



## PANORAMICA DELLE PRINCIPALI SCELTE DI PROGETTO

### Principali scelte di progetto

<b>Attività</b>	Case automobilistiche <sup>A</sup>
<b>Scope emissioni</b>	Scope 3, Categoria 11 <i>Tank-to-wheel</i> (basandosi sui dati di produzione e sui fattori di emissione)
<b>Metrica</b>	Intensità fisica
<b>Attività di finanziamento</b>	Portafoglio creditizio corporate: utilizzi
<b>Punteggio PCAF</b>	3,0
<b>Scenario</b>	IEA NZ 2050 (Mondo)

L'analisi si è concentrata sui produttori di veicoli leggeri che comprendono autovetture ed autocarri leggeri, in linea con le best practice e linee guida del mercato e con l'attuale disponibilità di dati.

La valutazione del profilo di emissioni del portafoglio si è concentrata sulle emissioni di Scope 3, categoria 11 *Tank-to-wheel* (TTW), rispetto alle quali le case automobilistiche dispongono di maggiori leve per realizzare la decarbonizzazione, come il passaggio ai veicoli elettrici e il miglioramento dell'efficienza dei carburanti.

La metrica principale per il settore Automotive è stata quella dell'intensità fisica ponderata per l'esposizione ( $gCO_2/vkm$ ), che misura l'intensità delle emissioni di Scope 3, categoria 11 TTW, dei nuovi veicoli prodotti.

L'esposizione del portafoglio in scope al 31/12/2021 ammontava a €1,8mld per il settore Automotive.

# 1,8mld

utilizzi del portafoglio in esame al 31/12/2021

## STIMA DELLA BASELINE

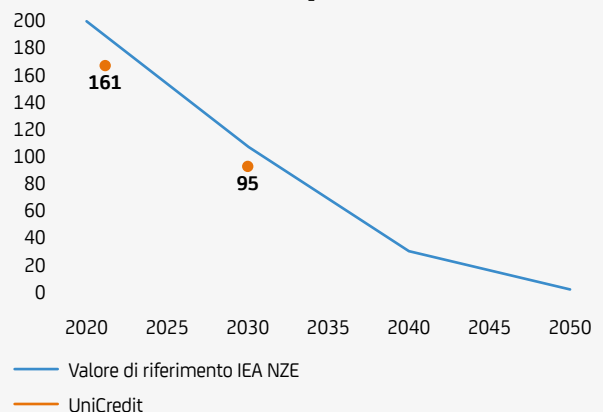
Input	Fonte dei dati
<b>Dati finanziari (esposizione)</b>	Interna
<b>Emissioni TO</b>	Scope 3, Categoria 11 TTW - Calcolate utilizzando i dati di produzione e i fattori di emissione
<b>Produzione (per tipo di tecnologia)</b>	Fornitori di dati esterni
<b>Fattori di emissione (stima della baseline)</b>	Environmental Protection Agency (EPA)
<b>Baseline per l'intensità finanziata</b>	161 $gCO_2/vkm$
<b>Finanziamenti iscritti in bilancio (utilizzi)</b>	€1,8mld

Per calcolare l'intensità delle emissioni sono stati utilizzati i seguenti dati: dati di produzione a livello di controparte (numero di veicoli prodotti, per tipo di tecnologia) e le emissioni di Scope 3, Categoria 11 *Tank-to-wheel* (TTW), dei nuovi veicoli venduti, calcolate applicando un fattore di emissione ( $CO_2$ ) ai dati di produzione, per tipo di tecnologia e produttore. Il fattore di emissione si basa sui dati dell'Environmental Protection Agency (EPA), l'agenzia per la protezione dell'ambiente degli Stati Uniti, ed è stato rettificato per le diverse aree geografiche mediante moltiplicatori regionali.<sup>B</sup>

## DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

Lo scenario IEA NZE 2050 è stato scelto come riferimento per misurare l'allineamento del portafoglio grazie alla disponibilità di un percorso specifico per il settore Automotive, alla sua credibilità e all'allineamento con le linee guida della NZBA.

### Intensità delle emissioni del settore automobilistico TTW nello scenario NZE ( $gCO_2/vkm$ )



Per il 2021 lo scenario stima un'intensità fisica pari a 184  $gCO_2/vkm$ . Lo scenario IEA NZE 2050 si riferisce a un obiettivo di intensità delle emissioni che comprende l'intero parco veicoli esistente, mentre la baseline della banca è calcolata sulla base dell'intensità fisica riconducibile esclusivamente alle vendite di nuovi veicoli da parte dei produttori, in base alla disponibilità di dati esterni e alle prassi di mercato.

L'intensità fisica della baseline della banca per il 2021, pari a 161  $gCO_2/vkm$ , risulta già inferiore rispetto all'intensità fisica prevista dallo Scenario IEA NZE 2050 per il 2021 (184  $gCO_2/vkm$ ).

# 95 $gCO_2/vkm$

L'obiettivo di convergenza intermedio per il 2030 prevede una riduzione del 41% rispetto al valore di riferimento

<sup>A</sup> Identificate mediante il codice NACE 29.10.

<sup>B</sup> Definiti nell'ambito dell'iniziativa GFEI 2021 della IEA.