 9 per cento del totale delle emissioni globali di gas serra⁶, più delle emissioni dell'intera Unione Europea (4.1 Gt CO₂eq)⁷;
- Complessivamente le 12 aziende analizzate in questo report sono responsabili di 4.3 GT di CO₂eq⁸;
- Le 5 aziende con le emissioni più elevate sono: VW (582 milioni di tonnellate di CO₂eq), Renault Nissan (577 milioni tonnellate di CO₂eq), Toyota (562m tonnellate di CO₂eq), General Motors (530 milioni tonnellate CO₂eq), Hyundai-Kia (401m tonnellate di CO₂eq);
- Volkswagen è stata l'azienda con le emissioni più alte tra i costruttori di auto nel 2017 e 2018. Nel 2018 le emissioni di VW sono state 582 milioni di tonnellate di CO₂eq, più delle emissioni di gas serra dell'Australia (535 milioni tonnellate di CO₂eq)⁹;
- Fiat Chrysler Automobiles ha registrato le emissioni più alte per veicolo. Non è un dato sorprendente, visto che le vendite di questo marchio, soprattutto negli Stati Uniti, sono state in gran parte relative a SUV e pick-up;
- Nel 2018 le emissioni totali di gas serra di FCA sono state maggiori di quelle dell'intera Spagna¹⁰.

⁴ Azione dimostrativa al Salone dell'Automobile, archive di Greenpeace, 12 settembre 1991 <https://media.greenpeace.org/archive/Action-at-Car-Show-in-Frankfurt-27MZIF3EBRY.html>.

⁵ Il mercato automobilistico è rimasto stabile nel 2018 perché la continua domanda di SUV ha compensato il calo di vendite di auto compatte e monovolume, JATO, 21 febbraio 2019 <https://www.jato.com/global-car-market-remains-stable-during-2018-as-continuous-demand-for-suvs-offsets-decline-in-sales-of-compact-cars-and-mpvs/>.

⁶ Emissions Gap Report 2018, UNEP, pubblicato il 5 dicembre 2018, <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/12/UNEP-1.pdf>.

⁷ Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map.

⁸ L'impronta di carbonio risultante riguarda il ramo auto di queste società. Alcune aziende hanno sussidiarie che producono ad esempio camion e autobus, come VW e Daimler. L'impatto climatico di questa parte del loro business non è stato preso in considerazione nella presente analisi.

⁹ Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map.

¹⁰ Le emissioni di FCA corrispondono a 305m tons CO₂eq, quelle della Spagna a 302m tons CO₂eq. Il dato delle emissioni di gas serra della Spagna si riferisce al 2017, Global Annex-I map, UNFCCC 2019, https://di.unfccc.int/global_map.

Tabella 1: Carbon footprint delle industrie automobilistiche nel 2018

Azienda automobilistica	Emissioni di gas serra in milioni di tonnellate	Veicoli venduti	Emissioni medie di gas serra per veicolo in tonnellate
VW Group	582	10,810,349	53.8
Renault-Nissan Alliance	577	10,346,982	55.7
Toyota	562	10,435,420	53.8
General Motors	530	8,643,003	61.3
Hyundai-Kia	401	7,416,346	54.0
Ford Motor Corp	346	5,632,734	61.4
F.C.A.	305	4,825,446	63.1
Honda	283	5,234,818	54.1
PSA Group (incl Opel)	201	4,084,845	49.2
Suzuki	164	3,306,242	49.6
Daimler AG	161	2,735,008	58.7
BMW AG	136	2,500,912	54.4

- **C'è assoluto bisogno di migliorare la trasparenza dei produttori di auto sui dati relativi alle emissioni.**

La mancanza di trasparenza del settore è una grossa minaccia per il clima e la sostenibilità. Le aziende automobilistiche, e molti governi, devono aumentare la trasparenza sui dati relativi all'impatto delle flotte. Inoltre, sono quasi inesistenti informazioni comparabili circa le emissioni legate alla produzione dei veicoli. Sono necessari dati più dettagliati e un sistema che renda più facile accedere a questi ultimi, per poter tenere traccia in maniera rapida ed efficiente dei miglioramenti nel settore, e per poter valutare l'impatto futuro che questo avrà sulle emissioni di gas serra.

- **Le aziende automobilistiche stanno fallendo nella transizione energetica, mancano inoltre investimenti in soluzioni ai cambiamenti climatici.**

Solamente una azienda tra le 12 analizzate (Volkswagen) ha l'obiettivo di abbandono dei motori a combustione interna a livello globale, peraltro non sufficiente se l'intento è mantenere l'aumento medio della temperatura globale entro 1.5°C.

- **La differenza tra i risultati dei test ufficiali e quelli su strada non rispecchia la realtà ed è una grossa minaccia per il clima.**

Risultati di test che sovrastimano in maniera significativa l'efficienza del consumo di benzina delle auto e invece sottostimano le emissioni di CO2 sono una mistificazione della realtà verso i consumatori – che spesso finiscono per spendere in combustibile più di quanto preventivato al momento dell'acquisto – e una grossa minaccia per la crisi climatica. È da valutare se la nuova procedura denominata “*Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*” (WLTP) potrà portare dei miglioramenti in questo senso.

- **L'aumento dell'efficienza nel consumo di carburante è pari a zero o addirittura negativo.**

I miglioramenti nelle emissioni medie di CO2 delle nuove auto vendute in Stati Uniti, Unione europea, Cina, Giappone e Sud Corea – circa il 70 per cento del mercato globale – sono stati nulli o addirittura negativi. Questa è la dimostrazione che i motori a combustione interna devono essere abbandonati, poiché con questa tecnologia è impossibile ottenere la necessaria riduzione delle emissioni.

- **Le auto ibride, o ibride plug-in, non sono la soluzione.**

I motori ibridi, sia convenzionali che plug-in, bloccano lo sviluppo rapido di reali alternative e non superano la tecnologia dei motori a combustione interna, che va invece abbandonata per affrontare seriamente la crisi climatica. I motori ibridi convenzionali fanno affidamento completamente sul motore a combustione interna per la maggiore potenza, ed anche i motori ibridi plug-in, se non utilizzati nella maniera più efficiente e soprattutto per brevi viaggi, possono avere notevoli livelli di emissioni. Grazie a test svolti in Europa sui motori plug-in si è notato che la differenza tra i risultati dei test e l'effettiva performance su strada è addirittura più alta rispetto ai motori termici classici. È l'ennesima dimostrazione che la tecnologia dei motori a combustione interna deve essere necessariamente superata.

- **I SUV stanno rendendo impossibile la transizione energetica.**

La vendita di SUV (Sport Utility Vehicles) è più che quadruplicata negli ultimi 10 anni, passando in Europa dall'8 per cento del 2008 al 32 per cento del 2018. Negli Stati Uniti i SUV hanno raggiunto addirittura il 69 per cento della quota di mercato. A causa del loro peso più elevato e dell'impostazione meno aereodinamica, le emissioni di CO2 di questa tipologia di auto sono notevolmente più alte di quelle delle altre auto. L'aumento delle vendite di SUV è uno dei motivi principali per cui la riduzione delle emissioni di CO2 è sostanzialmente ferma.

- **Le aziende devono rapidamente abbandonare la tecnologia dei motori a combustione interna (ICE) e muoversi per superare un modello che prevede di produrre sempre più auto.**

L'urgenza della crisi climatica in corso, ma anche la possibilità di rapida innovazione nel settore della mobilità, ci indicano che in futuro dovremo fare un minore uso dell'auto. Le aziende automobilistiche non possono opporsi a questo, ma devono trovare un modello alternativo a quello del continuo consumismo – che porta ad una produzione sempre maggiore (e dunque ad una maggiore vendita) di veicoli –, puntando sempre di più a fornire anche servizi come car sharing e car pooling, servizi complementari al trasporto pubblico.

Perché Greenpeace chiede alle compagnie automobilistiche l'abbandono dei motori a combustione interna entro il 2028?

Uno studio realizzato dall'Istituto Aerospaziale Tedesco (DLR), per conto di Greenpeace Belgio, mostra che per avere una possibilità di circa il 66 per cento di mantenere l'aumento medio di temperatura globale entro 1.5°C (soglia indicata dalla scienza per evitare le conseguenze peggiori dei cambiamenti climatici), le auto diesel e benzina dovranno essere rapidamente abbandonate, con uno stop alle vendite previsto in Europa per il 2025 per le nuove auto e per il 2028 per le ibride.

Al pari di altri settori, le aziende automobilistiche sono responsabili della crisi climatica e devono dunque agire per difendere i cittadini dagli impatti dei cambiamenti climatici. Il *phase-out* dei diesel è un primo passo, ma da solo non basta. E neppure è accettabile vendere auto inquinanti in alcuni Paesi e non in altri. Serve una svolta importante da parte del settore automobilistico e deve avvenire subito.

Raccomandazioni e richieste di Greenpeace all'industria automobilistica, per allinearsi all'obiettivo 1.5°C

Occorre:

1. Abbandonare i motori a combustione interna, compresi gli ibridi convenzionali, fermando le nuove vendite al più tardi entro il 2028.

Per fare questo le aziende dovranno:

- a. Pubblicare report annuali sulle emissioni di gas serra che includano le emissioni, a livello di azienda, relative alla vendita di auto su scala globale e locale, che evidenzino le emissioni relative al *Life Cycle Assessment* (LCA) di ogni modello, e le emissioni di tutta la filiera industriale. Tali report dovranno essere pubblicati sul sito web di ogni azienda e disponibili a tutti.
 - b. Fissare un obiettivo a livello aziendale per l'abbandono della auto diesel e benzina, compresi gli ibridi, in tutti i mercati. E stabilire una *roadmap* per una transizione verso il 100 per cento di veicoli elettrici.
 - c. Lavorare insieme a dipendenti, sindacati e altri stakeholder importanti per minimizzare l'impatto della transizione e provvedere alla necessaria nuova formazione delle risorse.
2. Costruire veicoli elettrici piccoli, efficienti e avere una filiera di produzione sostenibile.

Per fare questo le aziende dovranno:

- a. Dare priorità alla produzione di veicoli più piccoli e leggeri.
- b. Investire in ricerca e sviluppo per trovare tecnologie sempre meno impattanti in relazione alla produzione e allo smaltimento delle auto, anche elettriche.
- c. Incrementare la longevità, la riparabilità, l'efficienza energetica, il riuso ed il riciclo delle batterie.

3. Superare il modello che porta a produrre sempre più auto.

Per fare questo le aziende dovranno:

- a. Promuovere modelli di business alternative che portino ad un minore utilizzo individuale e ad un minore possesso dell'auto.
- b. Investire in soluzioni di mobilità che possano ridurre il traffico
- c. Fornire servizi che sia complementari al trasporto pubblico, come ad esempio car sharing e car pooling.

Report integrale in inglese disponibile [al seguente link](#)