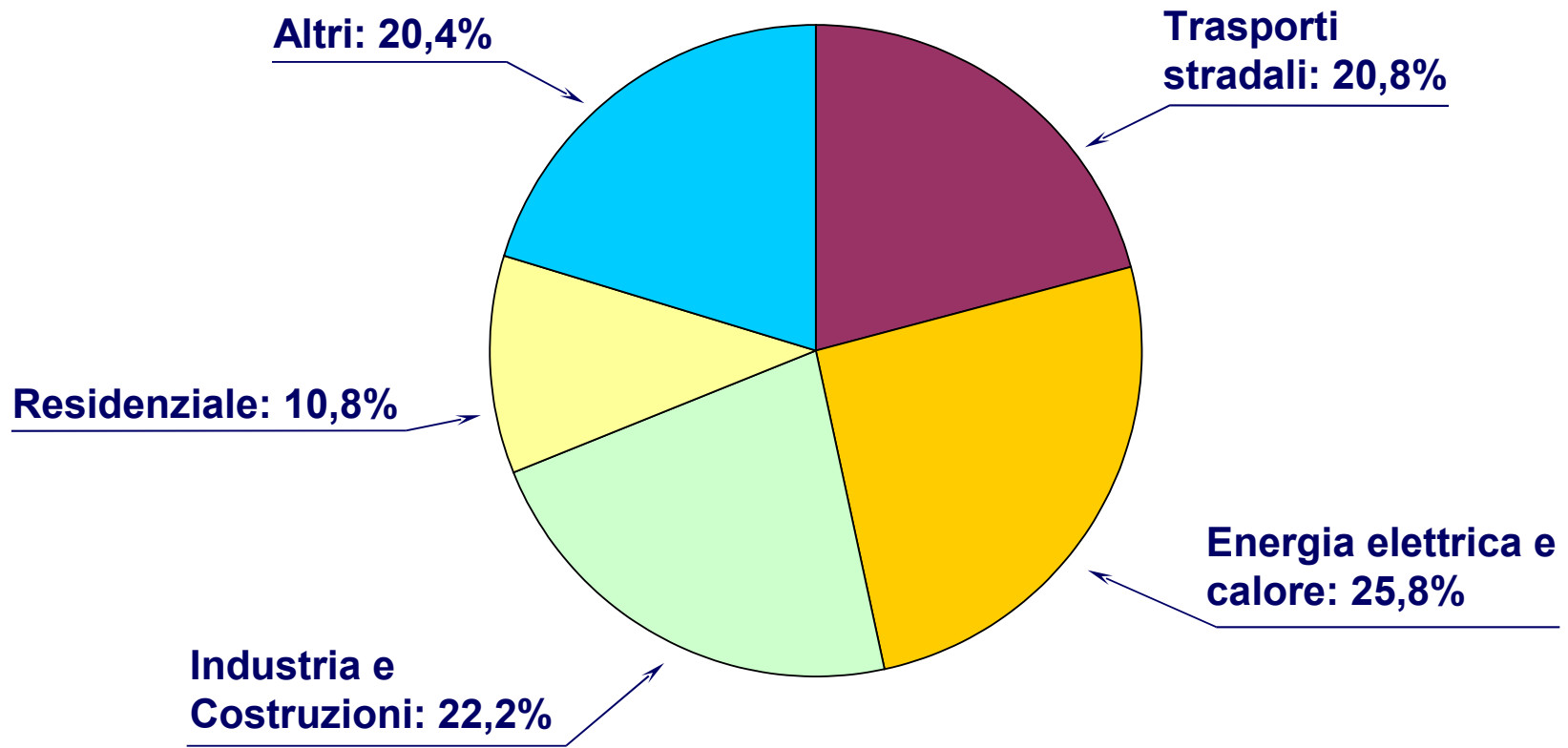




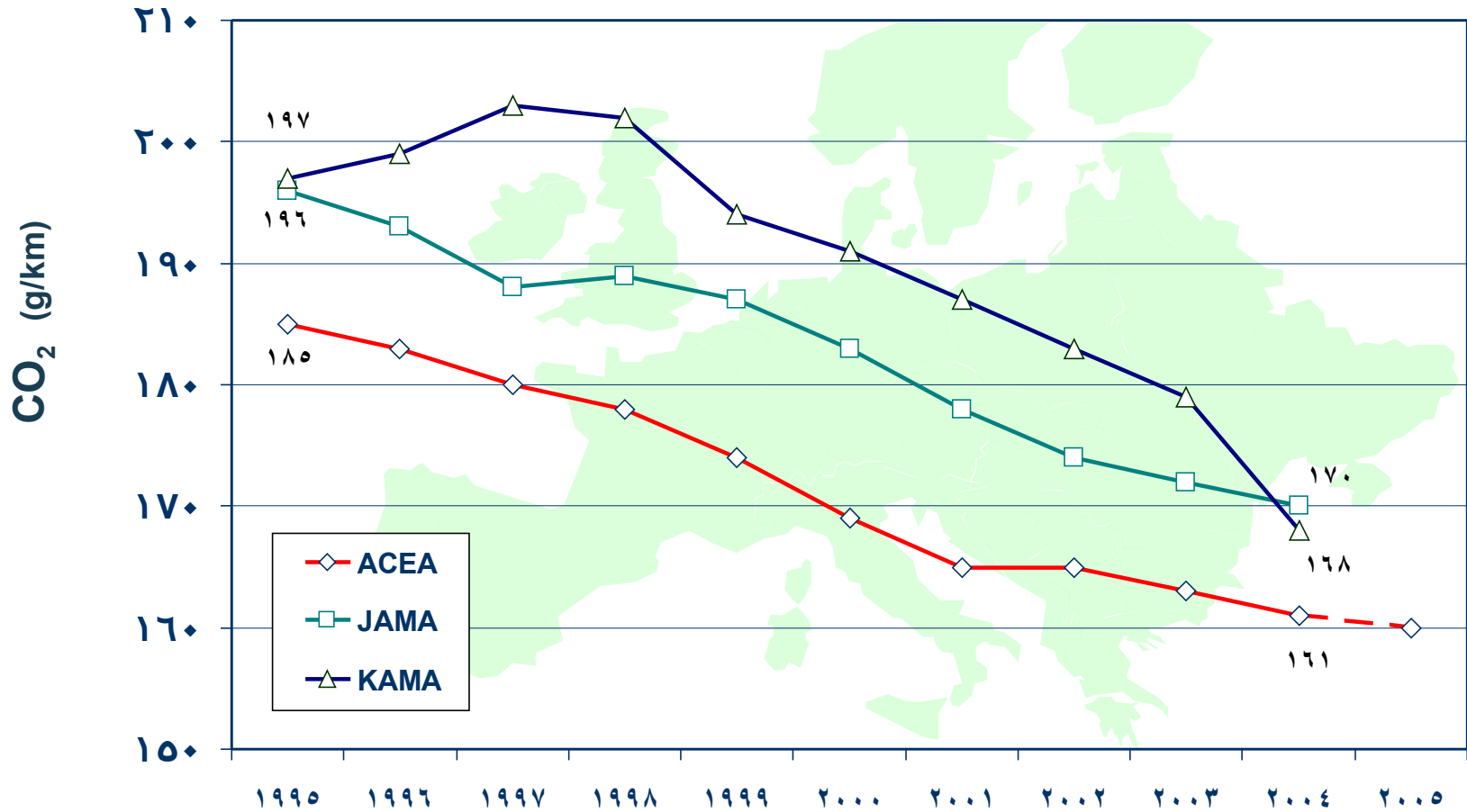
Futura Legislazione su CO₂

Roma, 12 Giugno 2007

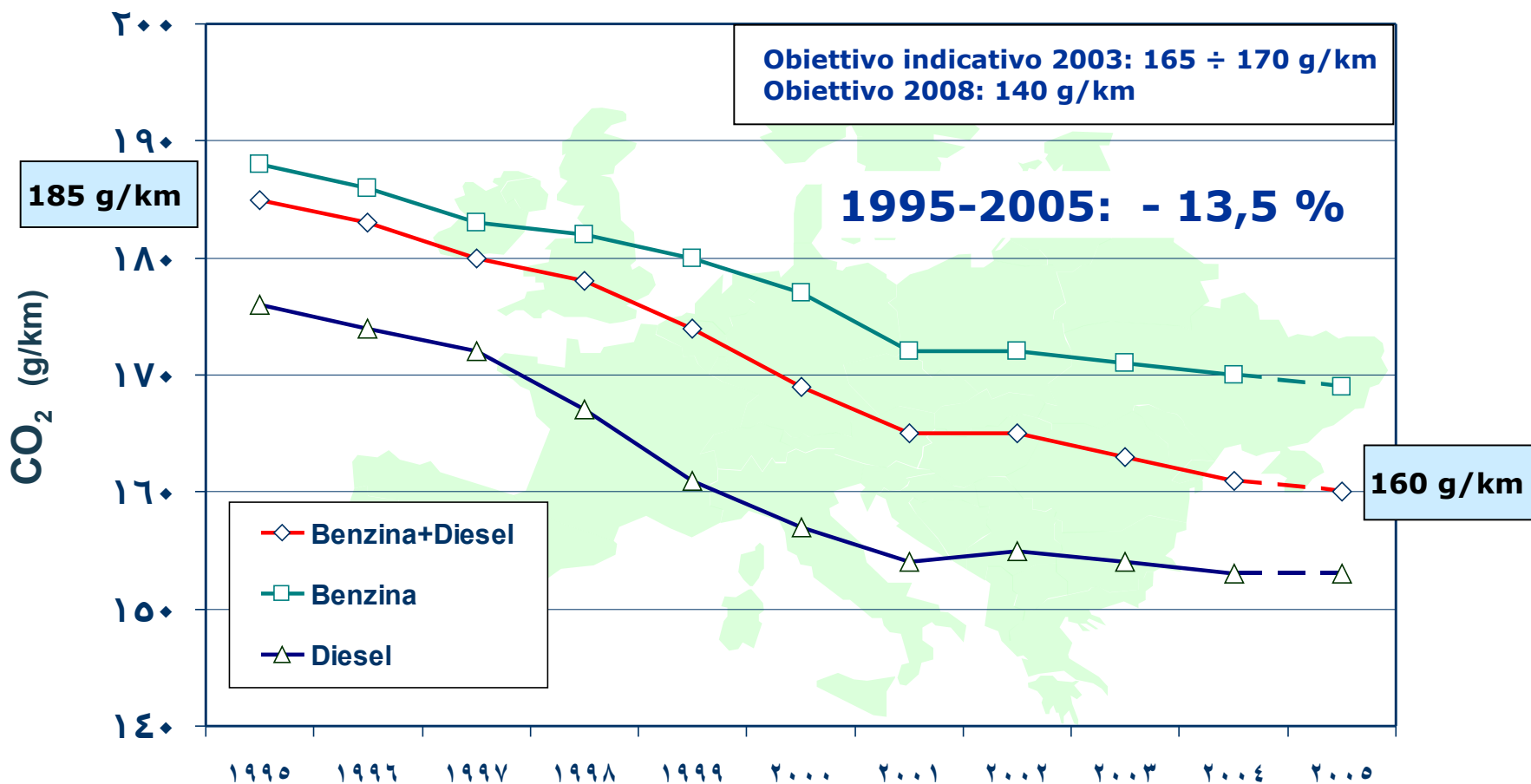


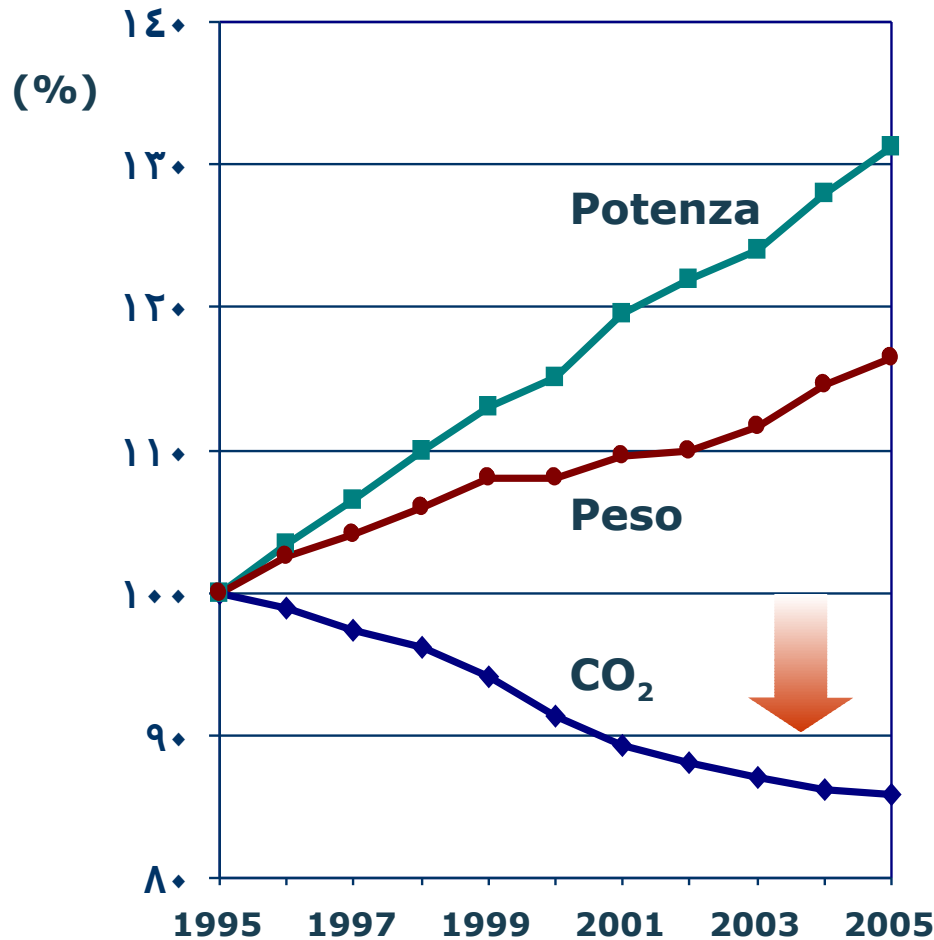
Emissioni anno 2004: 3.941 Mt

Riduzione emissioni CO₂ nella UE15



Riduzione emissioni CO₂ costruttori europei





- 13,5 % di riduzione CO₂

- ... nonostante la crescita di:
 - peso (+16%)
 - potenza (+31%)
- ... influenzato da:
 - Preferenze del consumatore
 - Nuovi standard di sicurezza
- ... e considerando una riduzione del prezzo reale delle vetture di ~ 10%

□ Misure orientate all'offerta

Annunciato obiettivo di riduzione delle emissioni a 120^(*) g CO₂/km entro il 2012, basato su:

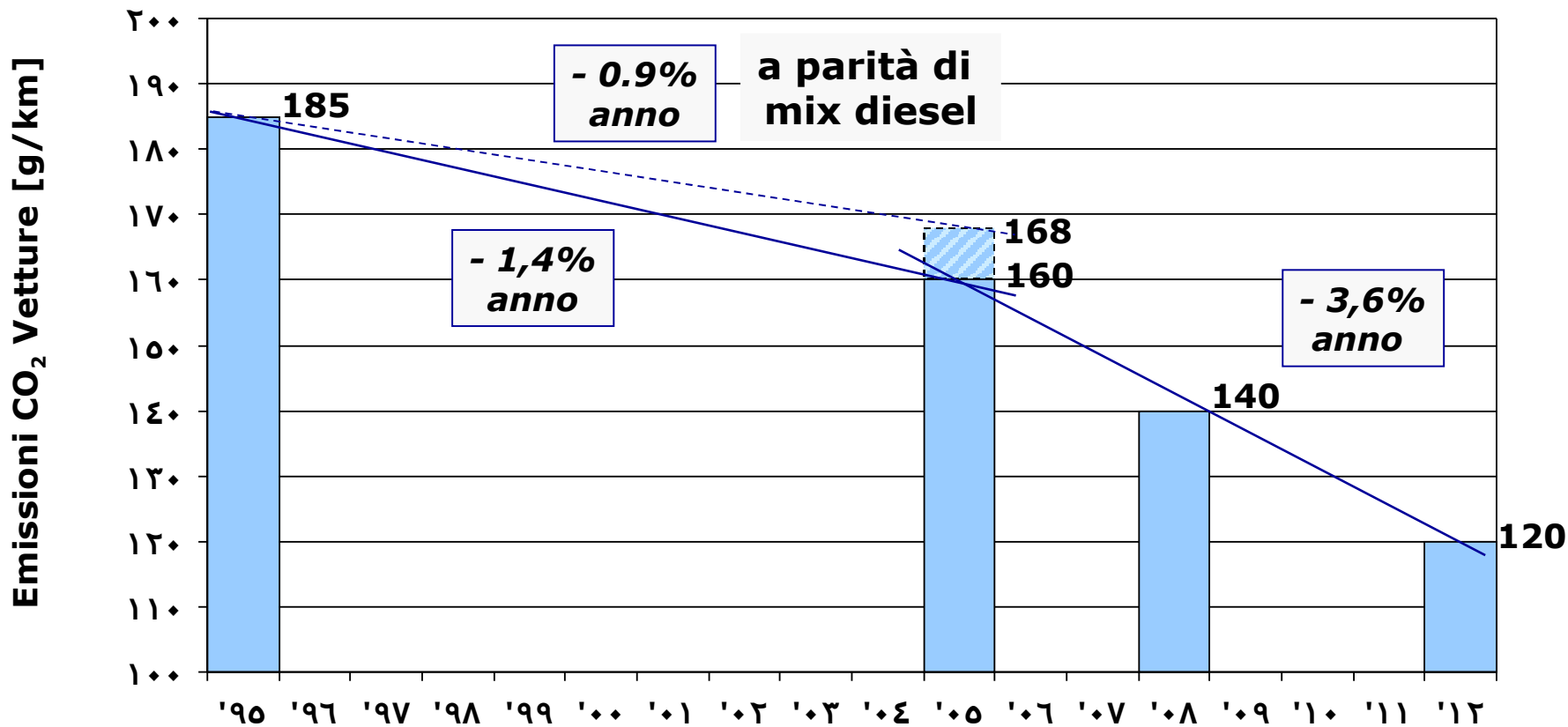
- riduzione obbligatoria della **media delle vetture nuove immatricolate a 130 g/km**;
- **ulteriore** abbattimento di **10 g/km** grazie all'adozione di:
 - ✓ **Tecnologie specifiche** (condizionatori d'aria ad alta efficienza (HEAC), sistemi per il monitoraggio della pressione pneumatici (TPMS), pneumatici a bassa resistenza al rotolamento (LRRT), indicatori cambio marcia (GSI))
 - ✓ Riduzione emissioni CO₂ nei **Veicoli Commerciali Leggeri** (vans) con l'indicazione di raggiungere 175 g/km nel 2012 e 160 g/km nel 2015
 - ✓ Incremento dell'uso di **biocombustibili**

(*) nel caso della alimentazione a benzina 120 g/km = 5 l/100km, nel diesel 4,5 l/100km
Smart fortwo 1000: 112 gCO₂/km (4,7 l/100km)

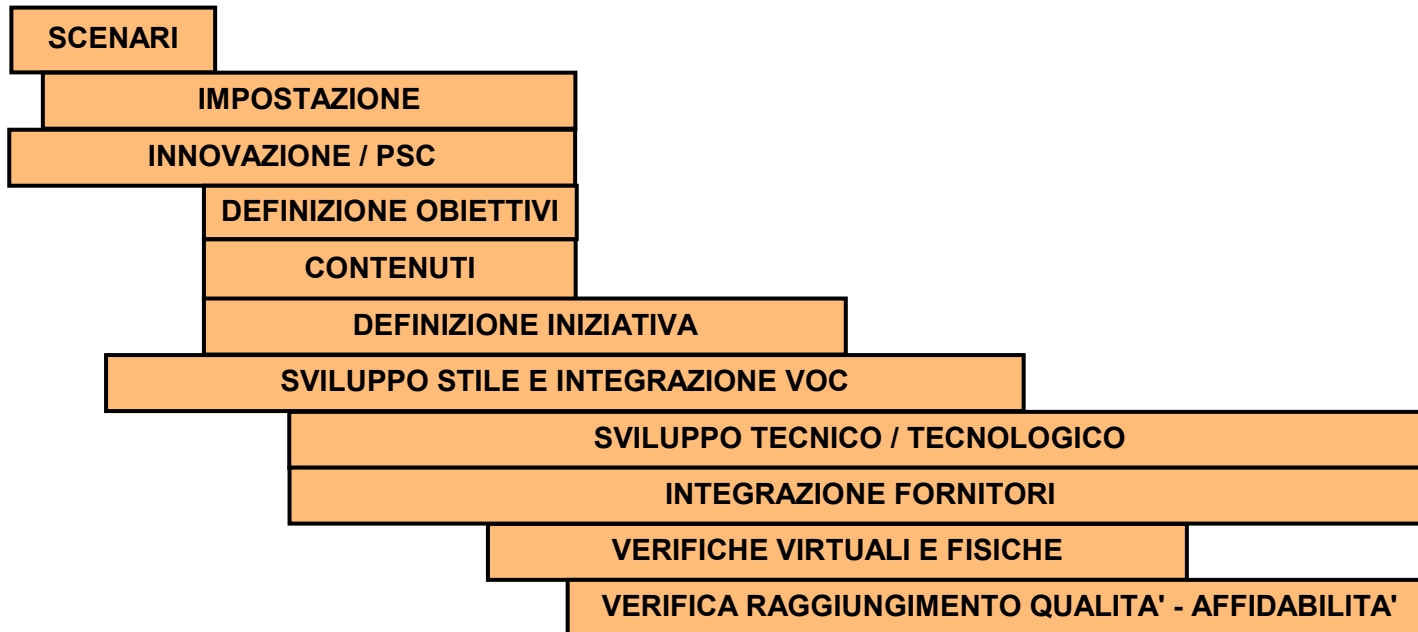
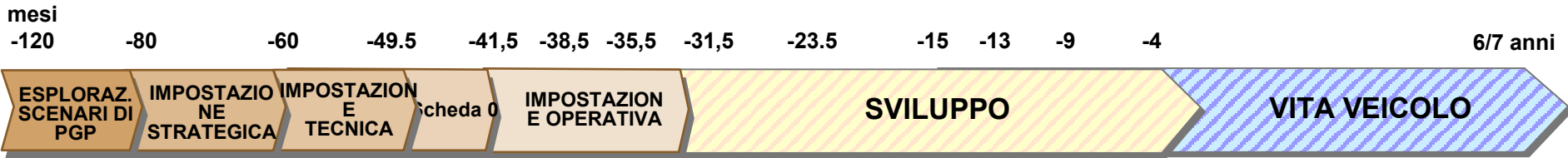
□ Misure orientate alla domanda e al comportamento dei consumatori

- Adozione di **misure fiscali** come:
 - ✓ **Tassazione** automobili in relazione alle emissioni di CO₂
 - ✓ Possibili **incentivi fiscali** per veicoli LEEV - Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle (da definire)
- **Migliore informazione** ai consumatori:
 - ✓ Armonizzazione del **labelling** ed estensione ai Veicoli Commerciali Leggeri
 - ✓ Adozione di un **codice di condotta per la commercializzazione e la pubblicità** delle automobili

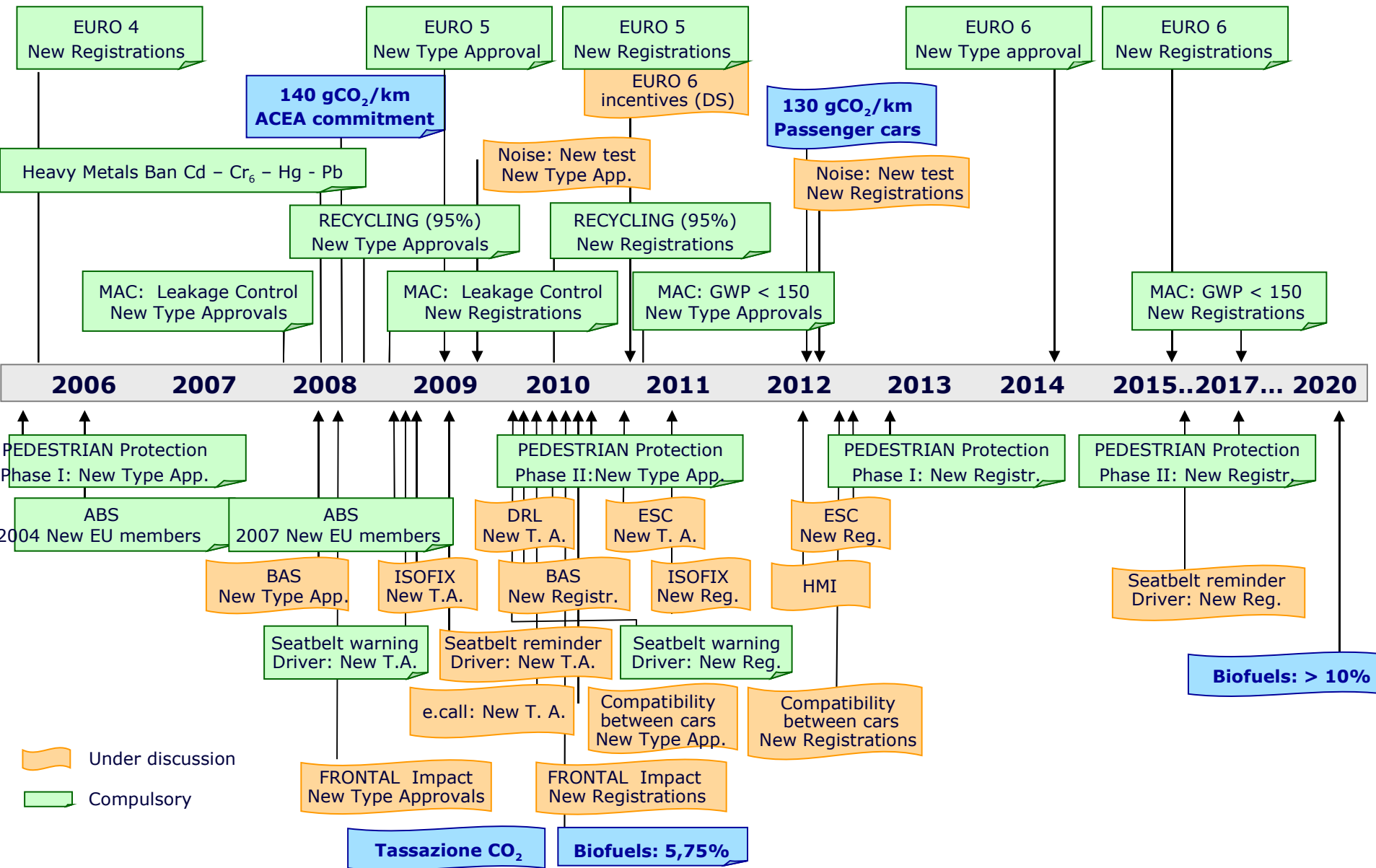
Strategia UE: obiettivo e tempistiche realistiche?



Lead time di sviluppo e ciclo di vita dell'auto

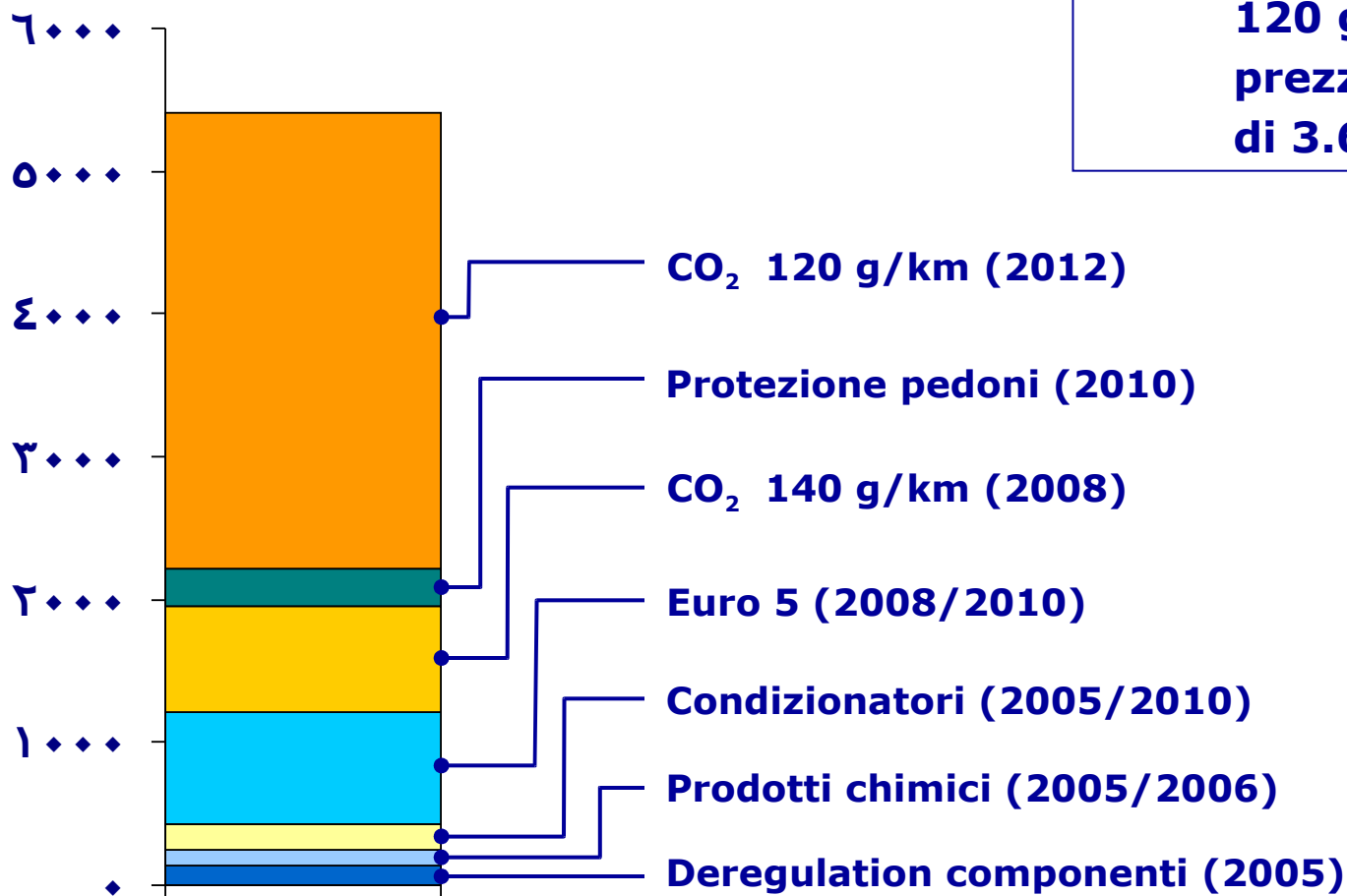


Rules and Regulations Framework in EU



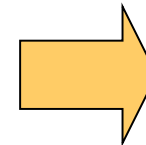
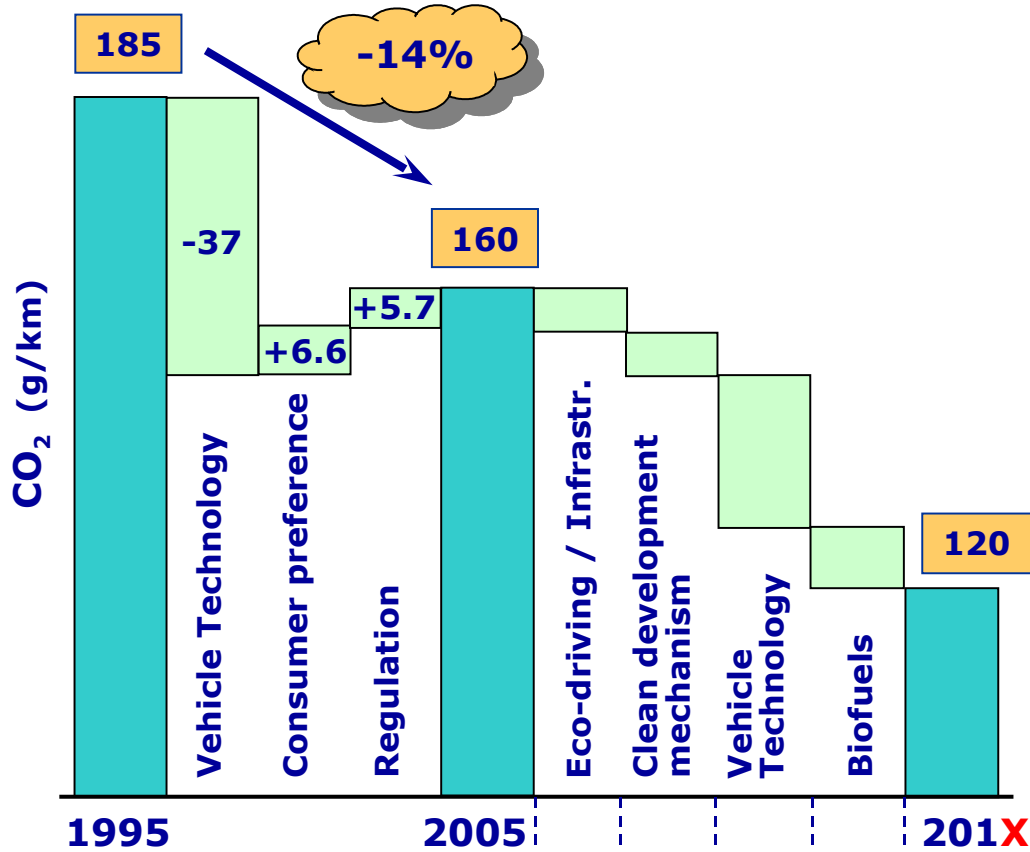
I costi per l'industria automobilistica

€/veicolo



Fonte: Standard & Poor's

CO₂ Reduction: New car fleet average target



**Target
Vehicle Technology
? g/km**

Stakeholders:

- Government
- Car Manufacturers
- Petrol Industry
- Customers

Government	✓			✓
Car Manufacturers		✓	✓	
Petrol Industry	✓			✓
Customers				

Integrated Approach



US: Uniform Target

- Limite riferito al consumo medio della gamma, uguale per tutti i costruttori
- Vetture: 27,5 mpg (ciclo USA) = ~ 220 gCO₂/km (ciclo UE)**
- Esentati i costruttori con meno di 10.000 unità vendute**
- Sanzioni:**
 - **Civil Penalty di 5,5 \$ ogni 0,1 mpg di scostamento, per ogni vettura immatricolata;**
 - **previsti tre anni di tempo per compensare debiti e crediti**



- **Certezza del target**
- **Massima flessibilità**



- **Penalizza costruttori di gamma alta**



Giappone: Parameter approach

- Limiti differenziati per classi di peso, derivati dai best in class 2004 (top runner)**
- Vetture: Applicando gli obiettivi 2015 al parco UE 2005, si determina un obiettivo di ~ 141 gCO₂/km (NEDC)**
- Crediti e debiti maturati nelle diverse classi di peso possono essere compensati**
- Sanzioni: In caso di non conformità sono adottate: Raccomandazioni, Public Comment, Richieste ufficiali, Penalty (per ora contenute)**



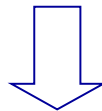
- **Salvaguarda la diversità di prodotto**
- **Prevede significativo contributo delle infrastrutture: 28 Mt**



- **Non assicura il target complessivo**
- **Penalizza costruttori di gamma bassa**

- ❑ La comunicazione deve tener conto della **necessità di un approccio integrato**, non solo basato sulle tecnologie veicolistiche ma anche sull'utilizzo di **bio-combustibili**, sull'adozione di regole per una guida ecocompatibile (**eco-driving**) e sul contributo delle **infrastrutture**
- ❑ Tale approccio deve **coinvolgere tutti gli stakeholders**: Costruttori, Componentisti, Compagnie petrolifere, Istituzioni, Utilizzatori
- ❑ Il **limite**, se da raggiungere con le sole tecnologie veicolistiche, appare **poco realistico**, tenendo conto delle tempistiche e dell'impatto che potrebbe avere sui costi
- ❑ L'**impatto economico** sul settore e sull'economia EU potrebbe essere **serio**
Ad Esempio, nel caso di Penalty anche solo di 1 €/g, per il superamento di 5 gCO₂/km, per un costruttore che venda 1,5 milioni di vetture, equivale nell'anno a 7,5 milioni €.
- ❑ Il conseguente aumento di prezzo dei veicoli potrebbe generare un **rallentamento del rinnovo del parco circolante**, provocando paradossalmente un effetto negativo sulla riduzione complessiva delle emissioni di CO₂.

- ❑ E' necessario che **l'obiettivo di riduzione di CO₂ sia realistico e basato sull'impact assessment**
 - il raggiungimento dell'obiettivo di 120 g/km attraverso le sole tecnologie veicolo porterebbe ad un **aumento dei prezzi** che **rallenterebbe il rinnovo del parco** peggiorando le emissioni di CO₂
 - con l'approvazione finale della normativa nel 2009, tenuto conto del normale lead time di sviluppo dei modelli e del loro ciclo di vita, non è pensabile una scadenza nel 2012



2015 in coerenza con Euro 6

- ❑ Lo schema legislativo **non deve penalizzare le vetture che hanno già basse emissioni (virtuosi)**
 - Lo **sforzo** va **proporzionato** alla distanza dall'obiettivo

- ❑ E' necessario adottare un **approccio integrato**, dove tutti devono fare la loro parte
 - le tecnologie
 - i bio-combustibili
 - L'eco driving
 - le infrastrutture

- ❑ L'obiettivo va raggiunto minimizzando i costi sociali (**cost effectiveness**)
 - la scelta delle misure da promuovere va fatta tenendo conto della **disponibilità** e del **rapporto costi-benefici** di ciascuna

- ❑ **Escludere dalla legislazione i veicoli commerciali leggeri (< 3,5 ton)**, visto che:
 - la rilevazione di CO₂ sarà avviata dal 2008 (nuove immatricolazioni dal 1° gennaio 2008 per classi II e III)
 - l'efficienza è un parametro intrinseco nella concezione del prodotto ed un motivo principale di scelta