

## La Strada per Kyoto

### **XVII Convegno Tecnico dell'Automobile Club d'Italia**

#### **CO2 prodotto dalle autovetture: il punto di vista dei costruttori su risultati e tendenze**

Mike Hollingsworth – Direttore Politiche del Trasporto dell'ACEA

#### Abstract

La presentazione conterrà:

- Uno sguardo sulle attuali misure politiche dal punto di vista dei Costruttori;
- L'andamento delle riduzioni del CO2 dalle autovetture;
- Qual è il potenziale disponibile per ulteriori riduzioni e relativi costi;
- In che modo un Approccio Integrato per affrontare la sfida del CO2 potrebbe aiutare a raggiungere l'obiettivo;
- Conclusioni e attese.

Le misure politiche in atto sono costituite da quattro elementi principali.

- *Gli impegni dell'industria automobilistica* – con un obiettivo di 140 g/km in media per il 2008/2009.
- *Informazione ai Consumatori* – su riduzione dei consumi sui veicoli e su indicazione (labelling) del CO2 sulle vetture esposte nelle showrooms.
- *Misure fiscali* – comprendendo tassazione carburanti e vetture per ridurre il CO2.
- Infine va considerato il supporto della *Ricerca e Sviluppo* tramite il 6th e 7th Framework Programmes.

L'impegno ACEA ha prodotto una riduzione media del CO2 da 185 g/km dell'anno di riferimento – il 1995 – a 161 g/km nel 2003. I risultati del 2004 dovrebbero essere disponibili a breve. Ulteriori interventi sulla tecnologia di prodotto al di là del 2008 hanno un impatto limitato sul CO2, ma a costi elevati.

Un approccio integrato per la riduzione del CO2 dalle auto otterrà migliori risultati, a costi inferiori. Questo approccio richiederà interventi sia da parte dei Costruttori Auto che da quella dei Fornitori, dell'Industria Petrolifera e dei legislatori. Si raccomanda un approccio in tre fasi.

1. Identificazione delle iniziative disponibili per ridurre il CO2 con tutti i diretti interessati.
2. Identificazione e confronto dei costi e del potenziale di riduzione del CO2 delle varie iniziative.
3. Identificazione delle misure atte a promuovere le iniziative col miglior rapporto costi/benefici.

Nella fase 1 l'industria automobilistica potrebbe ad esempio: aumentare ulteriormente l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti in termini di CO2, aumentare la penetrazione di mercato di nuove tecnologie sui carburanti alternativi, sostenere le iniziative relative alla guida eco-compatibile e fornire l'informativa ai clienti. L'industria

petrolifera potrebbe: aumentare la penetrazione di mercato dei carburanti alternativi e promuovere le iniziative di guida eco-compatibile. I legislatori potrebbero: migliorare le infrastrutture stradali e di gestione del traffico, offrire supporti alla Ricerca e Sviluppo per le tecnologie autoveicolari, sostenere le iniziative di guida eco-compatibile e fornire adeguata informativa agli automobilisti.

Gli effetti dei potenziali di riduzione del CO<sub>2</sub> differiscono marcatamente, forse fino ad un fattore di dieci. Questi effetti devono essere identificati e confrontati nella fase 2. Oltre agli effetti anche i costi di queste iniziative debbono essere identificati e confrontati, dato che anch'essi possono variare significativamente. Le migliori iniziative possono essere identificate nella fase 3, e quindi implementate, solo quando sia i costi che i benefici sono stati chiaramente identificati.

L'Approccio Integrato è stato accettato come una strada adeguata da perseguire in CARS21. Come conseguenza le relative ricerche si svolgeranno nell'ambito del Secondo Programma Europeo sui Cambiamenti Climatici. L'ACEA parteciperà attivamente alle consultazioni fra i vari attori coinvolti, previste in questo processo. Il rapporto su queste ricerche sarà completato nei prossimi mesi di Aprile o Maggio. L'aggiornamento della strategia della UE sulle emissioni di CO<sub>2</sub> legate all'auto è atteso per il prossimo Settembre.