

Gentili Onorevoli,

come sapete Mercoledì, **3 Ottobre** sarete chiamati a votare sulla **Nuova Proposta di Regolamento per gli standard di Co2 Cars & Vans post 2020**.

Il voto in questione è tra i più importanti nella storia delle politiche dei trasporti e, senza esagerare, pensiamo di poter affermare che il risultato delle negoziazioni su questo tema avrà un peso importante sulla salute del pianeta e delle nostre città, sulla società e sul futuro ruolo dell'Europa, anche come leader mondiale dell'industria automobilistica.

Se gli Stati membri saranno in grado di rispettare gli impegni climatici presi in sede dell'Accordo di Parigi o meno, se l'Europa sarà un attore attivo della transizione verso una mobilità a zero emissioni o se perderà la sua leadership mondiale nel campo dell'automotive; se resterà un'isola del diesel con qualità dell'aria sempre peggiore e un sistema di mobilità sempre più insostenibile o se muoverà verso un sistema di trasporti verde, pulito e silenzioso; se i nuovi posti di lavoro derivanti da questa transizione saranno creati a casa nostra oppure in Asia, sarà in gran parte stabilito dal risultato delle prossime negoziazioni su questo tema.

L'esperienza ha mostrato che le politiche contano e che l'industria automobilistica ha bisogno di indicazioni chiare su come e in che direzione svilupparsi per migliorare in efficienza e performance ambientali. I target volontari sono poco o nulla efficaci e obiettivi poco ambiziosi fanno il male dell'industria stessa in quanto creano incertezza nel mercato, non contribuendo allo sviluppo della necessaria filiera produttiva.

Abbiamo già avuto modo di vedere i limiti tecnologici del motore a combustione interna nel rispetto dei consumi di carburante dichiarati e dei limiti emissivi imposti dalla legge. Recenti evidenze mostrano come le [nuovissime diesel Euro 6 non sono così pulite come vorrebbero farci credere](#), alcune arrivando a superare fino a nove volte il valore ufficiale registrato durante la fase omologativa; il numero delle auto diesel in circolazione che supera i limiti legali è aumentato di circa 15 milioni da quando lo scandalo dieseldieselgate è stato rivelato.

Intanto la Cina, che ha già introdotto target obbligatori per la vendita di veicoli a zero emissioni, domina la scena dell'elettromobilità e [le principali case automobilistiche europee hanno assicurato alla Cina 21 Miliardi di euro di investimenti in auto elettriche. Sette volte di più di quanto hanno investito a casa loro, qui, in Europa.](#)

La posta in gioco come si vede è alta e non riguarda solo il tema climatico, ma anche il futuro economico ed industriale dell'Europa.

Per l'Italia in particolare, questa transizione potrebbe rappresentare un'occasione unica per sfruttare l'elevato potenziale di produzione di energia rinnovabile, trasformando la debolezza derivante dalla scarsità di risorse combustibili fossili in un punto di forza.

[Recenti analisi](#) mostrano come la transizione verso la mobilità a zero emissioni abbia la potenzialità di migliorare la nostra economia nazionale, riducendo la spesa totale per importazioni di combustibili fossili, aumentare la sicurezza energetica nazionale, minimizzare l'esposizione dei consumatori alla volatilità dei prezzi del petrolio, rafforzare la resilienza macroeconomica del Paese e migliorare considerevolmente la salute dei cittadini.

[I dati analizzati mostrano](#) che il settore del greggio in Italia, per ogni milione di euro di valore aggiunto ha creato nel 2017 solo 3,5 posti di lavoro, mentre i settori dell'elettricità e dell'idrogeno

hanno un'intensità di lavoro, a parità di valore prodotto, circa 5 volte superiore. In altre parole, quando riempiamo il serbatoio delle nostre automobili con combustibili fossili contribuiamo solo in minima parte all'economia nazionale, creando soprattutto posti di lavoro in paesi extra UE.

Più le importazioni di petrolio saranno ridotte e sostituite da energia rinnovabile prodotta in Italia, maggiori saranno i vantaggi.

Per fare in modo che questo accada, ci vogliono però, le giuste politiche industriali: obiettivi di vendita obbligatori per i veicoli a zero emissioni, obiettivi di riduzione capaci di metterci sulla giusta rotta verso la decarbonizzazione e test reali su strada per le emissioni di CO₂ che assicurino che le riduzioni in emissioni e consumi di carburante siano effettivi e non restino solo sulla carta.

Per questo siamo a chiederLe di supportare la posizione espressa lo scorso **10 Settembre** dalla **Commissione Ambiente del Parlamento Europeo**. In particolare:

- 1) **Supportare** l'obiettivo di riduzione di CO₂ di almeno il 20% al 2025 e del 45% al 2030
- 2) **Supportare** l'introduzione di obiettivi quantitativi obbligatori di vendita di veicoli a zero emissioni tramite l'aggiunta di un **malus** a complemento dell'attuale **bonus**
- 3) **Supportare** l'introduzione della verifica della conformità delle emissioni e dei consumi nel mondo reale (sviluppando un test RDE per la CO₂ o in alternativa utilizzando i contatori di consumo di carburante)

RingraziandoLa in anticipo per l'attenzione che potrà dedicare a questo tema di primaria importanza, restiamo a completa disposizione per tutte le informazioni aggiuntive 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

