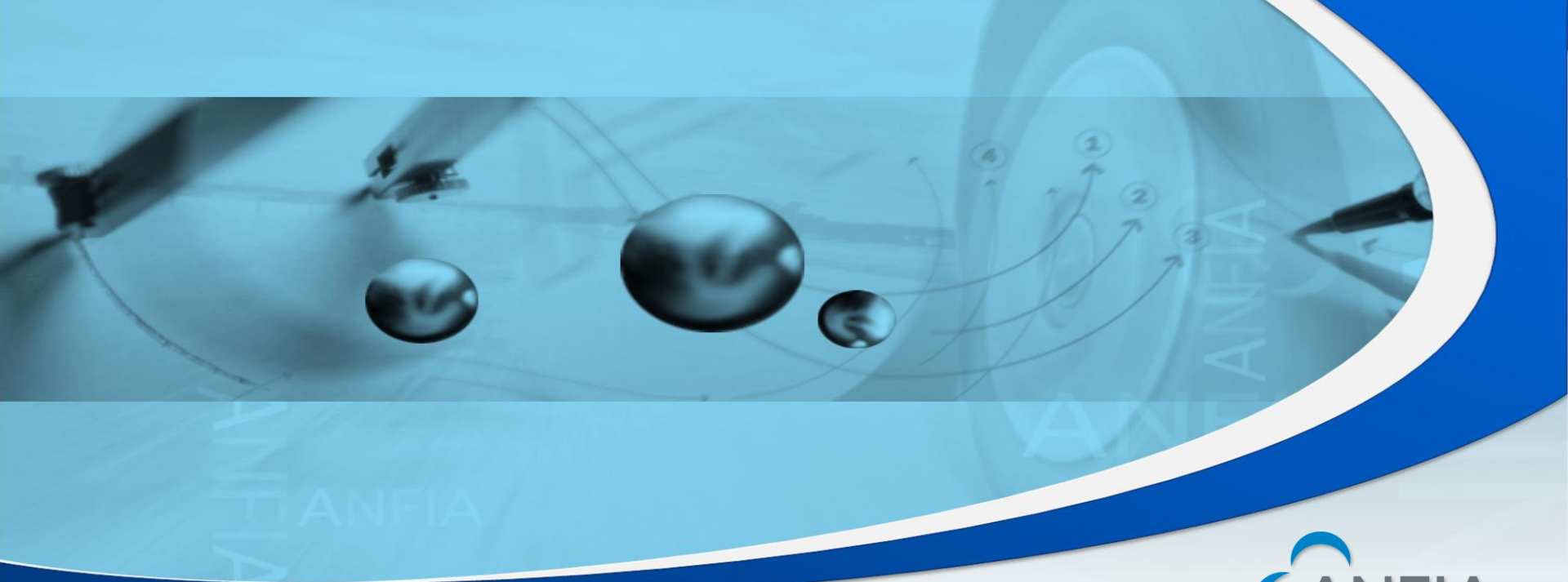




Gianmarco Giorda
Direttore di ANFIA

Napoli, 21 maggio 2018

Agenda

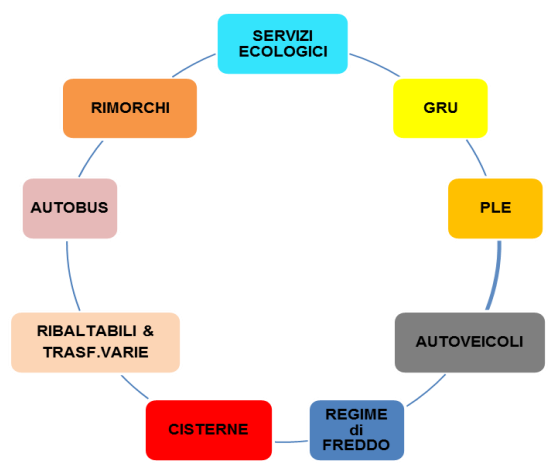
1. ANFIA e l'industria automotive in Italia
2. Le principali sfide regolamentari in Europa
3. Conclusioni: la mobilità sostenibile secondo ANFIA



ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, con **290 aziende associate**, rappresenta l'intera filiera automotive italiana ed è una delle principali associazioni di categoria di Confindustria

► **Struttura e settori rappresentati: 3 Gruppi merceologici suddivisi in Sezioni**

GRUPPO COSTRUTTORI



GRUPPO COMPONENTI



GRUPPO CARROZZIERI E PROGETTISTI



► **Attività associative**



► **Vision: creare valore per il mondo automotive**



**3.200 imprese settore produttivo
(autoveicoli, componenti, pneumatici)**



82 Mld € di fatturato pari al 5% del PIL



**1,2 milioni di addetti (diretti e indiretti) di cui 256.000 nella
filiera produttiva
7% del settore manifatturiero italiano**



**1° investitore privato in R&S, con una spesa del 3% del
fatturato per il comparto Autoveicoli , pari al 20% della spesa
del settore manifatturiero**



39 Mld € di export pari al 48% del fatturato complessivo





Ha puntato solo sulla tecnologia Ibrida, **sostenendo e proteggendo la sua industria nazionale**



Punta a sviluppare l'industria dell'elettrico dando generosi **incentivi ai produttori nazionali** e facendo leva sulle sue risorse naturali (4° Paese al mondo per quantità di litio)



Leader mondiale nella tecnologia dei motori ICE e nelle motorizzazioni alternative.

Con la Direttiva DAFI ha sposato il principio di neutralità tecnologica, **sostenendo la competitività globale e l'occupazione della sua industria.**



Leader mondiale nella tecnologia del motore a gas e nella produzione di componentistica dei motori ICE.

Per poter raggiungere gli obiettivi ambientali, deve riuscire a declinare le politiche della mobilità sulla realtà nazionale, coniugandole con adeguate politiche industriali

La politica europea di decarbonizzazione, cosa ne pensa l'industria AUTOMOTIVE



- 1 – nuovi obiettivi CO₂ post 2020
- 2 - piano d'azione implementazione DAFI



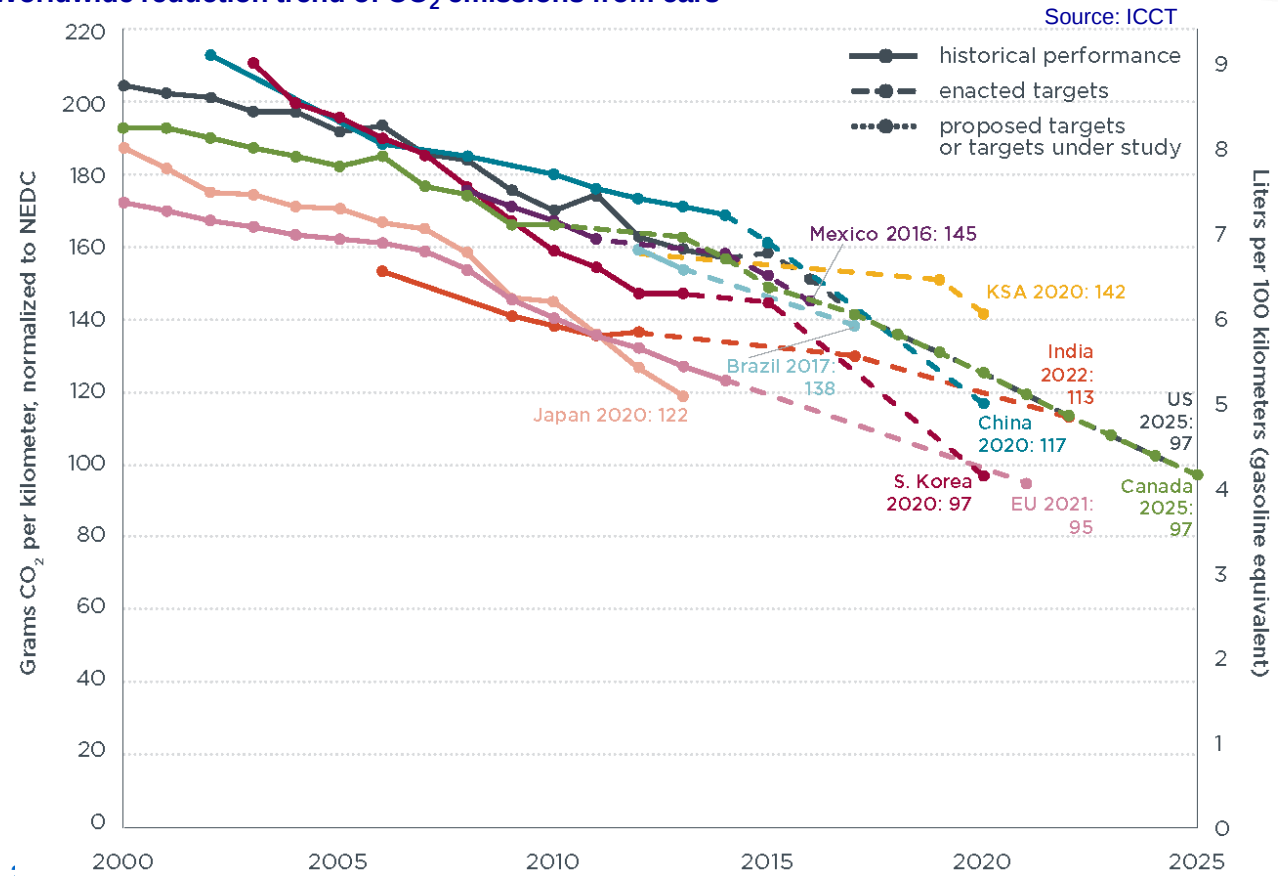
Gli obiettivi di riduzione della CO₂ **non dipendono dalla produzione, ma dal mercato**, per raggiungerli bisogna lasciare **libera scelta all'industria** e ai cittadini nel rispetto del principio di **neutralità tecnologica**.



Le politiche ambientali, sociali e industriali devono andare di pari passo, 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**.

Passenger cars CO2 reduction targets

Worldwide reduction trend of CO₂ emissions from cars



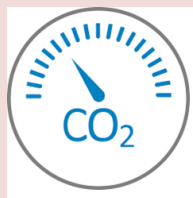
EU targets: i tassi di riduzione sono i più ambiziosi al mondo
130 g/km target nel 2015,
95 g/km target entro 2021 e i nuovi limiti fissati per il post 2021

La proposta CO2 post 2020 per autovetture e vans



2021

- Target a 95 gr/CO₂ per autovetture **(-40% vs 2007)**
- Target a 147 gr/CO₂ per veicoli commerciali leggeri **(-30% vs 2007)**



2025

- **Riduzione del 15%** rispetto al target del 2021 per le autovetture e per i commerciali leggeri



2030

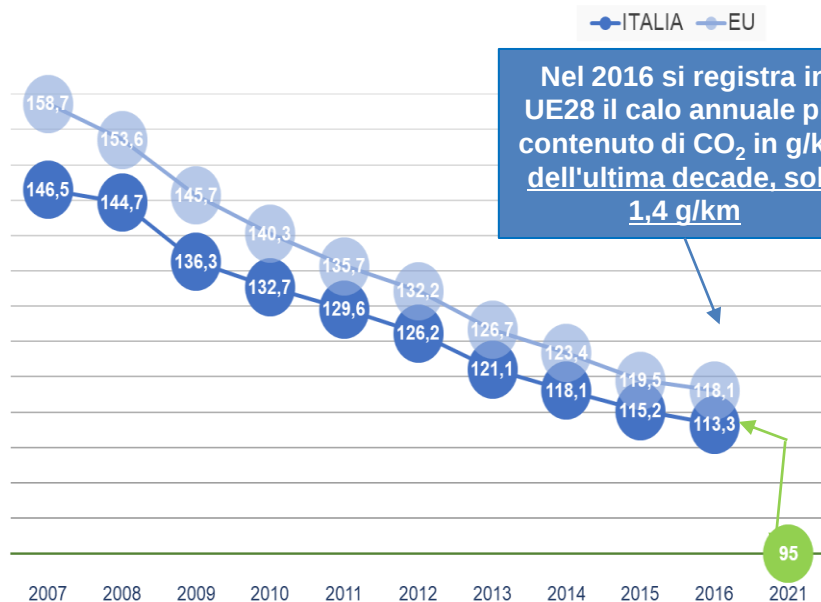
- **Riduzione del 30%** rispetto al target del 2021 per le autovetture e per i commerciali leggeri

I Costruttori che raggiungeranno i target citati in termini di **vendita di ZEV/LEV** avranno **crediti da utilizzare** per gestire segmenti con emissioni maggiori

Poiché la procedura di test WLTP sarà introdotta gradualmente nei prossimi anni, i **nuovi target della flotta 2025 e 2030 non sono definiti come valori assoluti (in g CO₂/km), ma espressi come riduzioni percentuali** rispetto alla media dello specifico obiettivo di emissione per il 2021.

Monitoraggio europeo emissioni CO2 delle nuove auto immatricolate

UE/ITALIA - Emissioni medie CO2 (g/km) delle nuove auto immatricolate
EU/ITALY - Average CO2 emissions (g/km) of new car sold



Risultati con NEDC (New European Driving Cycle)

Elaborazione grafica ANFIA su dati EEA

Nel 2016 si registra in UE28 il calo annuale più contenuto di CO₂ in g/km dell'ultima decade, solo 1,4 g/km

Mediamente le autovetture nuove vendute nel 2016 hanno emissioni medie di CO₂ superiori di 23 g/km rispetto al target di 95 g/km fissato per il 2021.

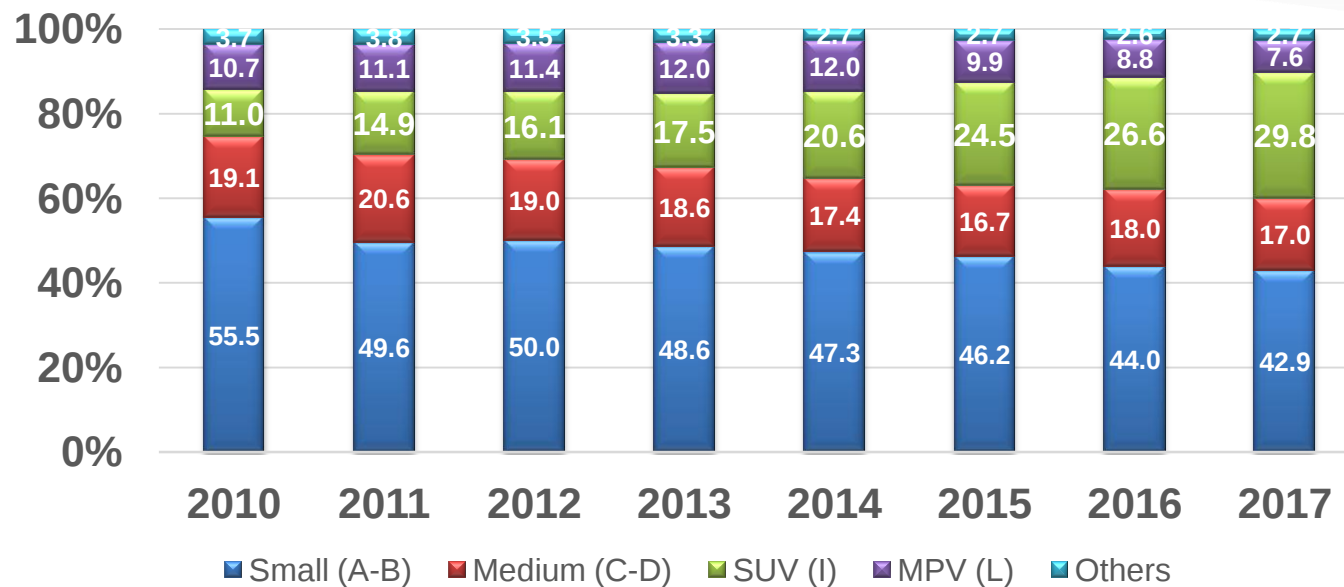
2016 → Francia, Germania, UK hanno conseguito riduzioni delle emissioni medie di CO2 in g/km inferiori alle media UE, in Italia la riduzione è stata superiore.

2017 → Le vendite di auto diesel dei major markets, con la sola eccezione dell'Italia, si riducono del 13% in Germania, del 17% in UK, del 5% in Francia e del 9% in Spagna. Un fattore che ha contribuito all'aumento delle emissioni medie delle nuove auto vendute in Germania (+0,4% sul 2016) e in UK (+0,8% sul 2016).

AFV - primi 5 mercati dell'Ue/Efta 2017

1. Italia (24,1%)
2. Gran Bretagna

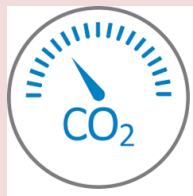
Mercato italiano autovetture per segmenti



2017: Autovetture con prezzo detax > 60.000€ 0,8%
da 30.000 a 60.000€ 10,2%
meno di 30.000€ 89%

La proposta CO2 post 2020 per veicoli industriali

Proposta UE post-2021 (18 maggio 2018)



2025



2030

2019

- Il 2019 verrà utilizzato come baseline su cui calcolare le riduzioni al 2025 e 2030

- **Riduzione del 15%** rispetto ai valori del 2019

- **Riduzione del 30%** rispetto ai valori del 2019

Target eccessivi che non tengono in considerazione la specificità del settore VI con lead time più lunghi di altri comparti

Positiva la baseline al 2019, anno in cui entrerà in funzione il VECTO tool e il riferimento esplicito nella proposta alle tecnologie LNG come alternativa al gasolio

Il Sole
24 ORE

Dir. Resp.: Guido Gentili

FOCUS

Auto

LA STRETTA UE

Dieselgate, entrano
in vigore i nuovi test
sulle emissioni

NAZIONE - Carlino - GIORNO

Dir. Resp.: Andrea Cangini

IL MERCATO NEL 2025 SARANNO IL 25% DEL TOTALE

Auto elettriche, la svolta I big investono sul futuro

MF

Dir. Resp.: Pierluigi Magnaschi

I SINDACI DI STOCCARDA E MONACO SONO I PRINCIPALI SOSTENITORI DI QUESTA LINEA

Nella Ue il diesel rischia il bando

Un numero sempre maggiore di città europee sta pensando di limitare o addirittura di vietare l'uso di veicoli a gasolio sul territorio comunale. Anche Parigi e Londra stanno valutando l'idea

il Giornale

Dir. Resp.: Alessandro Sallusti

LE PREVISIONI DI ALIXPARTNERS

Rivoluzione entro il 2030: elettrica un'auto su cinque e addio al vecchio diesel

La mobilità verde favorita dal taglio dei costi delle batterie. In Italia il nodo delle ricariche

OmniAuto.it
motori.com

Roma ferma le Diesel Euro 6: c'è l'ordinanza

La Sindaca Raggi firma il divieto per quattro Domeniche Ecologiche, dal 19 novembre all'11 febbraio
pubblicato il 16 novembre 2017
di Fabio Gemelli

Una strategia integrata di mobilità sostenibile per il futuro:

- Favorire la diffusione delle auto ad alimentazione alternativa nella logica della **neutralità tecnologica**
- **Continuo investimento sui powertrain tradizionali (soprattutto diesel)**
- Potenziamento del **Trasporto Pubblico Locale** e nuovi modelli di mobilità condivisa (car, scooter e van sharing)
- Veicoli **autonomi e connessi**



Grazie per l'attenzione!

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Corso Galileo Ferraris, 61 – 10128 Torino

Tel.: +39 011 55 46 505

Fax: +39 011 54 59 86

Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma

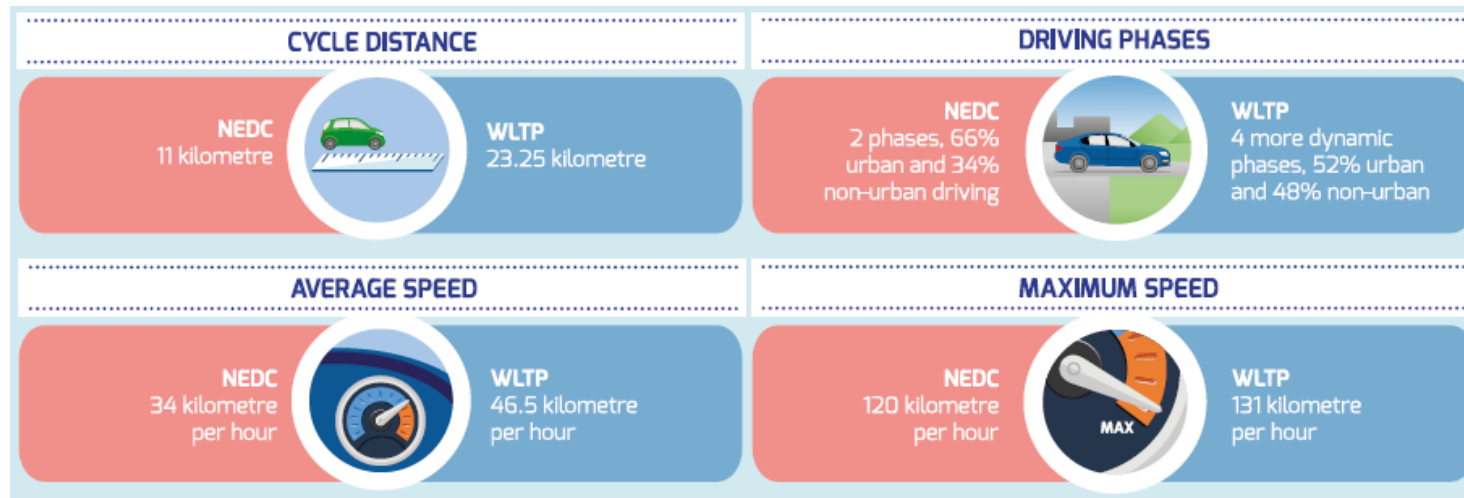
tel. +39 06 54221493

fax +39 06 54221418

Mail: anfia@anfia.it

www.anfia.it

Nuova procedura di prova armonizzata per la misura delle emissioni dei veicoli leggeri (WLTP) in vigore dal settembre 2017



WLTP molto più severo e probante rispetto al vecchio NEDC

Confronto limiti emissivi: Euro 1 (1992) vs Euro 6 (2014)

Introduction dates			Petrol		Diesel		Petrol & Diesel
Euro standard	New approvals	All new registrations	NOx (g/km)	Mass of particles (g/km)	NOx (g/km)	Mass of particles (g/km)	Number of ultra-fine particles per km
Euro 1	1 July 1992	31 December 1992	0.97 ⁽¹⁾	-	0.97 ⁽¹⁾	0.14	-
Euro 6	1 September 2014	1 September 2015	0.06	0.0045 ⁽²⁾	0.08	0.0045	6×10^{11} ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾
⁽¹⁾ Expressed as HC+NOx. ⁽²⁾ Applicable to direct injection petrol engines. ⁽³⁾ Applicable to diesel engines only. ⁽⁴⁾ Limit of 6×10^{12} in the case of direct injection petrol engines. ⁽⁵⁾ Common limit of 6×10^{11} for direct injection petrol engines and diesel engines from September 2017/September 2018.							

Per i motori diesel la riduzione ottenuta, a parità di condizioni (ciclo NEDC), sui principali inquinanti gassosi è stata pari a:

- NOx - 92 % rispetto 20 anni fa
- PM10 - 97 % rispetto a 20 anni fa