

Spett.le  
On. Sergio Costa,  
MINISTRO PER L'AMBIENTE, LA  
TUTELA DEL TERRITORIO ED IL  
MARE

Cc: On. Danilo Toninelli,  
MINISTRO ALLE  
INFRASTRUTTURE E AI  
TRASPORTI

**Oggetto: Riunione del Consiglio dei Ministri di Lunedì 25 Giugno 2018 a Bruxelles in ordine a nuova proposta di Regolamento Standard CO2 Auto e Furgoni**

Roma, 18 Giugno 2018

Gentilissimo Ministro,

presto l'Italia sarà chiamata ad esprimere la propria posizione relativamente alla nuova Proposta di Regolamento per i nuovi standard di CO2 per Auto e Furgoni post-2020. Tale proposta normativa rappresenta uno strumento chiave per guidare il settore dei trasporti europeo verso la decarbonizzazione. Il trasporto è la maggiore fonte di emissioni di CO2 in Europa ed in Italia, ed uno dei settori maggiormente responsabili dell'inquinamento atmosferico. Le emissioni derivanti da auto e furgoni, oggetto della proposta di regolamento, rappresentano la maggior parte delle emissioni totali dei trasporti, con valori che continuano ad aumentare.

Mentre le discussioni tecniche del Consiglio avanzano in queste ore, in vista della riunione dei Ministri prevista per Lunedì, 25 Giugno a Bruxelles, siamo cortesemente a chiederLe di considerare gli aspetti chiave elencati di seguito nel momento in cui sarete chiamati a dichiarare la posizione dell'Italia:

1. **Supportare**, in linea con quanto espresso dal Parlamento Europeo, una **maggiore ambizione** per il target di riduzione al 2025 ed al 2030:
  - La riduzione proposta del 30% al 2030 non è in linea con quanto richiesto dall'Accordo di Parigi ed è insufficiente a permettere agli Stati Membri di ottemperare agli obiettivi sul clima nazionali e internazionali, al 2030 così come la strategia a lungo termine di decarbonizzazione al 2050;
  - Per essere in linea con l'Accordo di Parigi, le nuove auto e furgoni dovrebbero infatti [ridurre le emissioni di CO2 del 60% entro il 2030](#), il doppio di quanto proposto dalla Commissione;

## 2. **Supportare** lo standard intermedio obbligatorio al 2025:

- Inserire nel Regolamento un obiettivo temporale intermedio al 2025 è essenziale per assicurare l'entrata sul mercato dei mezzi più efficienti e meno inquinanti già nei primi anni del decennio 2020-2030, e per incentivare le case automobilistiche a intraprendere tempestivamente gli investimenti tecnologici necessari a produrre miglioramenti dell'efficienza energetica;
- Le [esperienze acquisite](#) suggeriscono che il target 2025 è indispensabile per lo sviluppo tecnologico in Europa nella prossima decade. Se vogliamo assicurare futuri posti di lavoro in Europa e filiere di approvvigionamento locali dobbiamo fare in modo che gli investimenti avvengano in Europa e non in Asia. Senza target intermedio al 2025, nessun investimento tempestivo avrà luogo in Europa nel prossimo decennio, ma avverrà, invece, in Cina, dove già molte case automobilistiche stanno investendo miliardi di euro e creando posti di lavoro per la produzione cinese;
- I nuovi modelli di auto e furgoni impiegano generalmente dai 5 ai 7 anni per passare dalla fase di progettazione a quella della commercializzazione, quindi concordare gli standard per il 2025, nel 2018, è in linea con i tempi dell'industria automobilistica;

## 3. **Supportare** l'introduzione di obiettivi quantitativi obbligatorio di vendita di veicoli a zero emissioni tramite l'aggiunta di un **malus** a complemento dell'attuale **bonus** volontario proposto dalla Commissione (detto anche sistema di regolazione a due vie):

- Si tratta di un approccio equo e trasparente atto ad aiutare le industrie a mettersi sulla giusta rotta per conseguire gli obiettivi annunciati;
- Un sistema di regolazione a due vie (bonus e malus) garantisce che le case automobilistiche commercializzino auto a zero e basse emissioni in proporzioni adeguate (secondo le stime al 2025, si ipotizza che il 26% delle vendite sarà elettrico, [nuova analisi qui](#)), creando quella certezza nel mercato dei veicoli a zero e basse emissioni (ZLEV) in Europa che rappresenta la chiave per un adeguato sviluppo dell'intera filiera produttiva (es. batterie);
- I livelli delle vendite di veicoli elettrici dovrebbero essere in linea con quanto annunciato dalle case automobilistiche - almeno il **25%** nel **2025** (anziché il 15% proposto dalla Commissione) ed il **40-60%** nel **2030**;

## 4. **Supportare** l'introduzione di **test reali su strada per le emissioni CO<sub>2</sub>** al fine di assicurare che le emissioni vengano ridotte nel mondo reale e non solo sulla carta e che i conducenti possano contare sul reale risparmio di carburante dichiarato dalle case automobilistiche:

- Il gap tra emissioni di CO<sub>2</sub> rilevate dai test di laboratorio e quelle reali su strada è attualmente arrivato ad un impressionante quota del 42%, riducendo notevolmente l'impatto positivo che avrebbe dovuto avere, entro il 2021, l'introduzione dello standard fissato dall'UE a 95gCO<sub>2</sub>/km sulla riduzione delle emissioni e sul risparmio dei consumatori;
- Il nuovo regolamento deve essere disegnato in modo da apprendere dagli errori del passato, controllando le emissioni di CO<sub>2</sub> nel mondo reale ed applicando un limite di tolleranza tra i risultati ottenuti in laboratorio e su strada a partire dal 2021. A tale fine deve essere sviluppato un test RDE (simile a quello recentemente introdotto per gli inquinanti atmosferici); in alternativa, è possibile utilizzare i contatori del consumo di carburante;

#### 5. Supportare l'eliminazione del parametro di utilità di massa del veicolo:

- La massa come parametro di utilità prevede una riduzione di CO<sub>2</sub> che tiene conto del peso dei veicoli, di cui hanno beneficiato in particolare i produttori di pesanti auto di lusso. Grazie allo sviluppo tecnologico, oggi i veicoli più pesanti e di maggiori dimensioni non necessariamente producono emissioni più elevate. Ciò è reso possibile grazie all'aggiunta di nuove tecnologie, quali ad esempio il ricorso a motori ibridi che permettono un disaccoppiamento tra aumento della massa del veicolo ed emissioni di CO<sub>2</sub>;
- Mantenere questa riduzione nel futuro potrebbe portare a premiare vetture più pesanti. Pertanto, al fine di acquisire i benefici ambientali, i target di CO<sub>2</sub> per le autovetture non dovrebbero più essere differenziati per massa di veicolo.

Ringraziandola in anticipo per l'attenzione che potrà dedicare a questo tema di rilevante importanza, restiamo a completa disposizione per tutte le informazioni aggiuntive eventualmente necessarie e salutiamo distintamente.

Veronica Aneris, Transport & Environment



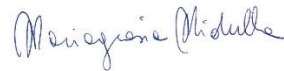
Anna Gerometta, Cittadini per l'Aria Onlus



Anna Donati, Kyoto Club




Mariagrazia Midulla, WWF



Giuseppe Onufrio, Greenpeace



Raimondo Orsini, Fondazione Sviluppo Sostenibile



Edoardo Zanchini, Legambiente

