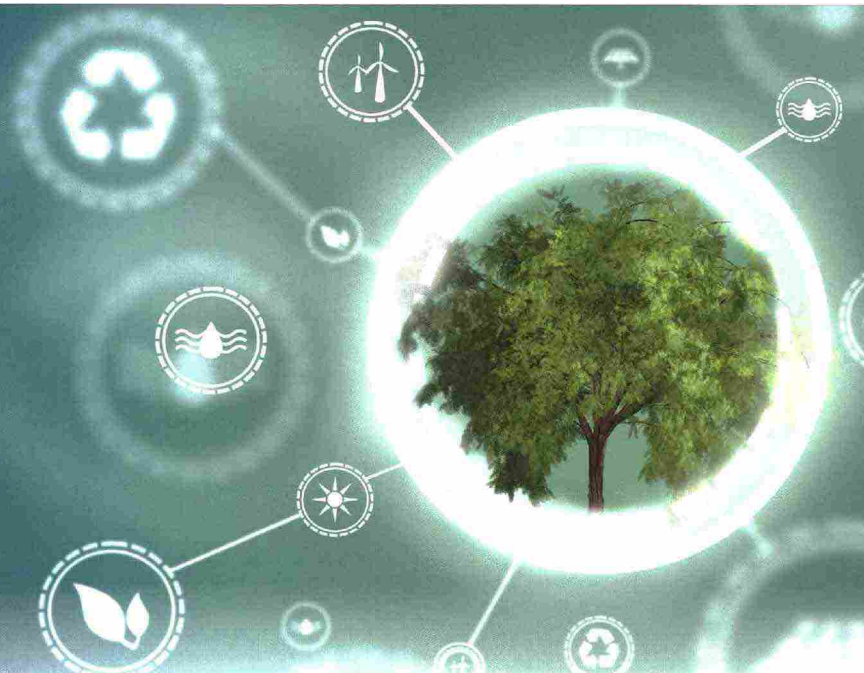


associazione

**CO₂ Reduction for
Transportation Systems
Conference: un'innovativa
formula digitale per
l'appuntamento
biennale internazionale
sull'evoluzione delle
tecnologie automotive**



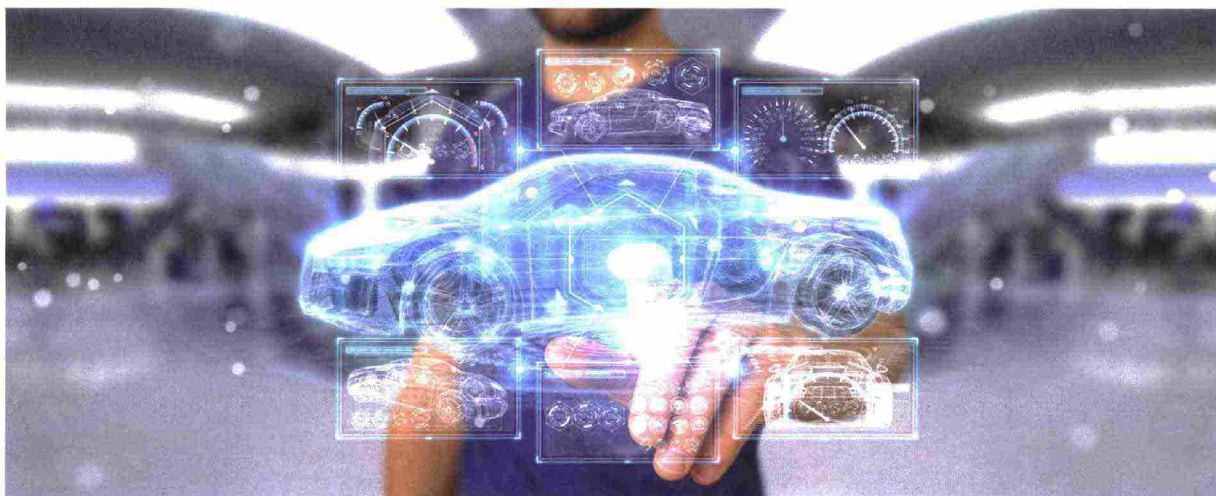
VERSO UN FUTURO **PIÙ GREEN**

a cura di ANFIA

Dal 7 al 9 luglio 2020 si è svolta con successo la terza edizione del convegno internazionale "CO₂ Reduction for Transportation Systems", organizzato da ANFIA e da SAE Torino con un'innovativa formula digitale. Il convegno, patrocinato da SAE International e dal Centro CARS (Center for Automotive Research and Sustainable mobility) del Politecnico di Torino, era rivolto a tutti gli stakeholder della filiera automotive (produttori di veicoli, fornitori di componenti e sistemi), enti pubblici, manager, ingegneri e ricercatori e finalizzato a tracciare lo stato dell'arte delle tecnologie di riduzione della CO₂ per i sistemi di trasporto sostenibile, nonché a discutere delle tendenze future, promuovendo il dialogo fra imprese, università e centri di ricerca di diversi Paesi anche attraverso opportunità di networking e di scambio di informazioni. Tra le principali tematiche trattate: una panoramica sull'attuale normativa di riferimento e sui trend futuri; l'incremento dell'efficienza dei sistemi powertrain, l'impiego di carburanti alternativi e le tecnologie di elettrificazione e ibridizzazione; le tecnologie di riduzione della domanda di energia dei veicoli, inclusi: aerodinamica, miglioramento della gestione dell'energia a bordo, gestione termica; resistenza al rotolamento e ridu-



zione degli attriti; tecnologie di alleggerimento pesi. Il programma dell'evento, articolato su tre pomeriggi, ha visto la partecipazione di circa 70 qualificati relatori provenienti da prestigiose associazioni, università, centri di ricerca e imprese sia italiani che stranieri, coinvolti in singoli interventi e tavole rotonde in sessioni parallele, che hanno animato un interessante confronto sui temi tecnici all'ordine del giorno. Complessivamente, i partecipanti sono stati circa 400. Inoltre, nelle giornate dell'evento, è stato pianificato, in orario mattutino, un calendario di "Talent Talk", novità dell'edizione 2020, di cui hanno potuto beneficiare le aziende sponsor e gli studenti universitari delle facoltà di ingegneria a livello internazionale. Un'ottima opportunità, per i giovani aspiranti ingegneri che frequentano un percorso di studi legato al settore automotive, di allineamento con la domanda di specifici profili professionali e, al contempo, una proficua occasione, per le aziende, di presentare la propria vision e mission e le proprie strategie di recruitment. Sono stati coinvolti i prin-



cipali atenei italiani e stranieri, per un totale di circa 180 studenti iscritti.

“Gli argomenti discussi durante questa tre giorni sono estremamente attuali e strategici per la filiera da noi rappresentata - ha commentato Marco Stella, Vice Presidente di ANFIA e Presidente del Gruppo Componenti dell'Associazione. Entro il 2020, infatti, il 95% delle immatricolazioni di auto nuove in UE dovrà rispettare il target di 95 g/km di emissioni medie di CO₂, con sanzioni molto pesanti per i Costruttori in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo. Nel 2021, questa percentuale raggiungerà il 100%, mentre obiettivi ancora più stringenti sono stati fissati per il 2025 e per il 2030, con una riduzione rispettivamente del 15% e del 30% rispetto ai livelli del 2021. Dal 2009, anno di entrata in vigore del primo regolamento europeo sulla riduzione delle emissioni di CO₂ delle nuove auto, ad oggi, l'intera filiera automotive europea ha fatto enormi investimenti e compiuto significativi sforzi per raggiungere i target fissati, con risultati importanti. In Italia, ad esempio, l'obiettivo europeo al 2015, di 120 g/km, è stato raggiunto in anticipo dal mercato italiano delle auto nuove, le cui emissioni medie di CO₂ erano di 118,1 g/km già nel 2014. Inoltre, nel 2019, le emissioni medie di CO₂ delle nuove auto immatricolate sono state di 119 g/km, contro i 136,3 del 2009: una riduzione di 17,3 grammi.

Allo stato attuale, i veicoli elettrificati costituiscono necessariamente il driver principale per raggiungere i prossimi sfidanti obiettivi, ma rappresentano, e come tali vanno considerati, solo una parte di quell'approccio olistico che deve comprendere anche misure di incentivazione per incoraggiare la domanda di veicoli ad alimentazione alternativa, piani strutturali di sviluppo del sistema infrastrutturale e di rinnovo del parco circolante. Per la regolamentazione sulla riduzione delle emissioni di CO₂, così come per altri nuovi standard europei come l'Euro 6 final, obbligatorio per tutte

le auto di nuova immatricolazione dal 2021 in poi, e l'Euro VI per i veicoli pesanti, le istituzioni europee dovrebbero riflettere su un possibile sgravio normativo. Il periodo di chiusura degli stabilimenti e rallentamento dei ritmi produttivi degli scorsi mesi e l'attuale crisi economica hanno infatti messo le aziende automotive in una situazione molto difficile, frenando sia le attività di ricerca e sviluppo, sia quelle di testing, entrambe essenziali per affrontare i cambiamenti in arrivo nella regolamentazione”.

In Italia, con la recente conversione in legge del DL Rilancio, lo scorso 17 luglio, il fondo che finanzia la misura ecobonus già in vigore è stato incrementato di 100 milioni di euro per il 2020 e di 200 milioni per il 2021. Inoltre, un ulteriore contributo è stato riconosciuto per l'acquisto di auto con emissioni fino a 110 g/Km di CO₂ (tutte le alimentazioni). Si tratta, tuttavia, soltanto di un primo passo, anche perché, per finanziare questo contributo, sono stati stanziati appena 50 milioni di Euro. L'auspicio è che si possano recuperare ulteriori risorse - eventualmente con l'approvazione di uno scostamento di Bilancio - da impiegare anche per indirizzare le scelte d'acquisto dei consumatori verso le alimentazioni alternative, in linea con il rispetto degli obiettivi europei di decarbonizzazione della mobilità. A questo, deve aggiungersi, al più presto, la definizione di un piano di politica industriale di medio-lungo termine, non solo per governare gli effetti della pandemia, ma anche per proseguire nella transizione tecnologica in atto, intervenendo a supporto degli investimenti delle imprese.

Il convegno si è svolto con il sostegno di autorevoli sponsor: Agrati, Dallara, FCA, Industrie Saleri Italo ed SKF - in qualità di platinum sponsor - e ancora: Altair, Aptiv, Convergent Science, DTS, Engys, Eurotranciatrice, Italdesign, M.T.M., Panzeri, Powertech Engineering e Synergie.