

**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**

**Cc: On. Luigi di Maio, MINISTRO**  
**dello SVILUPPO ECONOMICO**

**Oggetto: Fase finale delle negoziazioni sulla nuova proposta di Regolamento Standard CO<sub>2</sub> Auto e Furgoni post 2020**

Roma, 06 Dicembre 2018

Gentilissimo Ministro,

le negoziazioni in merito alla nuova Proposta di Regolamento per i nuovi standard di CO<sub>2</sub> per Auto e Furgoni post-2020 stanno volgendo al termine.

Sulla scia del buon lavoro portato avanti da questo Governo nelle negoziazioni precedenti, che queste associazioni hanno sostenuto e apprezzato, siamo a portare alla Vs cortese attenzione alcuni punti di particolare importanza, per il trilogico finale di **Lunedì prossimo 10 Dicembre**.

L'urgenza climatica, della quale si discute anche a Katowice in Polonia in questi giorni, non lascia spazio ad alcuna esitazione: è di fondamentale importanza che il livello di ambizione generale della proposta normativa sia il più possibile in linea con gli obiettivi climatici presi in seno all'accordo di Parigi. I decisori politici devono approvare responsabilmente e senza ulteriori posticipazioni i più ambiziosi standard di riduzione, del 20% al 2025 e del 40% al 2030, come proposti dal Parlamento Europeo e come sostenuto da questo governo nelle negoziazioni ufficiali precedenti.

A tal fine, portiamo alla Sua attenzione i punti chiave in discussione elencati di seguito.

**1. Verifica della conformità dei dati emissivi dichiarati in fase omologativa (gap real world-WLTP test) tramite contatori di consumo di carburante**

La misura più importante per la credibilità "climatica" di questo regolamento è quella atta ad assicurare la rappresentatività dei valori specifici delle emissioni climalteranti dichiarati dalle

case costruttrici dei veicoli al fine di garantire il successo dell'applicazione del regolamento 2021 (95gr/km) e successivi.

A niente varranno gli sforzi di aumentare il target di riduzione 2025 e 2030, di qualche punto percentuale, se circa il 10% può essere aggirato con manipolazioni legali dei test di omologazione.

Ad oggi l'efficacia del regolamento per gli standard di CO<sub>2</sub> di auto e furgoni nel ridurre le emissioni climalteranti è stata ridotta fino a due terzi a causa del gap crescente tra dati reali e laboratorio che è arrivato al 42%.

Le chiediamo quindi di **sostenere l'introduzione di un sistema di controllo del divario tra emissioni/consumi di CO<sub>2</sub> misurati in laboratorio (WLTP data) e quelli reali su strada**, che obblighi la casa automobilistica a riaggiustare conseguentemente il valore specifico di emissioni di CO<sub>2</sub> /km dichiarato in fase omologativa, qualora il suddetto divario risulti crescente oltre il 2021, come suggerito dal Parlamento Europeo. Tutte le case automobilistiche dovranno in ogni caso rendere accessibili i dati di consumo di carburante, come richiesto dal nuovo regolamento WLTP;

## 2. Target minimi obbligatori per la vendita di veicoli a zero e basse emissioni

L'industria manifatturiera europea e tutta la filiera produttiva è rimasta indietro alle rispettive controparti asiatiche ed americane nel produrre e vendere veicoli a zero emissioni, preferendo investire sulla mobilità elettrica in Asia e continuando a fare affidamento alla tecnologia Diesel in Europa, con un alto prezzo da pagare in termini di qualità dell'aria e di salute pubblica.

Per fare in modo che l'industria europea si metta sulla giusta rotta per produrre e vendere veicoli a zero emissioni in Europa, e accelerare la transizione verso un sistema di trasporto decarbonizzato, il nuovo regolamento deve richiedere che le case automobilistiche producano e vendano una % minima obbligatoria di veicoli a zero emissioni. **Le penalità per il non rispetto del target minimo devono essere introdotte, come supportato dal Parlamento Europeo;**

## 3. Incentivi ZLEV

Il Consiglio dei Ministri Europei nella riunione ufficiale svoltasi nel mese di Ottobre scorso, ha adottato una posizione per l'ambizione di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle nuove auto e furgoni del 35% al 2030, 5 punti percentuali in meno rispetto alla posizione più progressista del Parlamento Europeo, introducendo inoltre alcuni elementi che hanno la potenzialità di indebolire significativamente l'ambizione del disegno normativo e la sua capacità di stimolare l'industria europea ad accelerare la transizione verso una mobilità a zero emissioni.

La proposta normativa deve essere disegnata in modo tale da stimolare il mercato in favore di modelli più efficienti e puliti. L'emendamento relativo ai moltiplicatori per il superamento del benchmark per le vendite di Zero and Low Emission Vehicles, introdotto dal Consiglio dei Ministri, (moltiplicatore pari a 0,5 per PHEV), ha le seguenti possibili ripercussioni:

- Introduce [una riduzione potenziale dell'ambizione generale](#) della proposta normativa dal 35% al 31.8%, riportando il target più vicino alla proposta del 30% della Commissione che alla posizione del Parlamento Europeo di una riduzione del 40%.

- Premiando, con bonus sulla riduzione della CO<sub>2</sub>, quei costruttori che vendono tecnologie inferiori, quali le ibride plug-in, crea una distorsione del mercato a favore di veicoli che non sono a zero emissioni. Questo non è in linea con la strategia di decarbonizzazione della Commissione Europea al 2050, che prevede che l'80% delle flotte veicolari siano a zero emissioni (BEV) entro il 2050 con pochissime ibride plug in.

Di fatto tale moltiplicatore favorisce la diffusione della tecnologia attuale già esistente, minando lo sforzo dell'europa a decarbonizzare efficacemente il suo parco veicolare. Siamo a chiedere **di supportare un moltiplicatore il più vicino possibile alla proposta della Commissione** e non minore di 0.8;

RingraziandoLa in anticipo per l'attenzione che potrà dedicare a questo tema prioritario, queste associazioni contano su di Lei affinché il governo italiano possa supportare un regolamento robusto, che abbia la capacità effettiva di guidare l'Europa e l'Italia verso la decarbonizzazione del sistema di trasporto privato.

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	