



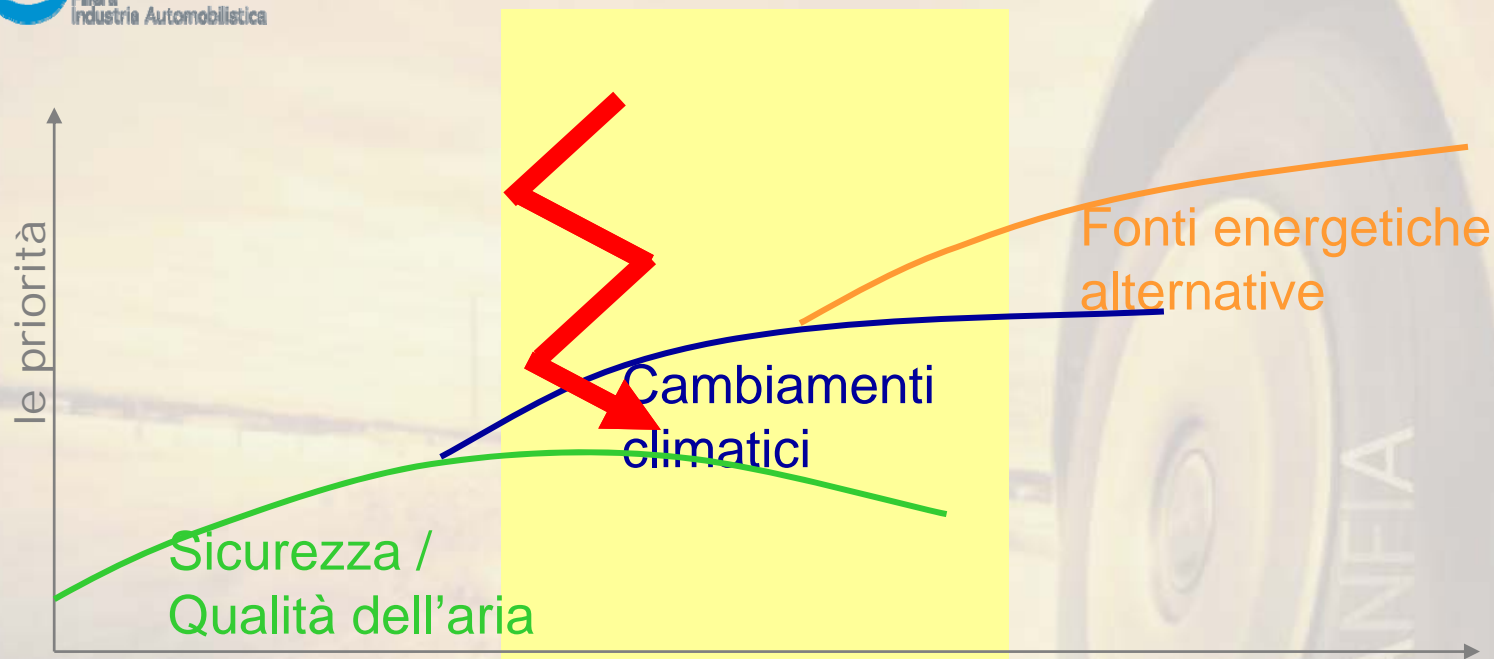
Convegno EFFICIENZA ENERGETICA:
*punto di forza per l'Italia, efficace per
l'Europa, più intelligente per tutti*

Guido Federico Rossignoli

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera
Industria Automobilistica

Roma, 5 novembre 2009

Le sfide regolamentari della filiera....sfida competitiva per la sopravvivenza



1970

- Normative emissioni/sicurezza
- Quasi regulation (Euro NCap)
- Direttive sulla qualità dell'aria
- Piani Regionali (Limitazioni alla circolazione)

2000

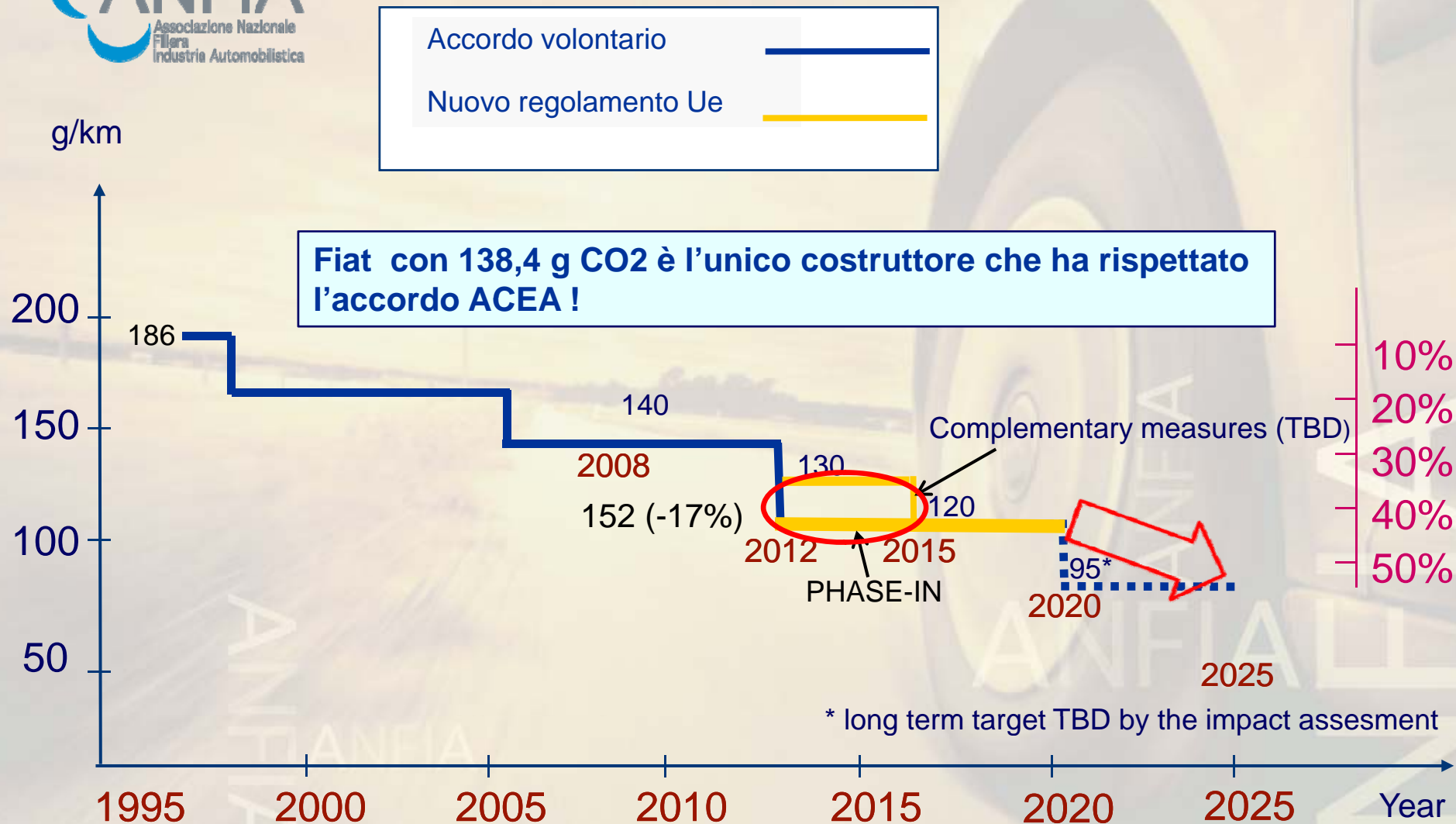
- Accordo volontario ACEA sul CO2
- Protocollo di Kyoto
- Nuova Strategia EU per la riduzione del CO2
- Attesa la nuova strategia di Copenhagen (Dic 09)

2015

2030

- Strategie per l'approvvigionamento energetico
- Nuovi carburanti: Biocarburanti, Metano, Elettrico, idrogeno?

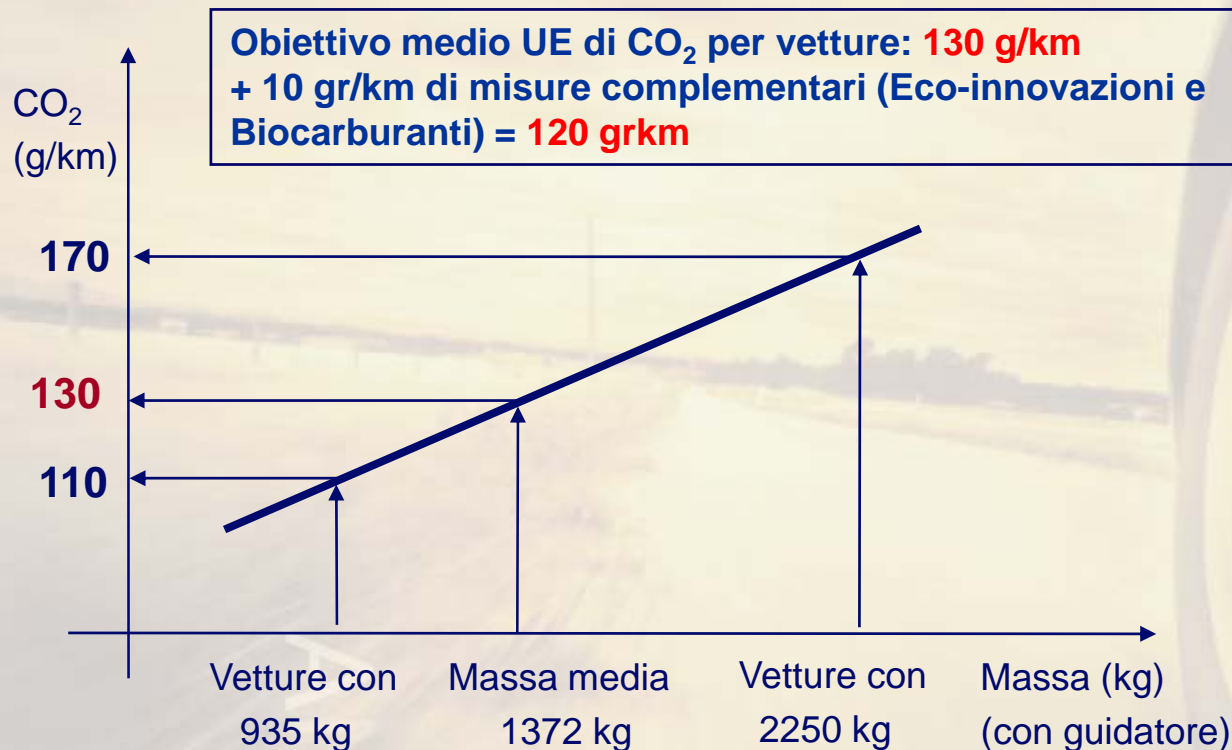
Riduzioni CO₂ per auto nell'Ue



Fiat con 138,4 g CO₂ è l'unico costruttore che ha rispettato l'accordo ACEA !

Acea ha già ridotto del 17% le proprie emissioni medie
Al 2012 ulteriore riduzione del 23% delle emissioni medie
Al 2020 ulteriore riduzione del 39% delle emissioni medie

Riduzioni CO₂ per auto Nuovo Regolamento UE



Manufacturers	Target 2012 "Slope 60%" (*) (g/km)
FIAT Group	122
PSA	126
RENAULT	127
Toyota	127
GM	129
FORD	132
Volkswagen Group	134
BMW	137
Daimler Chrysler	138
PORSCHE	144
.....
Total	130

(* Source: EU Commission
(data related to product ranges 2006)

Con questo Regolamento:

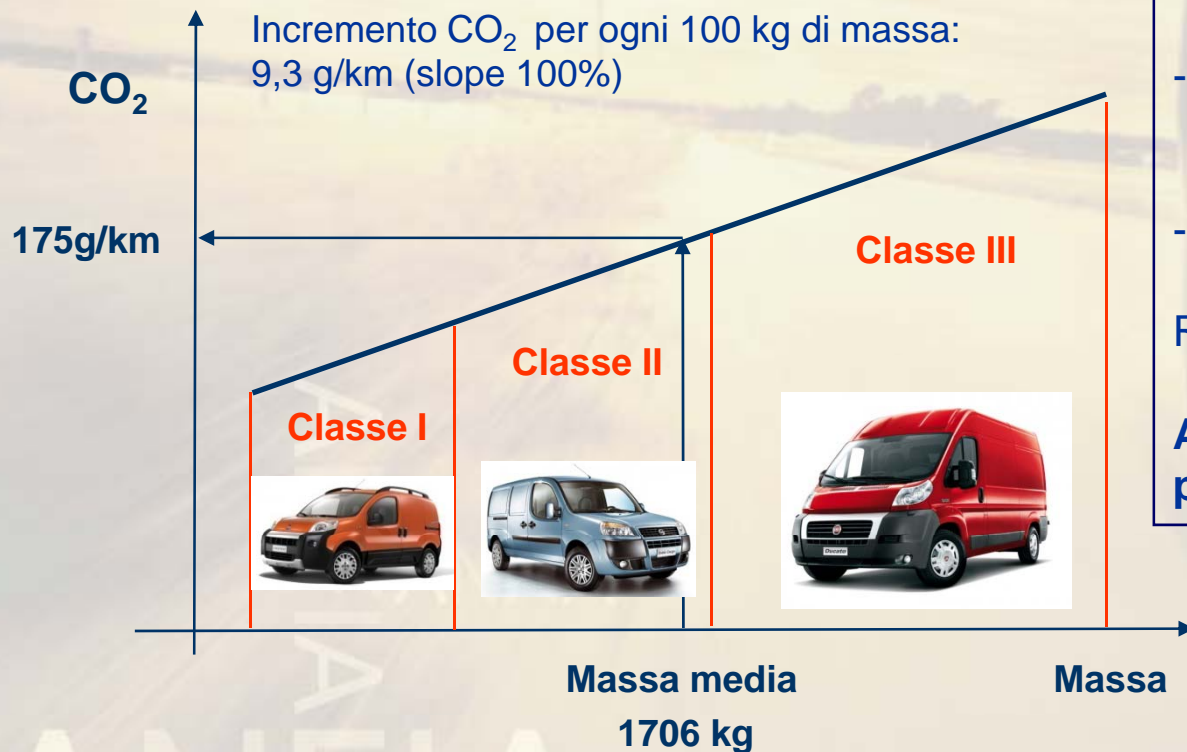
- Non viene applicato il principio "chi inquina paga"
- Non tiene conto degli sforzi già effettuati
- Comporta penalità sproporzionate se comparate agli altri settori

=> Aumento costo medio per vettura stimato dalla Commissione Ue = da 2000 a 3.600€/vettura

Riduzioni CO₂ per VCL Proposta Commissione UE (DG-ENV)

Obiettivo medio UE: 175 gCO₂/km con Phase-in nel periodo **2014-2016**, da raggiungere attraverso **obiettivi specifici**, basati sul parametro massa

$$CO_2 = 175 + 0,093 \times (M - 1706)$$



Studio d'impatto:

- Consuntivo 2007: **203 g/km**



- Obiettivo: **175 g/km**

Riduzione % **-14 %**

**Aumento medio del
 prezzo di vendita: ~ 1.680 €**

Classe I: massa di riferimento < 1305 kg
 Classe II: massa di rifer. tra 1305 -1760 kg
 Classe III: massa di riferimento > 1760 kg

Il dilemma del settore trasporti

- ❑ **Contributo del trasporto sul totale emissioni CO2 da attività umane è pari 16% (Attività umane circa 3% del totale)**
- ❑ **In 10 anni, i costruttori hanno ridotto le proprie emissioni medie del 17% tramite l'introduzione di nuove tecnologie (nessun settore ha ridotto altrettanto le proprie emissioni!)**
- ❑ **Il contributo del trasporto su strada sul totale delle emissioni CO2 da attività umane continua a crescere!**
- ❑ **Finchè le politiche Comunitarie fissano obiettivi unicamente sui veicoli nuovi, l'unico effetto sarà:**
 - **Veicoli sempre più cari**
 - **Rallentamento del rinnovo del parco**
 - **Effetto opposto in termini ambientali**

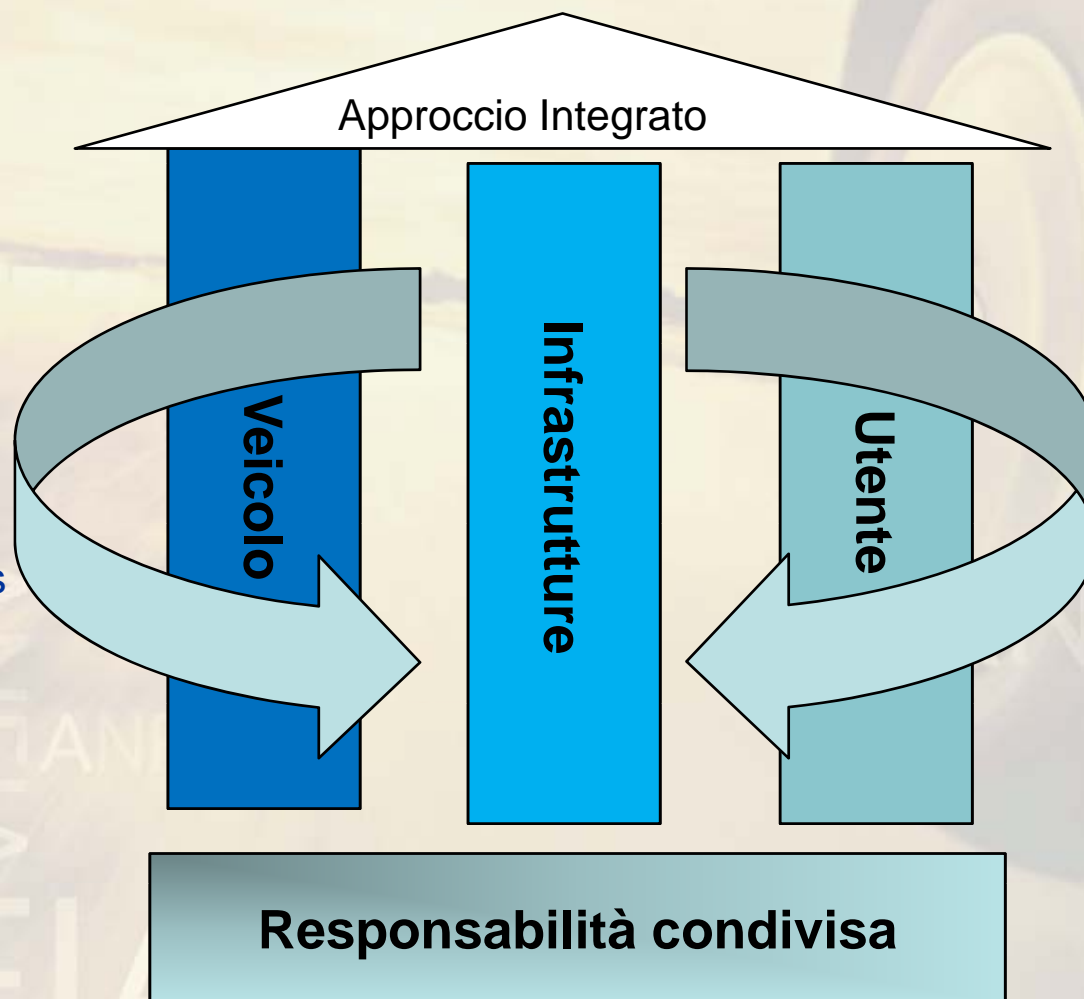
Necessità di un nuovo paradigma

- ❑ **Intervenire non solo sulla nuova tecnologia dei veicoli ma sul PARCO CIRCOLANTE**
 - **Rinnovo del parco**

- ❑ **Miglioramento delle infrastrutture: Congestione del traffico (Fluidificazione, intermodalità. Parcheggi ecc)**
 - **Sistemi di trasporto intelligenti**
 - **Carburanti alternativi**

- ❑ **Intervenire sull'utenza: Educare l'utente ad una guida eco-sostenibile (Eco-driving)**

Mobilità sostenibile: Costo / Opportunità
Ambiente e Sicurezza



Coinvolgimento degli Stakeholders

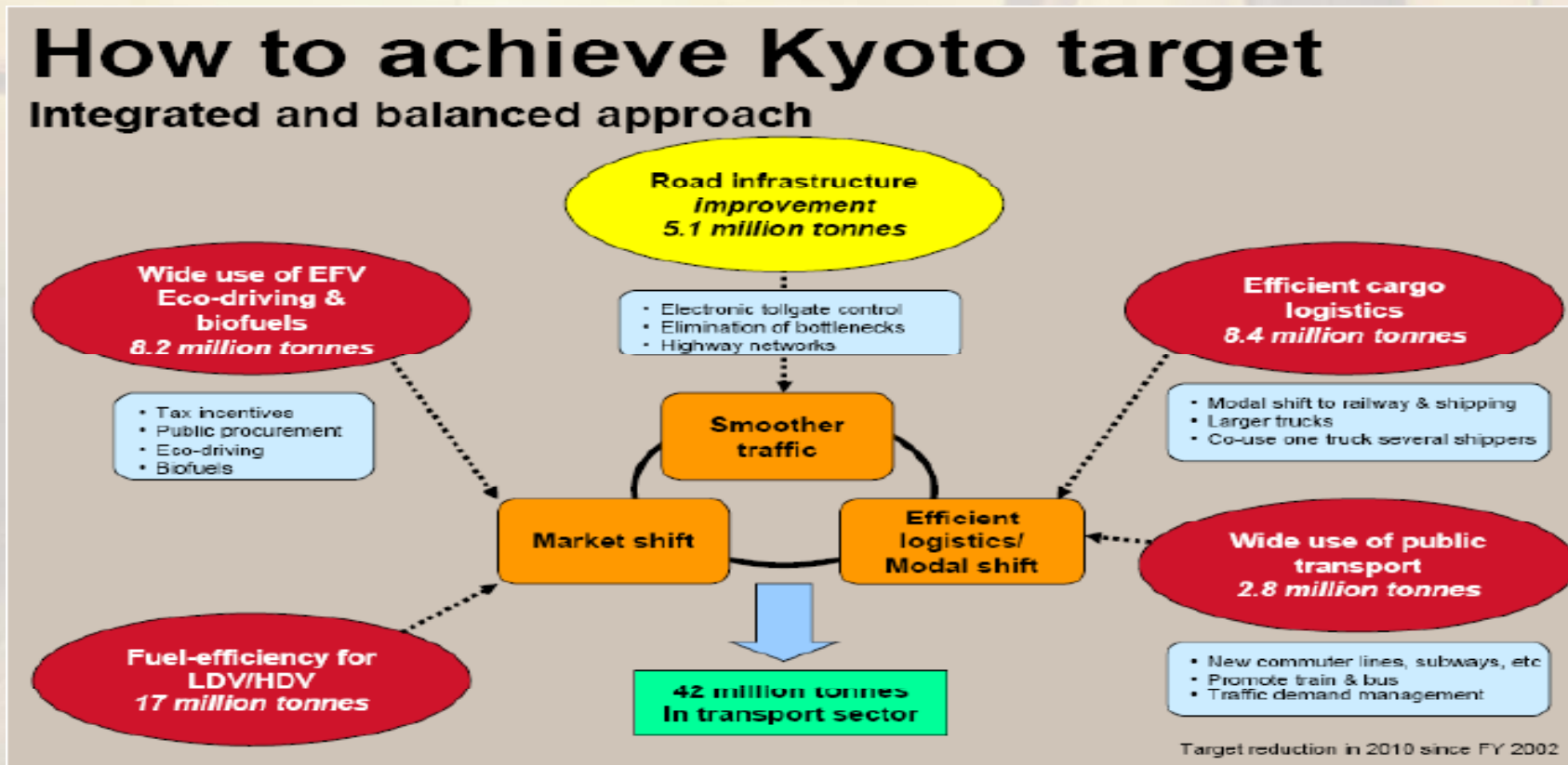
1. Costruttori
2. Istituzioni
3. Utenti

Interconnessione

Responsabilità condivisa

CO₂ Approccio Integrato: l'esempio Giapponese

L'industria automobilistica promuove la necessità di una politica basata su un approccio integrato che coinvolga tutti i principali stakeholders e rispondente al fatto che la riduzione della CO₂ e del consumo energetico è una sfida che riguarda prima di tutto la domanda e non solo l'offerta.



Azioni adottate dal Governo:

- Politica di rinnovo del parco circolante
- Fiscalità in base al CO₂
- Obbligo di lezioni di Eco-Driving (patente)

Segment	Jan-Jul 2008		Jan-Jul 2009	
	%	CO ₂ (g/km)	%	CO ₂ (g/km) (*)
Small (A-B)	23,2	136,3	36,4 ▲	136,3
Medium (C)	21,2	153,3	21,6 ▲	153,3
Large & Luxury (D-E-G)	25,9	180,3	18,1 ▼	180,3
MPV (L0-L1-L2)	15,9	166,0	11,9 ▼	166,0
OTHERS (**)	13,8	198,8	12,0 ▼	198,8
TOTAL	100	164,7	100	159,0

(*) CO₂: Jan-Jul 2008

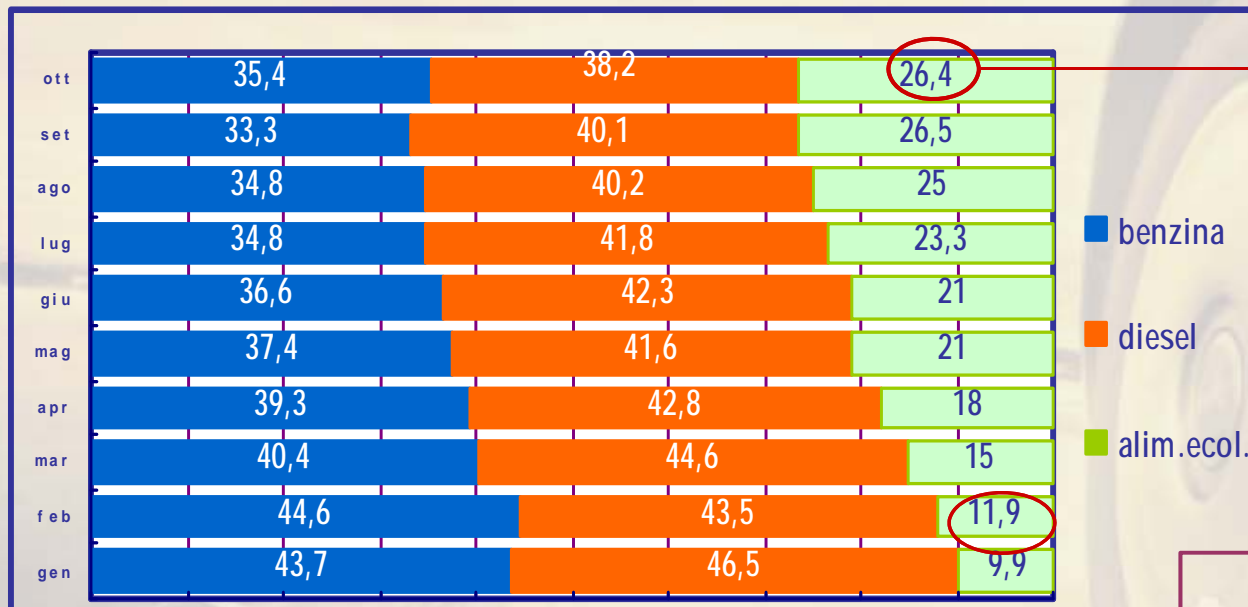
(**) Sporty - SUVs - CDV (H-I0-I1-I2-P)

- 5.7 g/km

Italia: Effetti ambientali del rinnovo del parco Incentivi a vetture a basso impatto ambientale

Alimentazioni – Gennaio/Ottobre 2009

Trend 2009 - % sul totale mercato

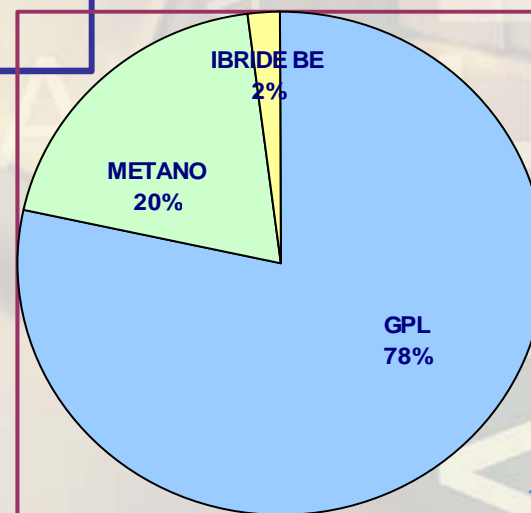


Media emissioni di CO2 delle immatricolazioni totali nei primi 9 mesi del 2009

137,6 gr CO2 /KM

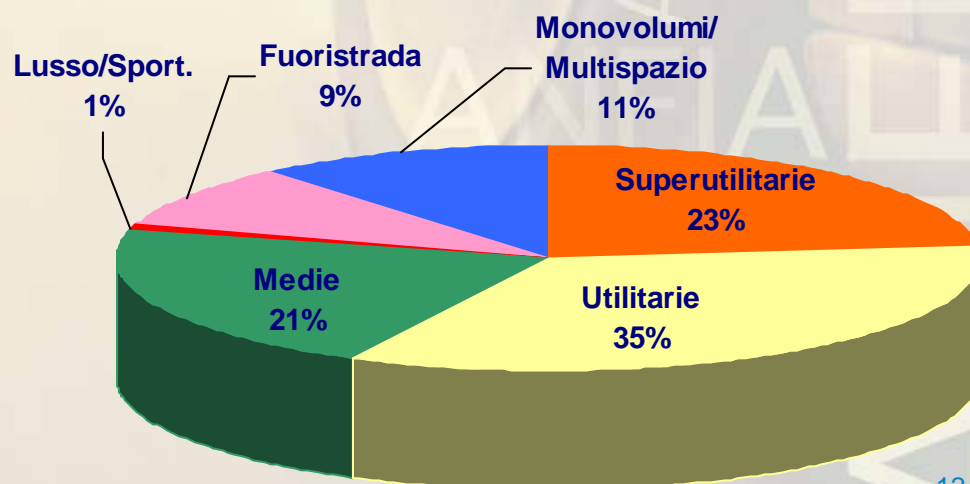
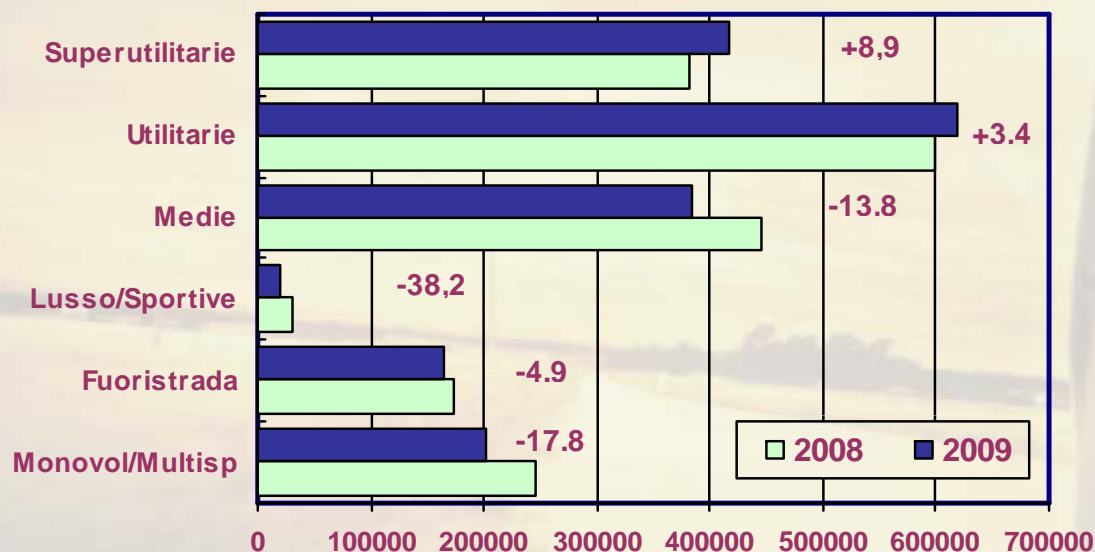
7,4 grammi in meno rispetto ai 145,1 gr CO2 /KM di Gennaio / Settembre 2008

Una riduzione della ½ di quanto è stato ottenuto in 15 anni con l'accordo ACEA!



Italia: Effetti ambientali del rinnovo del parco Incentivi a vetture a basso impatto ambientale

Segmenti – Gennaio/Ottobre 2009



- **Da ormai numerosi anni la tendenza del mercato è:**
 - **al downsizing**
 - **al recupero del benzina sul diesel (segmenti bassi)**
 - **alla riduzione delle cilindrata**
 - **all'utilizzo di carburanti alternativi (Metano, GPL, Ibridi)**

- **La nuova regolamentazione sul CO2, obbliga i costruttori a ridurre le attuali emissioni medie:**
 - **del 23% al 2012**
 - **del 39% al 2020 (target)**

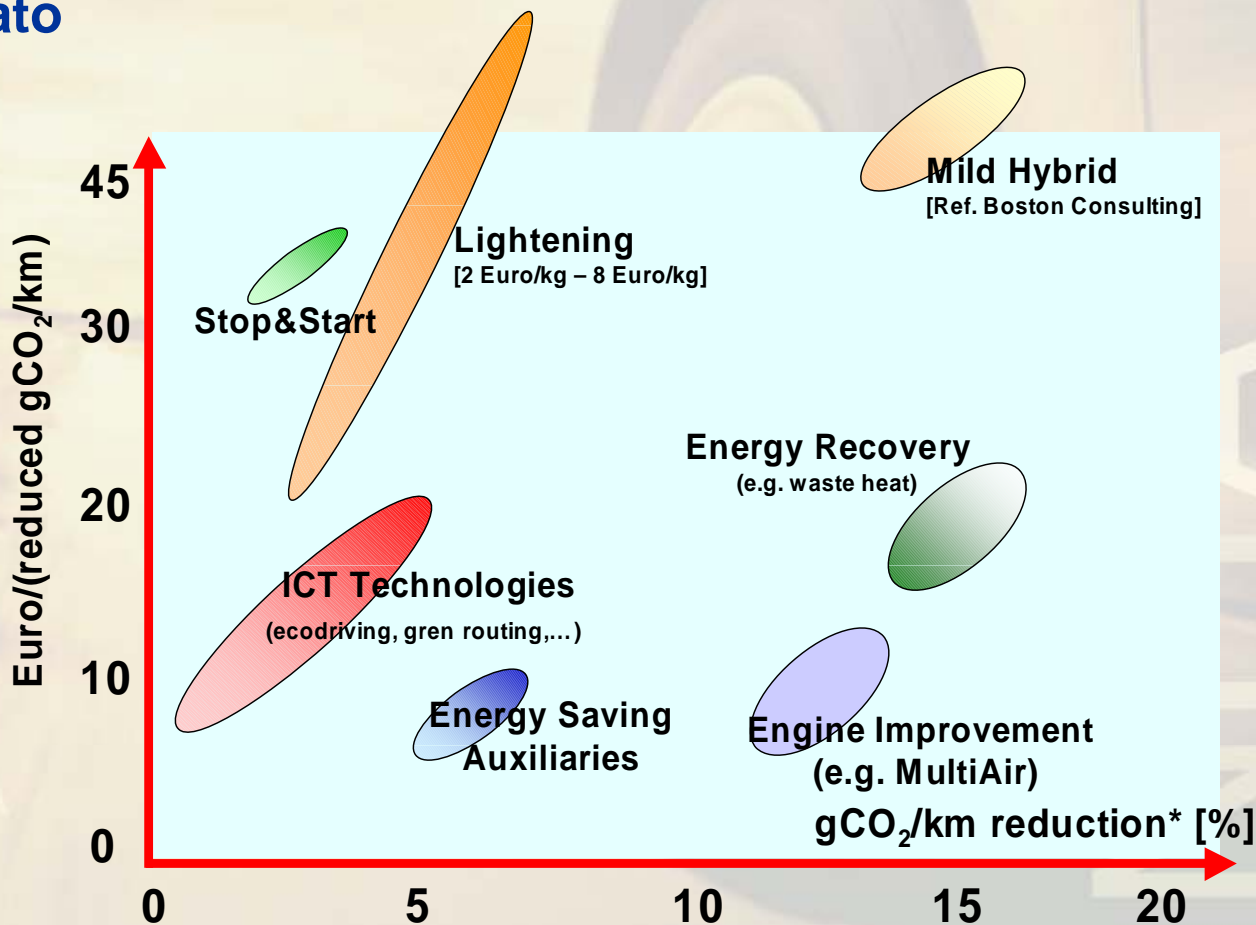
- **L'obbligo di riduzione delle emissioni di CO2 comporterà un aumento del costo delle vetture**

- **Se si vuole ottenere Efficienza Energetica senza aumento dei costi occorre:**
 - **fare scelte tecnologiche dipendenti dal costo/opportunità del segmento**
 - **diversificare le fonti energetiche e sviluppare nuovi carburanti**

Efficienza energetica: il nuovo paradigma tecnologico

Le tecnologie per il risparmio energetico devono essere sostenibili dal punto di vista del mercato

Posizionamento di alcune tecnologie rispetto al potenziale aumento di efficienza (riduzione di emissioni di CO₂) ed al costo

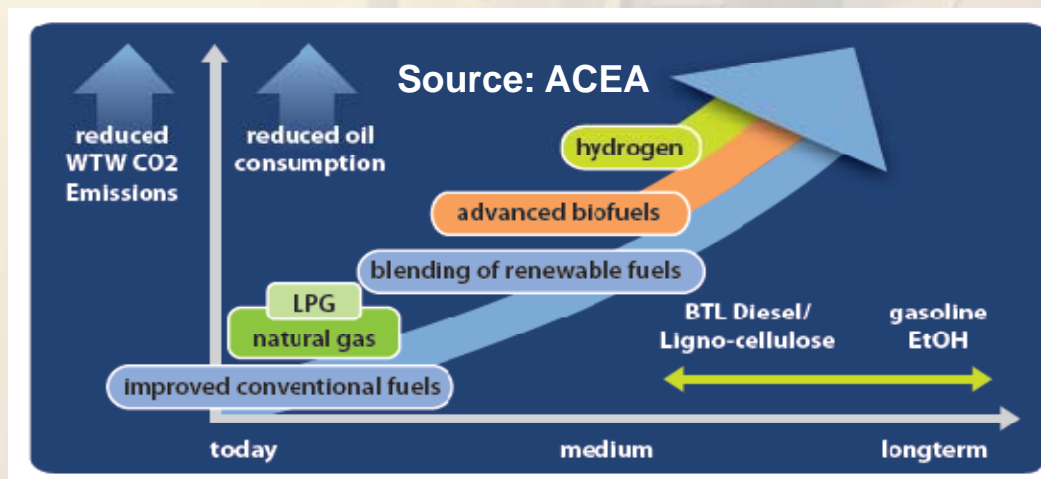
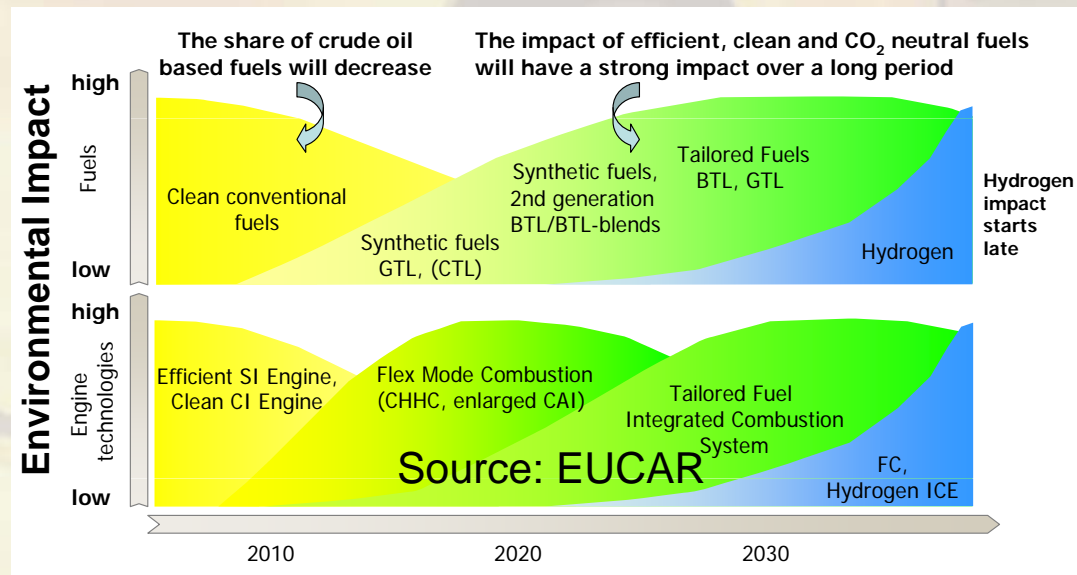


*Il beneficio in % ed il costo per gCO₂/km è stato calcolato considerando emissioni medie pari 138 gCO₂/km (valore della flotta Fiat al 2008)

Efficienza energetica: i carburanti del futuro

Nel medio periodo è comunque necessario e vitale promuovere il miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna e contemporaneamente preparare il mercato (infrastrutture, normative,..) all'introduzione dei nuovi carburanti.

L'impiego di miscele di metano idrogeno in motori ad elevata efficienza, ad esempio, permette la graduale diffusione dell'idrogeno e offre benefici già nel breve periodo



Le sfide del futuro: la risposta dei costruttori

Il costruttore nazionale e la componentistica rispetteranno i loro impegni di riduzione del CO2:

- Adottando tecnologie sostenibili per segmento e tipologia di veicolo**
- Accentuando il Downsizing (abbassamento del segmento)**
- Promuovere l'offerta di veicoli ad alimentazione alternativa**

Le sfide del futuro: la risposta dei Governi

E' necessario che lo sforzo che l'industria nazionale si appresta a sostenere sia accompagnato da:

- Misure di sostegno al ricambio del parco circolante**
- Promozione di carburanti alternativi (Metano e GPL)**
- Investimenti nelle infrastrutture**
- Promozione dell'infomobilità**
- Fondi R&D per sviluppo tecnologie a basso CO2**

- Educazione dell'utente ad una mobilità sostenibile:**
 - **Fiscalità auto in funzione del CO2**
 - **Promozione dell'Eco-driving**

Grazie a tutti per l'attenzione!