

## Questionario stakeholder industriali sulla proposta di Regolamento Co2 su auto e Van

### 1. Target di riduzione della CO2 per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri.

La proposta prevede, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri, un obiettivo di riduzione EU pari al 15% dal 2025 e del 30% dal 2030.

A differenza del target dal 2020, basato sul "vecchio" ciclo prova (NEDC), tali target saranno basati sul nuovo ciclo prova (WLTP- Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure), che entrerà a pieno regime dal 2021. Per tale motivo, la proposta non prevede un valore puntuale per i target, ma una riduzione percentuale considerando come riferimento i target specifici di emissione ai costruttori dal 2021.

- **Si ritiene appropriato prevedere gli stessi obiettivi di riduzione sia per le autovetture che per i van?**

I Veicoli Commerciali Leggeri (VCL) sono un prodotto completamente diverso dalle autovetture.

In particolare:

- ai VCL non sono applicabili tutte le soluzioni tecnologiche delle autovetture per ridurre le emissioni di CO2
- i minori volumi produttivi non consentono le medesime economie di scala
- tempi di sviluppo e i cicli di produzione più lunghi (fino a 15 anni) che non consentono margini di miglioramento ulteriori per i VCL
- limitate possibilità rispetto alle autovetture di sviluppare propulsioni alternative.

I VCL svolgono un ruolo chiave nella catena logistica essendo un bene strumentale essenziale nel lavoro delle PMI. L'efficienza del trasporto e il costo totale di esercizio sono fattori determinanti nell'acquisto di un veicolo, pertanto una % di riduzione delle emissioni di CO2 estremamente sfidante comporterebbe l'introduzione di nuove e costose soluzioni tecnologiche, che graverebbero anche sul consumatore finale.

Evidenziamo, inoltre, che l'elettrificazione dei VCL porterebbe ad un aumento della massa del veicolo, rischiando di determinare l'uscita dal campo di applicazione della proposta di Regolamento (senza apportare il beneficio atteso).

→ **Si ritiene pertanto che per i VCL l'obiettivo di riduzione conseguibile è al max del 13%, tenuto conto che tale valore equivale in termini di riduzione in g/CO2, alla riduzione del 20% per le autovetture.**

- **I livelli degli obiettivi di riduzione individuati dalla Commissione sono sufficientemente ambiziosi?**

I livelli proposti dalla Commissione sono eccessivamente ambiziosi.

La normativa esistente impone già oggi una riduzione delle emissioni di CO2:

- alle autovetture ponendo l'obiettivo medio di 95 g/km da raggiungere nel 2020 con un phase-in del 95% e nel 2021 al 100%, a fronte di un consuntivo di 118,1 g/km nel 2016;
- ai VCL l'obiettivo medio di 147 g/km da raggiungere nel 2020, a fronte di un consuntivo di 163,7 g/km nel 2016.

Questi obiettivi, definiti rispettivamente nel 2009 e nel 2011 in base al vecchio ciclo NEDC, sono molto più difficili da raggiungere con il nuovo e più rigoroso ciclo omologativo WLTP che ha reso l'attuale obiettivo CO2 al 2020/2021 più stringente di circa il 5%.

E' opportuno ricordare che gli obiettivi di riduzione di CO2 delle flotte nuove di auto e VCL, non dipendono dalla produzione, ma dal mercato. E' il consumatore che decide quale tecnologia acquistare e le attuali tendenze del mercato europeo stanno avendo un impatto diretto sulle emissioni medie di CO2 delle autovetture.

Nel 2017 si è registrato in alcuni paesi un aumento delle emissioni medie di CO2 delle nuove auto vendute, dovuto in particolare ai seguenti fattori:

- o il **calo della quota di mercato delle autovetture diesel**, che emettono il 15-20% in meno di CO2 rispetto a quelle equivalenti alimentate a benzina;
- o scarsa penetrazione del mercato di veicoli alimentati con tecnologie alternative (ad esempio, la quota di mercato dei veicoli a ricarica elettrica è rimasta molto bassa e rappresenta solo l'1,4% delle vendite di auto dell'UE nel 2017);
- o l'aumento della domanda di SUV, che oggi rappresentano quasi il 30% di tutte le auto vendute in Europa.

Queste tendenze di mercato, avranno un impatto determinante sulle emissioni di CO2 anche negli anni futuri, è pertanto fondamentale che le politiche ambientali, sociali e industriali trovino su questo tema un punto di incontro definendo target ambiziosi e realisticamente raggiungibili, che garantiscano accessibilità e convenienza ai cittadini europei, stimolando l'industria automotive europea e italiana ad investire nelle nuove tecnologie senza metterne a rischio la competitività e la leadership a livello globale.

Per raggiungere gli obiettivi della proposta al 2030 sarà necessario raggiungere una quota di mercato dei veicoli elettrificati di **almeno il 30% nel caso di soli BEV a oltre il 60% nel caso di soli PHEV, oltre a una consistente quota di veicoli ibridi**. La proposta della CE appare pertanto molto onerosa per la collettività (ad oggi l'auto elettrica ha un costo d'acquisto di molto superiore rispetto alle analoghe versioni a combustione interna: circa due volte rispetto a una vettura a benzina e circa 1.8 volte rispetto a una vettura diesel nel segmento B) e **rappresenta un evidente cambio di paradigma dell'industria automotive europea**.

L'imposizione regolamentare di specifiche tecnologie non può prescindere dalla capacità del mercato di assorbirle, perché non si penalizza solo la competitività dell'industria automotive, ma anche e soprattutto il consumatore finale costretto a sostenere costi elevatissimi per l'acquisto di nuovi veicoli.

Inoltre, la proposta prende in considerazione le sole emissioni allo scarico dei veicoli, prescindendo dall'efficienza delle tecnologie di produzione/smaltimento dei veicoli stessi e dei carburanti utilizzati, e in tal modo non promuove la ricerca di tecnologie "*low-carbon*" sull'intero ciclo di vita e non valorizza gli investimenti in corso per la progressiva de-carbonizzazione quali l'utilizzo dei combustibili liquidi, dei carburanti gassosi (GPL e metano) e del biometano per autotrazione (che contribuisce a sviluppare un'importante forma di economia circolare). Ne risulteranno penalizzati sia l'utilizzo di biocarburanti sempre più avanzati, sia l'impegno profuso nella ricerca & sviluppo di tecnologie tradizionali volte alla riduzione della CO2 penalizzando l'economia dell'industria manifatturiera della filiera del gas, che costituisce un'eccellenza nazionale con una forte presenza sui mercati mondiali.

➔ Per tali motivi si ritiene che un nuovo obiettivo per le autovetture al 2030 dovrebbe fare riferimento ad un livello non superiore al -20%, in linea con quanto previsto per altri settori industriali.

- Sono disponibili proiezioni in merito all'impatto in termini di emissioni di CO2 derivanti dall'attuazione della proposta?

Senza considerare la nuova proposta dalla Commissione, (riduzioni delle emissioni di CO2 -15% dal 2025 e -30% dal 2030 rispetto agli obiettivi del 2021), si stima che la quantità di CO2 prodotta al 2030 dal parco autovetture si riduce di circa il 37% rispetto ai valori del 2005, come illustrato nella tabella seguente, andando anche oltre l'obiettivo generale comunitario del 30%, che per l'Italia è pari al 33%.

Anni di anzianità	Anno 2005		Anno 2015		Anno 2030	
	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO2 (g/km)	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO2 (g/km)	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO2 (g/km)
0-5	34,5	153,5	20,0	122,2	28,6	89,3
6-10	31,0	170,8	28,3	142,2	26,9	93,0
11-15	18,3	177,5	24,2	153,2	21,7	107,1
> 15	16,2	175,9	27,5	175,6	22,8	130,4
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>166,9</b>	<b>100,0</b>	<b>150,0</b>	<b>100,0</b>	<b>103,5</b>
Parco circolante autovetture (unità)	34.667.485		37.351.233		35.140.971	
Percorrenza media (km)	12.000		11.200		12.000	
Parco autovetture x Percorrenza media (unità x km / 10 <sup>9</sup> )	416		418		422	
Stima emissioni medie CO2 (g/km)	166,9		150,0		103,5	
Stima Totale emissioni (kt)	69.426		62.757		43.651	
Dato Ispra (kt)	69.420		63.523		-	
					<b>-37,1%</b>	Riduzione emissioni medie rispetto 2005

Elaborazione ANFIA su dati EEA-ACI

Italia: Previsione riduzione emissioni CO2 parco circolante autovetture (2005-2030)

Evidenziamo che tali previsioni di riduzione superano gli obiettivi previsti dalla Strategia Energetica Nazionale per lo sviluppo della eco-mobilità, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica e ad un equo costo per i cittadini.

- Si concorda con l'introduzione di un target intermedio vincolante al 2025?

L'obiettivo intermedio al 2025, non è congruo e non è sostenibile economicamente ed industrialmente considerando che:

- un grande sforzo è ancora necessario in questi anni per raggiungere il target al 2020/2021;
- vi sono incertezze legate al passaggio dal vecchio ciclo di omologazione (NEDC) al nuovo (WLTP);
- i target specifici saranno noti solo nell'ottobre del 2022 per cui la data del 2025 risulterà molto ravvicinata tenendo conto delle tempistiche necessarie ai costruttori per lo sviluppo di adeguate alternative tecnologiche nel rispetto del principio costi-benefici;
- l'introduzione sul mercato delle tecnologie alternative dipende da molti fattori, non tutti imputabili ai costruttori.

Considerato che il **consuntivo 2016 in EU è risultato pari a 118,1 g/km** ne consegue che i costruttori già solo per raggiungere gli obiettivi al 2020 dovranno migliorare le emissioni di CO<sub>2</sub> della loro flotta di oltre il 25% in soli 3 anni, è irrealistico immaginare che l'assorbimento del mercato al 2025 raggiunga quote di veicoli elettrificati ricaricabili dall'1.4 % al 15% i 7 anni. .

Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri lo scenario è ancora più complesso in quanto il loro potenziale di elettrificazione è sensibilmente più basso delle autovetture. In questo segmento inoltre il diesel rappresenta ancora il 96% del mercato.

➔ **Si propone quindi di evitare l'introduzione di un obiettivo prima del 2030.**

- **L'eventuale introduzione di ulteriori flessibilità quali ad esempio banking, borrowing e trasferimenti tra i costruttori, potrebbero essere utili per il conseguimento dei target specifici ai costruttori?**

Alcuni meccanismi di flessibilità sono utili e anche necessari:

- una verifica a medio termine del mercato dei veicoli a basse emissioni che permetta di verificare la coerenza con gli obiettivi al 2030. Tale meccanismo dovrebbe consistere in una revisione a medio termine (2024/2025) per valutare l'effettiva presenza sul mercato dei veicoli a basse emissioni, nonché la disponibilità dell'infrastruttura necessaria, adeguando conseguentemente gli obiettivi di CO<sub>2</sub> al 2030. L'attuale bassa quota di mercato di questi veicoli, così come la scarsa attuazione fino ad oggi da parte degli Stati membri della Direttiva UE sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (DAFI), rende l'inclusione di una tale "verifica" determinante per l'industria;
- permettere di trasferire crediti, attraverso il meccanismo del pooling, tra costruttori di autovetture e costruttori di VCL, in modo da ridurre i costi per raggiungere i target;
- facilitare le modalità con cui ottenere le approvazioni delle eco-innovation, ad esempio attraverso liste già approvate, e prevedere di adattare il limite utilizzabile (cap) dagli attuali 7 gCO<sub>2</sub>/km ad almeno 10gCO<sub>2</sub>/km, per tenere conto del nuovo ciclo di omologazione WLTP che porta a maggiori valori assoluti;
- le autovetture (M1) a 9 posti che nella sostanza derivano da VCL dovrebbero essere considerate nella flotta dei Veicoli Commerciali Leggeri (N1);
- migliorare il meccanismo del pooling "aperto" in quanto con le regole attuali di fatto non può essere utilizzato (non c'è certezza nello scambio delle emissioni tra i costruttori che partecipano all'accordo);
- **definire phase-in nel primo periodo di obbligo dei nuovi obiettivi, compreso l'anno 2020 (phase-in dall'attuale 95% al 90%) e 2021 (95%), che risente del nuovo ciclo WLTP più severo del precedente NEDC. Tali phase-in dovrebbero essere applicati anche ai VCL.**

## 2. Distribuzione degli sforzi di riduzione tra i costruttori.

La proposta prevede una distribuzione degli sforzi tra i costruttori in funzione della massa delle flotte vendute:

- basata su una traiettoria lineare per le auto;
- basata su due traiettorie lineari con inclinazioni differenti nei periodi 2021-2025 e 2025- 2030 per i van.

- **Si ritiene appropriato il mantenimento di una distribuzione degli sforzi basata sul parametro utilità della massa?**

Si, in quanto esiste una relazione chiara e diretta tra l'efficienza del carburante e la massa (la quantità di energia necessaria per accelerare un'autovettura è principalmente proporzionale alla massa del veicolo). Oggi, quattro dei più grandi mercati automobilistici (UE, Giappone, Cina e Corea del Sud) utilizzano questo parametro.

- **Si concorda con le traiettorie di riduzione individuate nella proposta di Regolamento? Traiettorie differenti potrebbero garantire una maggiore equità nella distribuzione dello sforzo tra costruttori?**

Evidenziamo che le traiettorie lineari riguardano il periodo 2025-2029 e a partire dal 2030 e non quelle indicate nella domanda.

La suddivisione degli sforzi tra i costruttori sulla base di una traiettoria lineare in funzione del parametro massa rappresenta una soluzione condivisibile, compresa la doppia pendenza proposta per i Veicoli Commerciali Leggeri. Una maggiore attenzione dovrebbe essere posta invece nella definizione delle relative pendenze date le incertezze legate al passaggio dal vecchio ciclo di prova NEDC al nuovo ciclo WLTP e ai relativi sviluppi del mercato nel 2021.

Si propone di attendere il 2021 per definire le pendenze delle rette, in modo da suddividere più correttamente gli sforzi tra i costruttori.

Inoltre, nella definizione degli obiettivi specifici dei VCL dovrebbe essere escluso il fattore di correzione ( $\emptyset$  targets - EU fleet-wide target 2025/30) che determina per i costruttori con massa media inferiore alla massa media del mercato un maggiore onere, oltre ai target medi percentuali richiesti dal regolamento. In questo modo si terrebbe parzialmente in conto la necessità di definire obiettivi medi meno stringenti per i VCL rispetto alle autovetture.

### **3. Incentivi ai veicoli a zero-basse emissioni.**

La proposta prevede un meccanismo di incentivazione all'immissione in commercio dei veicoli a zero-basse emissioni (ZLEV). In particolare, qualora il costruttore riesca ad immettere sul mercato almeno il 15% dal 2025 e almeno il 30% dal 2030 di veicoli ZLEV, riceverà un "bonus" sul proprio target specifico.

Il meccanismo di incentivazione prevede una maggiore premialità per i veicoli a zero emissioni (veicoli elettrici puri).

- **Si ritiene che l'incentivo proposto rispetti il principio di neutralità tecnologica?**

In linea di principio l'approccio proposto viene accolto favorevolmente.

Si ritiene tuttavia che la formulazione attuale disattenda la neutralità tecnologica in quanto nella definizione di ZLEV, nella sostanza, sono presi in considerazione i veicoli a trazione elettrica (BEV). Sarebbe fondamentale considerare maggiormente anche gli ibridi Plug-in (PHEV), che rappresentano un'importante tecnologia di transizione verso la mobilità a basse emissioni di carbonio, soprattutto in assenza di infrastrutture di ricarica di grandi dimensioni.

- **Le soglie individuate per l'applicazione dell'incentivo (15% e 30%) sono adeguate a favorire la penetrazione dei veicoli ZLEV e la conseguente transizione verso una decarbonizzazione dei trasporti su strada?**

Data l'enorme incertezza sul futuro sviluppo e accettazione da parte del mercato dei veicoli elettrificati, difficilmente i bonus previsti potranno essere utilizzati se permangono le soglie proposte (queste % sono in contraddizione anche con quelle previste nella valutazione di impatto).

Inoltre occorre considerare un più alto contributo dei PHEV e limiti di emissione per le autovetture fino a 60 gCO<sub>2</sub>/km sul ciclo WLTP e 70 gCO<sub>2</sub>/km per i VCL.

- ➔ **Si propone di rimuovere il benchmark al 2025, in coerenza con la soppressione dell'obiettivo 2025, e adottare percentuali più realistiche al 2030 (20% per le autovetture e 13% per i VCL).**

- Siete favorevoli all'introduzione di un MALUS qualora i costruttori non raggiungano le soglie individuate dall'incentivo?

No, l'introduzione di un *malus* non si ritiene giustificato. Un costruttore deve poter raggiungere l'obiettivo senza dover necessariamente farlo con un'elevata quota di veicoli elettrici.

#### 4. Altri elementi della proposta

- Ci sono ulteriori osservazioni relative ad altri elementi della proposta di Regolamento?

L'attuale proposta impone di misurare esclusivamente le emissioni allo scarico delle auto, prescindendo dall'efficienza delle tecnologie di produzione/smaltimento dei veicoli stessi e dalla tipologia dei combustibili utilizzati. Sarebbe opportuno che la proposta fosse integrata dando spazio anche alla dimensione rinnovabile dei carburanti effettivamente utilizzata dai veicoli circolanti, nello specifico bisognerebbe tenere in considerazione:

- la componente rinnovabile del combustibile utilizzato con il risparmio di CO2 sia a livello di produzione che di utilizzo (altrimenti peserebbe nello stesso modo l'utilizzo di metano o di biometano, di gasolio o di gasolio con alte % di bio).

In tal modo nel calcolo delle emissioni medie dei veicoli immatricolati da un determinato costruttore potrebbero essere computati, oltre ai livelli di emissione corrispondenti ai veicoli a GPL e metano venduti, anche quelli derivanti dalle quote di utilizzo dei biocarburanti e del biometano presenti nei Paesi ove i veicoli vengono immatricolati. I biocarburanti avanzati presentano spesso emissioni di CO2 prossime allo zero e talvolta addirittura negative. Anche il contributo di nuove formulazioni di carburanti potrà consentire la messa a punto di motorizzazioni avanzate con sensibili riduzioni nelle emissioni di CO2. In prospettiva futura, infine si dovrà tener conto anche della progressiva decarbonizzazione attesa dai carburanti liquidi prodotti nelle raffinerie. Non tener conto di questi aspetti vuol dire indirizzare le scelte tecnologiche verso soluzioni univoche, alterando la competitività all'interno dell'Unione Europea con fortissime penalizzazioni proprio per l'Italia, penalizzazioni che i nostri negoziatori dovranno contrastare.

#### 5. Impatto economico e occupazionale della proposta di Regolamento

Sulla base delle analisi condotte dalla Commissione, dall'attuazione della proposta non risulterebbero rilevanti impatti negativi in termini economici ed occupazionali. Tuttavia la Commissione prevede un'evoluzione del mercato del lavoro, verso la creazione di nuove professionalità.

- Quali impatti si prevedono sul settore di appartenenza derivanti dall'attuazione della proposta di Regolamento?

Per poter valutare gli impatti è importante prima di tutto aver presente tutti i numeri del settore automotive italiano:

**La struttura dell'industria diretta e attività produttive indirette (ANFIA su dati ISTAT 2015)  
Fabbricazione di autoveicoli e loro motori, Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi,  
parti e componenti per autoveicoli**

5.767 imprese  
253.492 addetti diretti e indiretti settore produttivo

- o 160.204 addetti diretti
- o 93.288 indiretti attività produttive

7% degli occupati nell'industria manifatturiera  
5° paese per addetti diretti in UE (dopo GE, FR, PL, RO)  
388 milioni di ore lavorate dai dipendenti

**Dimensioni della filiera componentistica italiana (attività produttive dirette e attività produttive indirette)**

4.932 imprese, di cui 1.407 dirette  
177.383 addetti

- o 84.095 addetti diretti
- o 22.058 addetti nella produzione di motori, generatori e trasformatori elettrici

45 Miliardi € fatturato complessivo  
1,1 Miliardi € di saldo attivo dal commercio internazionale di motori e parti di motori

**I dati economici (attività produttive dirette e indirette):**

93 miliardi € di fatturato delle attività produttive

- o 10,5% del fatturato dell'industria manifatturiera e il 5,6% del PIL a prezzi correnti

78,54 miliardi € di acquisti di beni e servizi

- o 11,6% degli acquisti dell'industria manifatturiera

79,46 miliardi € il valore della produzione,

- o 9,2% del valore della produzione dell'industria manifatturiera

17,03 miliardi € di valore aggiunto al costo dei fattori produttivi,

- o 8% del valore aggiunto dell'industria manifatturiera

3,7 miliardi € di investimenti fissi lordi,

- o 14% dell'industria manifatturiera

1,7 miliardi € la spesa in R&S intra-muros investito dalle attività produttive dirette dell'industria automotive

- o 2,5% del fatturato delle attività dirette dell'industria automotive
- o 13,2% della Spesa totale in R&S (incluso agricoltura e estrazioni)
- o 18,8% della spesa in R&S dell'industria manifatturiera

**Gettito fiscale sulla motorizzazione (ANFIA 2016)**

73 miliardi €

- o 16% delle entrate tributarie

### Produzione di autoveicoli in unità (ANFIA su dati Costruttori 2017)

1.142.210 autoveicoli+furgoni+camion+bus prodotti in Italia (+3,5% sul 2016 e +36% sul 2010)

- 742.000 Autovetture
  - 471.000 benzina
  - 233.000 diesel
  - 38.000 GPL e CNG
  - 49% SUV piccoli - 28% superutilitarie - 7% utilitarie

65% esportato nel mondo

7° paese produttore di autovetture in UE (dopo GE, ES, UK, FR, CZ, SK)

3° paese produttore di veicoli commerciali leggeri in UE (dopo ES, FR)

### Mercato (ANFIA su dati Ministero dei Trasporti 2017)

2,19 milioni autoveicoli (autovetture+veicoli commerciali+veicoli industriali) +6,8% sul 2016

33.000 rimorchi e semirimorchi leggeri e pesanti +4% sul 2016

- 1,97 milioni Autovetture +8% sul 2016
  - 56% diesel e 11,7% alimentazione alternativa
  - 55% autovetture intestate ai privati e 45% a società

### Servizi di manutenzione e riparazione di autoveicoli e commercio di componenti e accessori (ANFIA su dati ISTAT 2015)

189.169 addetti alla manutenzione, riparazione degli autoveicoli

- 13,31 miliardi € di fatturato

61.780 addetti al commercio di parti e accessori di autoveicoli

- 16,19 miliardi € di fatturato

### Parco circolante (ACI 2016)

42,86 milioni di autoveicoli circolanti

E' importante ricordare che il valore della produzione non si esaurisce nel numero delle auto prodotte ma nel valore che esse incorporano. Uno studio di Prometeia e Unioncamere del 2015 analizzando i moltiplicatori del valore aggiunto ha evidenziato che nella filiera automotive italiana, ogni euro della fase industriale genera ulteriori 2,2€ ovvero, ogni 100€ di esportazioni dell'industria automotive si traducono in 60,7€ di valore aggiunto e che ogni occupato della fase industriale sostiene in media altri 2 occupati in settori differenti dal proprio.

E' noto che con la progressiva elettrificazione dei veicoli, l'industria dei motori a combustione interna subirà un ridimensionamento produttivo.

Ricordiamo che i motori a combustione interna sono costituiti da diversi sistemi (impianti) che ne permettono il funzionamento, quali: Impianto d'accensione (nel caso dei motori ad accensione comandata), Impianto d'alimentazione, Impianto d'avviamento, Impianto di raffreddamento, Impianto di scarico. C'è poi la necessità del cambio di velocità per la trasmissione del moto al veicolo.

Mentre il motore elettrico è notevolmente più semplice. Il cuore del veicolo elettrico è rappresentato dalle batterie, con tutte le incertezze che ancora oggi sono presenti. Per questi motivi si presume che la transizione tecnologica avrà un forte impatto sulla composizione e sull'occupazione attuale della filiera, vista la minore necessità di manodopera manifatturiera e la nascita di competenze molto diverse da quelle attuali.



- Sarà pertanto fondamentale che le politiche ambientali, sociali e industriali trovino un punto di incontro definendo target ambiziosi ma realisticamente raggiungibili, stimolando l'industria automotive ad investire nelle nuove tecnologie, accompagnandola verso la transizione cercando di non metterne completamente a rischio la competitività e la leadership a livello globale su alcune tecnologie.

**Sono stati sviluppati analisi di settore o previsioni in merito all'impatto del provvedimento sul vostro settore? Se sì sono disponibili dati a supporto?**

No, al momento non esistono studi di impatto sulla filiera automotive italiana ed europea.

→ ANFIA, insieme ad alcuni stakeholder convocati al tavolo dello scorso 26 Marzo sul dossier CO2, ha inviato, come richiesto dai Ministeri presenti, un documento in cui è stato ipoteticamente sviluppata una simulazione di impatto della proposta di regolamento così come presentata dalla CE, sul mercato italiano e conseguentemente sul gettito erariale.

---