

*Alla cortese attenzione di Deputate e Deputati  
delle Commissioni della Camera dei Deputati:*

**Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici  
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni  
Attività produttive, Commercio e Turismo**

## **Memoria scritta di Transport & Environment Italia riguardante il settore trasporti, in merito al ciclo di audizioni informali sul pacchetto Europeo “Fit for 55”**

*Roma, 21 Marzo 2022*

Nota: le seguenti osservazioni non esaustive si riferiscono al solo settore trasporti all'interno del pacchetto *Fit for 55* ed in particolare alle proposte della Commissione Europea in merito al Regolamento sugli standard UE di CO<sub>2</sub> per auto e furgoni nuovi, al Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, al Regolamento relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri e alla Direttiva per la promozione dell'energia da fonti rinnovabili.

### **1. In merito alla proposta revisione del Regolamento 631/2019 sugli standard UE di CO<sub>2</sub> per auto e furgoni nuovi**

L'introduzione di una data comune europea per lo stop dei motori a combustione interna al 2035, come proposto dalla Commissione Ue nel quadro della revisione del Regolamento sugli standard di CO<sub>2</sub> per auto e furgoni è indispensabile per permettere all'Italia e all'Europa di centrare gli obiettivi del **Green Deal Europeo**, per **assicurare all'Europa un ruolo di leadership nella rivoluzione industriale** che sta investendo il settore automotive a livello globale, per permettere agli Stati membri di programmare e accompagnare la **transizione sociale** del settore e contribuire al raggiungimento dell'**indipendenza energetica** del nostro paese. Il settore dei trasporti è ancora dipendente dalle fonti fossili per circa l'80%. La crisi attuale dei prezzi dell'energia e del carburante, rivela la fragilità del nostro paese in materia di dipendenza dai combustibili fossili e dalla conseguente volatilità dei prezzi a cui i consumatori italiani ed europei sono esposti, situazione che non farà che aggravarsi. Una soluzione in tal senso potrà essere trovata solamente tramite la sostituzione delle fonti fossili, con fonti rinnovabili di produzione nazionale, insieme all'elettrificazione dei consumi e all'efficienza energetica. L'accelerazione della diffusione della mobilità elettrica ed il contestuale abbandono del motore endotermico è parte fondamentale della soluzione.

**T&E ha analizzato nel dettaglio<sup>1</sup> la proposta della Commissione UE e supporta la proposta di permettere la vendita di sole auto e furgoni a zero emissioni dal 2035.**

A tale merito, T&E raccomanda inoltre di:

- ❖ **Aumentare l'ambizione degli obiettivi al 2025 e al 2030, nonché di introdurre un target intermedio al 2027** per assicurare che gli Stati Membri impostino fin da subito - e non solamente a ridosso del 2030 - un percorso ottimale per raggiungere l'obiettivo del -100% delle emissioni da auto e furgoni nuove ed evitare che lo sforzo per il raggiungimento dell'obiettivo sia compiuto solo a ridosso del 2035;

Secondo l'analisi effettuata da [BloombergNEF](#) la parità di costo tra veicoli tradizionali e veicoli elettrici in Europa sarà raggiunta per tutti i segmenti tra il 2025 ed il 2027, se le giuste politiche di stimolo all'elettrificazione vengono implementate nel decennio in corso. Lo studio indica come il percorso

---

<sup>1</sup>Transport & Environment (2021), [Revisione CO<sub>2</sub> auto: come preparare il mercato automobilistico europeo al pacchetto “Fit for 55” in tempo e in modo accessibile](#)

economicamente ed ambientalmente ottimale per il raggiungimento dell'obiettivo sia quello che porta a quote di mercato dei veicoli elettrici pari al 22% nel 2025, al 37% nel 2027 e al 67% nel 2030. In base alle stime di T&E ciò corrisponde in particolare a :

- un aumento dell'**obiettivo di riduzione delle emissioni di CO2 a livello di flotta europea almeno fino al 30% entro il 2025;**
- un obiettivo di **riduzione delle emissioni di CO2 a livello di flotta europea pari ad almeno il 45% di riduzione entro il 2027;**
- un obiettivo di **riduzione delle emissioni di CO2 a livello di flotta europea almeno all'80% entro il 2030**, portando la produzione di ZEV al 67% circa delle vendite totali nel 2030.

❖ **Non introdurre crediti sulle emissioni di CO2 per i produttori per i carburanti alternativi o sintetici (e-fuel) nelle norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> di auto e furgoni.**

Da ormai vari anni, l'industria Oil & Gas ha cominciato a suggerire l'introduzione di crediti per i combustibili avanzati e sintetici all'interno del Regolamento sugli Standard di CO<sub>2</sub> e ora, dopo la pubblicazione della proposta della Commissione, sta nuovamente perorando tale causa. I combustibili sintetici (o e-fuels) vengono prodotti combinando idrogeno e carbonio per creare un idrocarburo (come la benzina o il diesel) che può essere utilizzato per alimentare un veicolo a benzina o a diesel convenzionale.

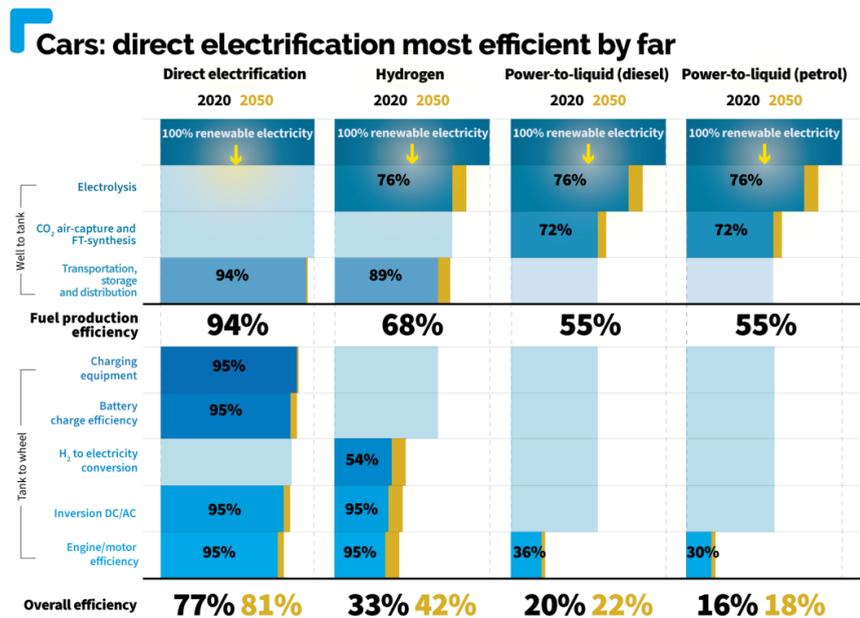
Il governo italiano, ha espresso il supporto alla proposta della Commissione per il 100% auto e furgoni a zero emissioni dal 2035 attraverso i comunicati di [MIMS](#) e [MITE](#) del 9 Dicembre 2021, che T&E accoglie positivamente. Tuttavia tale supporto sembra essere condizionato alla possibilità di introduzione di un meccanismo di crediti che tenga conto anche di carburanti sintetici e biocarburanti, nell'ottica della neutralità tecnologica, come espresso nel *position paper del governo italiano presentato* in occasione del meeting del Consiglio UE di Febbraio scorso "Competitività" (Mercato interno e industria) e allegato a tale memoria.

**T&E ritiene che tale posizione non sia congrua con una "transizione reale" e sottolinea a seguire le criticità ambientali, sociali, industriali e regolatorie di tale approccio.**

In primo luogo, i produttori non possono garantire o controllare come le autovetture vengono utilizzate o alimentate nel corso della loro vita, quindi il regolamento sui veicoli dovrebbe solo disciplinare ciò su cui le case automobilistiche hanno il controllo, vale a dire i propulsori (altrimenti si **rischia una normativa inapplicabile**). I carburanti dovrebbero essere regolamentati dalla appropriata legislazione comunitaria - come già avviene attualmente - tramite la Direttiva UE sulle Energie Rinnovabili e la Direttiva UE sulla Qualità dei Carburanti.

Le auto alimentate da **e-fuels in realtà emettono molta più CO<sub>2</sub>** (38-46% in più - v. Figura 6) nel corso della loro vita rispetto a un veicolo elettrico. Il vantaggio climatico del veicolo elettrico sta proprio nel fatto che ha un consumo complessivo di elettricità molto inferiore (di 5 volte), il che significa che i veicoli elettrici possono funzionare meglio delle auto a benzina sintetica anche quando l'intensità di carbonio dell'elettricità consumata per caricare l'auto è superiore a quella utilizzata per produrre il carburante.

I carburanti sintetici **presentano un rendimento molto basso**, di circa il 16-20%. Questo è principalmente dovuto alla bassa efficienza nei processi di produzione del carburante e combustione in un motore a combustione interna. Investire in questa tecnologia per la decarbonizzazione del trasporto stradale richiederebbe dunque un fabbisogno di **energia rinnovabile addizionale** molto maggiore rispetto ad una elettrificazione diretta, che ha un rendimento nettamente più elevato (77%).



Notes: To be understood as approximate mean values taking into account different production methods. Hydrogen includes onboard fuel compression. Excluding mechanical losses.

Dal punto di vista del consumatore, i costi di esercizio molto elevati di un veicolo convenzionale **che utilizza carburanti sintetici costituirebbero un onere significativo per l'automobilista medio europeo**. Per le auto nuove e di seconda mano nel 2030, il sovrapprezzo sul TCO (costo totale di proprietà) derivante della guida di un'auto a benzina sintetica (rispetto a un veicolo elettrico) è di € 10.000, ovvero 43% più caro di un conducente medio. Altrettanto importante è che il TCO di un'auto a benzina esistente alimentata con carburanti sintetici sarebbe comunque superiore del 10% rispetto all'acquisto di un'auto elettrica a batteria nuova.

Gli automobilisti non sarebbero gli unici a dover pagare costi maggiori, in quanto **i carburanti sintetici rappresentano anche l'opzione di conformità più costosa per le case automobilistiche**. Infatti, la quantità di benzina sintetica necessaria per compensare le emissioni di una vettura a benzina efficiente immessa sul mercato nel 2030 costerebbe ai produttori circa € 10.000 di crediti carburante, mentre, d'altro canto, il costo di una batteria per un veicolo elettrico potrebbe scendere fino a € 3.000 entro il 2030. L'opzione del carburante sintetico metterebbe quindi a rischio la competitività dell'industria automobilistica europea, poiché allontanerebbe i grandi investimenti dalla transizione verso la e-mobility.

Infine, **i volumi di combustibili sintetici sul mercato saranno molto limitati fino a dopo il 2030<sup>2</sup>**, anno entro il quale le auto plug-in saranno di gran lunga l'opzione più efficiente, economica e conveniente. Affidarsi all'importazione di questi combustibili **non sarà poi un'opzione praticabile** fino a dopo il 2030. L'Europa ha infatti bisogno di combustibili sintetici rinnovabili, **ma per i settori che non hanno alternative per la decarbonizzazione, come il trasporto marittimo, l'aviazione e l'industria pesante. Sarà importante riservare importi limitati di carburanti sintetici per questi impieghi.**

T&E segnala inoltre come la Germania, principale produttore e mercato auto europeo, abbia recentemente fatto chiarezza in merito alla propria intenzione di **non** considerare meccanismi di credito legati ai carburanti sintetici<sup>3</sup> nel regolamento per il raggiungimento del target di zero emissioni da auto e furgoni nuovi al 2035. Un chiaro segnale dell'indirizzo del mercato europeo verso l'elettrificazione, che ci auspichiamo che l'Italia segua, specialmente alla luce dello stretto legame industriale con la stessa.

<sup>2</sup> Anche con sovvenzioni molto cospicue, i volumi potenziali di combustibili sintetici a base di CO<sub>2</sub> **sarebbero limitati** a circa lo 0,15% della domanda totale di carburante per il trasporto stradale nell'UE nel 2030.

<sup>3</sup> <https://www.bmv.de/pressemitteilung/eu-umweltrat-deutschland-unterstuetzt-verbrenner-aus-ab-2035>

Considerazioni analoghe valgono per i biocarburanti relativamente all'incompatibilità con il quadro regolatorio, al minore rendimento e maggiori emissioni di CO2 rispetto ad un veicolo elettrico. È inoltre importante aggiungere che:

- **I biocarburanti di prima generazione sono insostenibili e non rappresentano una reale opzione per la decarbonizzazione del settore dei trasporti**, presentando emissioni che possono raggiungere tre volte il valore del diesel fossile che dovrebbero sostituire. Come già dimostrato<sup>4</sup> da T&E, la coltura intensiva degli stessi, oltre a creare forti tensioni sul mercato agro-alimentare, a scapito delle comunità locali, ed è tra le principali cause di distruzione di foreste e torbiere ad elevata biodiversità (Sud-est Asiatico, Amazzonia, Sud-America, ecc) con danni ambientali ed economici incalcolabili.
- **I biocarburanti realmente sostenibili e utili ai fini della decarbonizzazione**, ovvero quelli prodotti a partire da rifiuti e residui, hanno una disponibilità limitata e non sono scalabili, e **devono essere utilizzati, in modo esclusivo, in quei settori dove l'elettrificazione diretta non è possibile (aviazione, marittimo, Industria)**.
- L'utilizzo di colture alimentari (e foraggere) per produrre biocarburanti da bruciare nella auto europee, in competizione con usi alimentari e agricoli, rappresenta uno dei principali motivi dell'inflazione di tali materie alimentari, con ripercussioni economica sulle fasce di popolazione a basso e medio reddito. **Sarebbe opportuno eliminare, o per lo meno sospendere, l'uso di colture agricole nella produzione di biocarburanti, con l'obiettivo di alleviare i prezzi alimentari di tali beni<sup>5</sup>**, anche alla luce degli elevati volumi che i biocarburanti hanno nella domanda di tali colture.

Per questi motivi, T&E raccomanda l'esclusione di crediti per la CO2 ai biocarburanti all'interno del Regolamento sugli Standard di CO2 per auto e furgoni nuovi.

#### ❖ **Supportare un quadro UE per la giusta transizione del settore automotive**

Il passaggio dalla produzione di automobili con motori a combustione interna (ICE, Internal Combustion Engine) alla produzione del 100% di veicoli elettrici comporterà dei cambiamenti fondamentali e rapidi nel settore automotive. La garanzia di una transizione equa ed equilibrata è una tematica centrale che dovrà accompagnare il graduale abbandono dei motori a combustione. La recente analisi del Boston Consulting Group<sup>6</sup>, attualmente lo studio più granulare esistente in materia di transizione del settore automotive, evidenzia come la riduzione dei posti di lavoro nei settori della componentistica e dell'assemblaggio dei veicoli endotermici sarà bilanciata dalla creazione di posti di lavoro creati dall'ecosistema dell'auto elettrica (infrastrutture di ricarica, filiera batterie, produzione energie rinnovabili).

In questo senso sarà fondamentale preparare, tramite politiche attive del lavoro, la forza lavoro nazionale ed europea ad affrontare la sua necessaria e tempestiva trasformazione e riqualificazione per poter abbracciare ed internalizzare i benefici industriali offerti dalla transizione verso la mobilità elettrica.

Nello specifico, **T&E raccomanda** di:

- **Mappare gli impatti occupazionali della transizione ai BEV**: una mappatura chiara e granulare a livello aziendale, regionale e nazionale per identificare le esigenze in termini di competenze e anticipare i cambiamenti;
- **Garantire risorse adeguate per politiche attive del lavoro**, compresa la riqualificazione e l'aggiornamento dei lavoratori, nonché la diversificazione economica, nell'ambito di un fondo dedicato;

<sup>4</sup>Transport & Environment: [Globiom: the basis for biofuel policy post-2020](#)

<sup>5</sup> New Scientist, [Cutting biofuels can help avoid global food shock from Ukraine war](#)

<sup>6</sup> Boston Consulting Group (2021), [Is E-mobility a Green Boost for European Automotive Jobs?](#)

- **Pianificare la transizione e il dialogo sociale:** mappare gli effetti dell'occupazione e rafforzare il dialogo sociale attraverso piani di transizione negoziati a livello aziendale, regionale e settoriale, compresa l'estensione della Piattaforma per la Giusta Transizione al settore automotive.

## **2. In merito alla proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**

A valle di una dettagliata analisi<sup>7</sup>, T&E accoglie positivamente la proposta di Regolamento della Commissione, la quale carpisce l'importanza e anticipa la necessità di fornire sufficiente capacità di ricarica pubblica in tutta Europa tramite l'introduzione di target obbligatori per Stati membri, basati sulla distanza e sulla flotta di veicoli elettrici. Questo è fondamentale per superare definitivamente i problemi associati alla paura dell'autonomia e della ricarica dei veicoli da parte dei consumatori, sviluppando una rete di ricarica armonizzata a livello europeo.

**Relativamente agli obiettivi per la ricarica per auto e veicoli commerciali leggeri**, T&E suggerisce alcune proposte per migliorare una già solida proposta della Commissione.

In questo senso, T&E raccomanda di:

- ❖ **anticipare al 2025 i target della rete TEN-T Comprehensive previsti per il 2030**, così da garantire che, già entro pochi anni, ogni europeo possa guidare un veicolo elettrico in tutta l'UE;
- ❖ **introdurre un mandato rivolto alle grandi e medie proprietà commerciali per infrastrutturare il 15% dei loro parcheggi**, così da abilitare i consumatori a ricaricare dove parcheggiano;
- ❖ **rivedere il meccanismo di calcolo dell'infrastruttura basata sulla flotta di modo che assicuri un rapporto inversamente proporzionale tra potenza di ricarica e veicoli elettrici** con l'obiettivo di garantire sufficiente capacità di ricarica pubblica, specialmente in una fase precoce di mercato. Nella fattispecie, la potenza di ricarica per ogni veicolo elettrico dovrebbe essere calcolata rispetto allo sviluppo del parco circolante (PC) elettrico di ogni stato<sup>8</sup>;
- ❖ **integrare un meccanismo di salvaguardia con requisiti minimi di ricarica in tutti gli Stati Membri** pari al 2% della flotta di veicoli elettrici al 2025, 5% al 2027 e il 10% al 2030, onde evitare di trovarsi con un'Unione Europea "a due velocità" sull'infrastruttura di ricarica;
- ❖ **introdurre un limite per garantire che i processi di pianificazione, autorizzazione e approvvigionamento dell'infrastruttura di ricarica non durino più di 6 mesi dalla prima richiesta** nel contesto dei National Policy Framework previsti dal Regolamento.

**Relativamente al trasporto merci pesante** - responsabile a livello UE del 27% delle emissioni di gas climalteranti da trasporto stradale - sebbene sia molto positiva l'introduzione di target minimi obbligatori di ricarica già al 2025, la Commissione Europea sottostima di 4-5 volte il numero di camion elettrici a batterie (e la relativa infrastruttura pubblica necessaria per ricaricarli) che popoleranno le strade nel decennio in corso rispetto alle stime elaborate da T&E<sup>9</sup>, sulla base degli annunci dell'industria.

Entro il 2025 infatti i camion elettrici a batteria entreranno nella produzione in serie, risultando competitivi con i modelli diesel. Per raggiungere dunque l'obiettivo climatico UE al 2030, è fondamentale che il trasporto merci tagli le proprie emissioni in modo considerevole e, per abilitare l'uso dei camion elettrici disponibili sul mercato, è fondamentale avere più ambizione per le stazioni di ricarica pubblica già a partire dal 2025.

Per questo T&E raccomanda di:

- ❖ **innalzare la potenza delle stazioni di ricarica minima lungo le arterie della rete TEN-T** come segue:
  - 2 MW (2025) e 5 MW (2030) di potenza sulla rete TEN-T Core;
  - 2 MW (2030) e 5 MW (2035) di potenza sulla rete TEN-T Comprehensive;
  - 1,2 MW (2025) e 3,5 MW (2030) nei nodi urbani;
  - almeno due caricatori da 100 kW al 2025 nei "Parcheggi Sicuri"; cinque al 2030.
- ❖ **aumentare a 7-800 kW la potenza minima di ricarica di ogni singola infrastruttura**, coerentemente

<sup>7</sup> Transport & Environment, (2021), [AFIR: providing infrastructure to make transport fit for 55](#)

<sup>8</sup> (PC) < 1% → 3 kW x BEV; 1% < (PC) < 2.5% → 2.5 kW x BEV; 2% < (PC) < 5% → 2 kW x BEV; 5% < (PC) < 7.5% → 1.5 kW x BEV; (PC) > 7.5% → 1 kW x BEV

<sup>9</sup> Transport & Environment (2021), [Easy Ride: why the EU truck CO2 targets are unfit for the 2020s](#)

con l'iniziativa<sup>10</sup> di standardizzazione della ricarica da parte dell'industria del trasporto merci, per lo sviluppo della ricarica di potenza *Megawatt Charging System*.

- ❖ Relativamente allo sviluppo della rete di Stazioni di Rifornimento di Idrogeno (SRI), **abbassare il numero di stazioni complessive, realizzandole limitatamente in quei luoghi “senza rimorsi”**, ovvero nei pressi di porti e cluster industriali (dove l'idrogeno sarà necessario a decarbonizzare i settori del trasporto marittimo e dell'industria pesante) per **aggiornare i target di SRI nella revisione del Regolamento già prevista per il 2026**, quando la tecnologia dei camion a idrogeno sarà più sviluppata e matura. Questo risulterebbe coerente con le stime dell'industria, che al 2030 prevedono che 4 veicoli a zero emissioni su 5 saranno elettrici a batteria<sup>11</sup>, principalmente dovuto ad una più tardiva produzione in serie di camion a idrogeno che raggiungeranno la competitività con i modelli diesel a ridosso del 2030.
- ❖ **rimuovere il Gas Naturale dalla definizione di Combustibile Alternativo e rimuovere gli obblighi di infrastrutturazione dello stesso**, poiché, essendo un combustibile fossile, non risulterebbe coerente con il percorso di decarbonizzazione dei trasporti, mettendo a rischio il raggiungimento dell'intero Green Deal Europeo e togliendo risorse pubbliche alla realizzazione di infrastrutture a zero emissioni.

### **3. In merito al Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi.**

T&E accoglie positivamente il mantenimento del sistema trasporto su strada e del residenziale all'interno dell'ESR in quanto ciò garantisce che siano gli stati in primo luogo a mettere in campo le misure volte a rimuovere le barriere di natura non economica che ostacolano la diffusione di soluzioni a zero emissioni di carbonio in questi settori. Al fine di raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE per il 2030 è essenziale mettere in campo sia misure nazionali ed europee di regolamentazione settoriale sia politiche basate sul prezzo del carbonio come il nuovo ETS. Pertanto **T&E raccomanda di mantenere l'ambizione climatica dell'ESR e di adottare un nuovo e separato ETS per il trasporto su strada e il residenziale. Al fine di assicurare l'integrità ambientale e sociale di quest'ultimo, T&E raccomanda un set di criteri minimi per l'elaborazione del sistema.** Il nuovo ETS ha il potenziale di essere uno strumento di politica progressista se le sue entrate sono reimpiegate per assistere consumatori e famiglie vulnerabili nella transizione verso soluzioni sostenibili.

### **4. In merito alla Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio per quanto riguarda la promozione dell'energia da fonti rinnovabili**

La revisione della Direttiva Energie Rinnovabili rappresenta una occasione unica per accelerare l'uso di carburanti alternativi rinnovabili (come elettricità rinnovabile, l'idrogeno verde e i carburanti sintetici) necessari alla decarbonizzazione di lungo termine dei trasporti, contestualmente limitando il ruolo dei biocarburanti da colture e rafforzando i criteri di sostenibilità dei biocarburanti avanzati. Sebbene la proposta di revisione della Commissione, analizzata nel dettaglio da T&E<sup>12</sup>, crei i giusti incentivi per lo sviluppo dell'elettricità rinnovabile e dei carburanti rinnovabili di origine non biologica (*RFNBO, Renewable Fuel of Non-Biological Origin*, ovvero idrogeno e carburanti sintetici), essa non prevede dei cambiamenti significativi per migliorare le regole sui biocarburanti.

Al fine di migliorare l'attuale proposta della Commissione, **T&E raccomanda di:**

- ❖ **Sostenere il meccanismo di credito** proposto per premiare l'elettricità rinnovabile, **estendendo il campo di applicazione alla ricarica privata**, che costituisce la gran parte dell'elettricità ricaricata, e **premiando ulteriormente l'addizionalità dell'elettricità rinnovabile** fornita ai veicoli elettrici;
- ❖ **Sostenere un obiettivo RFNBO ambizioso ma inferiore**, ovvero del 1,6% (ridotto dal 2,6% proposto) per soddisfare la domanda di tali carburanti per i settori dell'aviazione e del trasporto marittimo. **Includere un sotto-obiettivo dedicato per fornire RFNBO al trasporto marittimo.**

<sup>10</sup> CharIN (2020). *The CharIN path to [Megawatt Charging System \(MCS\)](#): Successful connector test event at NREL.*

<sup>11</sup> ACEA (2021): *[ACEA Position Paper: Heavy-duty vehicles: Charging and refuelling infrastructure](#)*

<sup>12</sup> Transport & Environment: *[A clean shift for EU transport fuels?](#)*

- ❖ **Rimuovere dall'obiettivo tutti i biocarburanti da coltura**, comprese le colture intermedie, al più tardi entro il 2030 ed **eliminare al più presto i biocarburanti ad alto rischio ILUC, compresi palma, soia e i loro sottoprodotti e derivati.**

Allegati:

- Position paper del Governo Italiano presentato al Consiglio UE su Competizione e Mercato Interno
- Analisi nel dettaglio della proposta della Commissione Europea di revisione del Regolamento 631/2019 e proposte migliorative di T&E
- Tabella riassuntiva delle richieste di T&E su Regolamento 631/2019 sugli standard UE di CO2 per auto e furgoni nuovi
- Briefing di T&E “*Lifecycle emissions and vehicle CO2 standards*”

Per maggiori informazioni contattare:

Veronica Aneris, Direttrice T&E Italia [veronica.aneris@transportenvironment.org](mailto:veronica.aneris@transportenvironment.org)

Carlo Tritto, Policy Officer T&E Italia [carlo.tritto@transportenvironment.org](mailto:carlo.tritto@transportenvironment.org)

## **CHI SIAMO**

*T&E è un'organizzazione no-profit e politicamente indipendente con sede a Bruxelles, che da oltre 30 anni promuove la sostenibilità del settore trasporti europeo attraverso un cambiamento delle politiche dell'UE e globali che regolano il settore trasporti. La visione di T&E è un sistema di mobilità a emissioni zero, accessibile a tutti, sicuro e con un impatto minimo sulla salute, sul clima e sull'ambiente.*

*Fondata nel 1990, T&E rappresenta 63 organizzazioni di 26 paesi in tutta Europa, principalmente gruppi ambientalisti che lavorano per politiche di trasporto sostenibile a livello nazionale, regionale e locale. Tutti insieme i membri e sostenitori di T&E rappresentano più di 3,5 milioni di persone. Il lavoro nazionale è ulteriormente supportato dalla rete di uffici nazionali nelle principali capitali europee: Madrid, Roma, Parigi, Berlino, Londra e Varsavia. T&E crede nella trasparenza e ogni anno pubblica la [lista dei propri finanziatori](#) nel proprio [rapporto annuale](#)*