



*Alla cortese attenzione di:
Mario Draghi, Presidente del Consiglio dei Ministri,
Roberto Cingolani, Ministro della Transizione Ecologica,
Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili,
Dario Franco, Ministro dell'Economia e delle Finanze*

Oggetto: Revisione Regolamento UE sugli Standard di CO2 per auto e furgoni. Richiesta al Governo di sostenere Standard ambiziosi e stop alla vendita di veicoli endotermici entro il 2035.

La Commissione Europea si appresta ad affrontare una decisione storica per il futuro del clima e del pianeta. Il 14 Luglio, la Commissione presenterà la proposta sulla revisione dei target delle principali Direttive europee per adeguarle alla nuova ed accresciuta ambizione climatica del Green Deal Europeo. Da quello che è stato reso noto, la Commissione si prepara a introdurre il 2035 come data di fine vendita dei veicoli a combustione interna, che costituirebbe un passo fondamentale verso la decarbonizzazione dei trasporti.

La posizione che l'Italia prenderà sulla questione avrà un peso rilevante nelle scelte Europee. Di recente, il Ministro Giovannini ha proposto il 2040 come data per smettere di vendere auto endotermiche: purtroppo questa data rischia di mettere a repentaglio l'intera ambizione climatica europea, a differenza di altri Stati come i Paesi Bassi, la Svezia, l'Inghilterra o la Germania che hanno deciso di raggiungere questo obiettivo 10 anni prima, nel 2030. Aspettare il 2040 avrebbe come unico effetto quello di relegare definitivamente l'industria automotive italiana in fondo al gruppo dell'industria europea.

Il settore dei trasporti è il [più importante problema emissivo](#) dell'Europa. Non solo perchè è responsabile di quasi un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione, ma soprattutto perchè queste sono sempre cresciute negli ultimi 30 anni. Questo è particolarmente vero per l'Italia che presenta uno dei più alti tassi di motorizzazione d'Europa (655 auto ogni 1,000 abitanti)¹. Non stupisce che nel nostro paese, circa l'80% delle 108 milioni di tonnellate di CO2 provengono dal trasporto stradale e in particolar modo dalle auto, che rappresentano circa le metà delle emissioni dell'intero settore dei trasporti.

¹ <https://www.acea.auto/figure/motorisation-rates-in-the-eu-by-country-and-vehicle-type/>



In questa prospettiva, ricordiamo che la Commissione Europea ha avviato tre procedure di infrazione contro l'Italia proprio per la qualità dell'aria nelle città del bacino padano. È imperativo ridurre queste emissioni e migliorare la qualità dell'aria città, soprattutto per salvaguardare la salute pubblica dei cittadini. È tanto doveroso quanto triste dover ricordare le 80.000 morti premature all'anno. Decarbonizzare i trasporti, a partire da quelli su strada, rappresenta una delle più grandi sfide del nostro secolo.

Gli ultimissimi [dati](#) dell'Agenzia Europea dell'Ambiente ci forniscono un segnale incoraggiante. Nel 2020, le nuove immatricolazioni di auto hanno mostrato una riduzione delle emissioni medie di CO2 del 12%, presumibilmente grazie ad una quota crescente di auto elettriche ed ibride. Questo è il risultato dell'entrata in vigore degli standard di CO2 per auto e furgoni che hanno spinto le case automobilistiche a portare sul mercato sempre più modelli a zero o basse emissioni, raggiungendo il 10% del nuovo immatricolato a livello Europeo.

La necessità di offrire mezzi sempre più puliti ha dunque spinto i costruttori a investire in modo massiccio sulla mobilità elettrica. In questa prospettiva, è bene ricordare che le auto elettriche di tutte le taglie raggiungeranno la parità di costo tra il 2025 e il 2027, come evidenziato dal [recente studio](#) che Transport & Environment ha commissionato a Bloomberg New Energy Finance. La mobilità elettrica si presenta come la soluzione più pulita e più commercialmente pronta e va pertanto valorizzata ed accompagnata.

È necessario dunque proseguire ed accelerare su questa strada, sostenendo a livello europeo l'introduzione di un obiettivo intermedio al 2027 e appoggiando il phase-out dai veicoli endotermici al più tardi entro 2035, al fine di accompagnare l'industria verso la decarbonizzazione. Vanno inoltre escluse (o confinate ad applicazione di nicchia) le tecnologie meno efficienti che rischiano di rallentare la decarbonizzazione. L'Italia dovrà pertanto adottare e sostenere nel contesto della revisione degli standard di CO2 a livello Europeo, la posizione più ambiziosa possibile in materia.

Continuare invece a vendere veicoli a combustibili fossili oltre la data proposta è evidentemente incompatibile con la decarbonizzazione dei trasporti e dunque con il raggiungimento degli obiettivi climatici fissati dall'Italia e dall'Unione Europea. Anzi, secondo le associazioni ambientaliste, a livello nazionale, tale data di fine vendita dovrebbe essere ulteriormente anticipata al 2030, così da rimetterci sul percorso giusto per rispettare l'accordo di Parigi.

Siamo consapevoli che questa rapida transizione solleva grandi questioni sociali, legate soprattutto all'evoluzione delle attività industriali e alla capacità di mantenere l'occupazione. Queste tematiche sono al centro delle nostre preoccupazioni. L'industria automotive italiana impiega centinaia di migliaia di donne e uomini. Se la sfida climatica impone un ritmo di trasformazione senza precedenti,



garantire loro un futuro è responsabilità collettiva della Commissione Europea, del Governo, delle autorità locali e degli attori del settore.

L'opzione di rallentare la transizione energetica del settore non salverà i posti di lavoro. Anzi, rischia di dare l'effetto opposto: potrebbe accelerare il declino dell'industria, in un momento in cui tutti gli attori internazionali stanno accelerando verso l'elettrificazione in un contesto di maggiore concorrenza. Al contrario, la risposta appropriata è quella di dare un chiaro segnale sulla data di fine vendita, così da pianificare al meglio la transizione, da anticipare i bisogni di riconversione dell'industria e della forza lavoro, e di sostenere fin d'ora i settori occupazionali più colpiti. Proprio in questa direzione, più di 40 grandi aziende europee hanno sottoscritto [l'analogia richiesta](#) di sostenere la fine vendita di veicoli endotermici al 2035, di cui, sul versante italiano, Enel X e Novamont.

In conclusione, chiediamo al Governo Italiano di sostenere questa giusta transizione, accogliendo in sede Europea standard di CO2 per auto e furgoni più ambiziosi, con l'introduzione di un target intermedio al 2027, volti a raggiungere la data di fine vendite entro il 2035.

Ci auguriamo che il Governo Draghi si dimostri all'altezza della sfida.

Anna Gerometta, Cittadini per l'Aria Onlus

Gianni Silvestrini, Kyoto Club, Direttore Scientifico

Stefano Ciafani, Legambiente, Presidente

William Tods, Transport & Environment, Direttore Esecutivo

Donatella Bianchi, WWF Italia, Presidente