

ELETTRICO? SÌ, MA CON GIUDIZIO ANFIA: LA TRANSIZIONE VA GESTITA, O SI RISCHIANO GRAVI DANNI ALL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA EUROPEA

Electric? Yes, but with caution

ANFIA: the transition must be well-managed, or there is a risk of seriously damaging the European car industry

Il 2018 ha registrato una battuta d'arresto per il mercato italiano dell'auto: -3,1% con 1.910.415 nuove immatricolazioni. Nei primi undici mesi del 2018, la produzione di autovetture ha registrato una flessione del 9,5%, e nello stesso periodo anche quella di parti e accessori per autoveicoli e motori ha riportato un segno negativo, chiudendo a -1,8%. "Per il 2019 è difficile fare previsioni, ma le ripercussioni negative dell'ecotassa, l'attuale clima di incertezza economica – che non incoraggia le decisioni d'acquisto – e un contesto produttivo piuttosto critico, lasciano presagire per quest'anno una flessione del mercato attorno al 10%". Non sono buone le previsioni di Gianmarco Giorda, direttore dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, che vede un 2019 difficile per il mercato italiano, con consumatori e imprese che tenderanno probabilmente a rimandare la decisione di acquistare nuove auto in attesa di capire meglio come evolverà l'offerta e quali decisioni saranno prese dalle istituzioni circa le limitazioni al traffico per le auto più inquinanti. Fondamentale per evitare l'impasse, secondo ANFIA, sarà accompagnare con oculatazza la transizione verso una mobilità sostenibile, penalizzando soltanto le auto effettivamente inquinanti, favorendo e supportando la riconversione industriale e approntando infrastrutture adeguate.

Il settore sta vivendo una vera e propria rivoluzione: dopo lo scandalo dieseldgate si sono infatti moltiplicate le spinte verso la transizione alla mobilità so-



Gianmarco Giorda, Managing Director ANFIA.

2018 marked a halt in the Italian car market: -3.1% with 1,910,415 new registrations. In the first eleven months of 2018, car production registered a 9.5% downturn, and in the same period also that of vehicle and engine parts and accessories was negative, closing at -1.8%. "For 2019, it is hard to make predictions, but the negative repercussions of the eco tax, the current uncertain economic climate – which doesn't encourage buying decisions – and a rather critical production context, mean downturn of about 10% can be predicted for this year". Not a good forecast from Gianmarco Giorda, Managing Director of



stenibile. Come vede i prossimi anni per l'industria automobilistica mondiale?

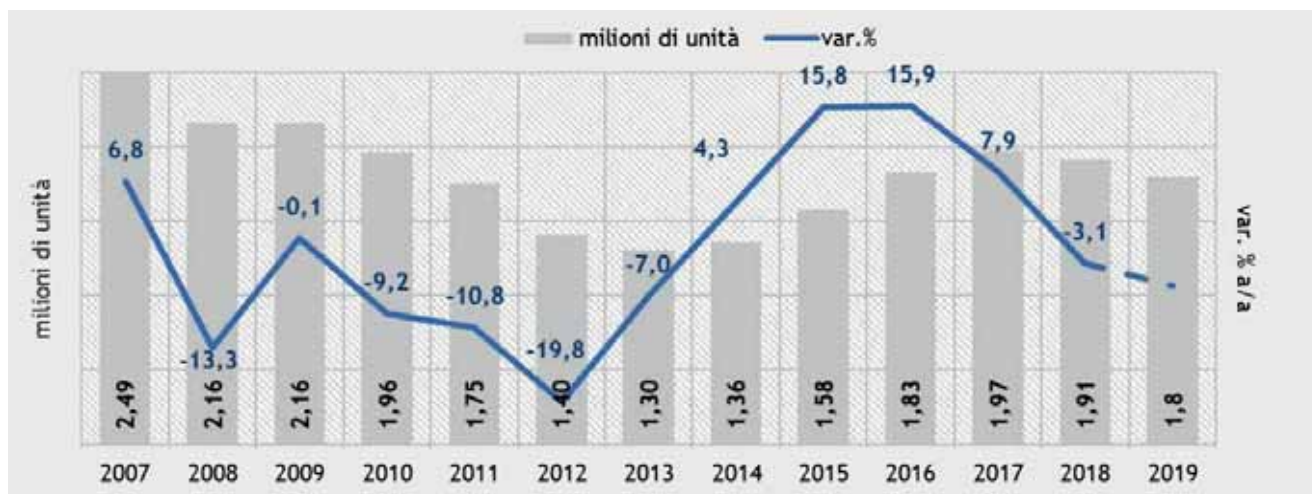
La combinazione di nuove normative e obiettivi ambientali sempre più stringenti in materia di emissioni, spingerà molti Governi, come quello della Cina, a sostenere il mercato dei veicoli elettrici e indurrà le case automobilistiche a includere almeno alcuni modelli elettrificati nella loro offerta. L'aumento della produzione e del mercato delle batterie EV sarà una delle principali fonti di domanda aggiuntiva di metalli nei prossimi anni.

In questo quadro a che punto sono l'Europa e l'Italia? Lo scenario di mercato potrebbe cambiare drasticamente con costruttori tradizionalmente leader che vedremo perdere quote di mercato e viceversa? In Europa si assiste ad un prolungato calo del mercato delle auto diesel (15 punti percentuali di quota persi tra 2015 e 2018) e a un incremento del mercato delle auto a benzina superiore a quello delle alimentazioni alternative, che non riescono quindi a compensare l'aumento delle emissioni di CO₂. Le normative europee impongono una rapida virata

ANFIA, the Italian Association of the Automotive Industry, who sees a tough 2019 for the Italian market, with consumers and businesses that will most likely tend to put off buying a new car until they better understand how the market will evolve and what decisions will be made by institutions about traffic restrictions for more polluting cars. To avoid an impasse, according to ANFIA, the changeover to more sustainable mobility have to be carefully guided, penalising only cars that are actually polluting, while facilitating and supporting the industrial conversion and preparing the proper infrastructures.

The sector is witnessing a veritable revolution: after the dieselpgate scandal, the push towards sustainable mobility has intensified. How do you see the coming years for the world car industry?

The combination of new and increasingly strict regulations and environmental goals in terms of emissions will push many governments, like the Chinese one, to support the electric vehicle market and will induce car manufacturers to include at least some electric models in their range. The increase in the



Immatricolazioni auto - Italia.

Italy - new car registrations - yearly trend.

verso la mobilità a zero emissioni e i Costruttori si stanno attrezzando per cogliere la sfida. Certo, occorre accompagnare la transizione con il sostegno di politiche industriali adeguate, interventi sulle infrastrutture e per un maggiore market uptake delle vetture elettrificate.

Gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ imposti dalla UE sono troppo ambiziosi? Non rischiano di mettere in difficoltà la filiera dell'automotive europea, che si potrebbe vedere scavalcata da fornitori più avanti nel campo dell'elettrico?

Sicuramente si tratta di obiettivi sfidanti, che vanno oltre il livello inizialmente auspicato, e il cui raggiungimento è fortemente legato alla penetrazione sul mercato dei veicoli a propulsione alternativa, ancora bassa e frammentata in Europa. Quest'ultima, che è leader globale della transizione low-carbon, sul fronte delle batterie e dei sistemi di accumulo deve recuperare il ritardo rispetto ad Asia e USA (90% del mercato globale). Per questo motivo, e per delineare una strategia d'azione comune, è stato istituito, presso la Commissione Europea, un gruppo di attori istituzionali e industriali.

Un massiccio passaggio dall'endotermico all'elettrico imporrà alle case automobilistiche e a tutta la filiera grossi investimenti per rispondere alle nuove esigenze. Quali saranno le conseguenze per il mondo della subfornitura, e in particolare per quella italiana?

La filiera automotive italiana è già da tempo impegnata nello sviluppo di tecnologie a basso impatto ambientale e sta investendo molte risorse in R&S sulla trazione alternativa dei veicoli. Indurre un mas-

production and market for EV batteries will be one of the main sources of additional demand for metals in the years ahead.

Within this scenario, at what stage is Europe and Italy? Could the market change drastically, with traditional leaders in manufacturing losing market share and non-traditional ones gaining?

In Europe, we are witnessing a prolonged fall in the diesel car market (15 percentage points lost between 2015 and 2018) and an increase in the market for petrol cars, more than that for alternatively powered ones, which cannot therefore compensate for the increase in CO₂ emissions. European regulations are imposing a quick shift towards zero-emission mobility and manufacturers are preparing to meet the challenge. Of course, the transition must be managed with the support of proper industrial policies, work on infrastructures and for a greater market uptake of electric cars.

Are EU goals for reducing CO₂ emissions too ambitious? Aren't we risking putting the European automotive supply chain into difficulty, which may be surpassed by more advanced suppliers in the electric field?

The goals are definitely challenging, and exceed the levels initially hoped for, whose achievement is closely linked to the market penetration of alternatively powered cars, as yet still low and fragmented in Europe. The latter, a global leader in the low-carbon transition, for batteries and storage systems has yet to catch up with Asia and the USA (90% of the global market). That is why, and to outline a common action plan, a group of institutional and

siccio e improvviso spostamento esclusivamente verso l'elettromobilità, tuttavia, puntando quindi su una sola tecnologia, ad oggi industrialmente non matura e che necessita di meno manodopera e di un minor numero di componenti per veicolo, rischia di diventare, per l'Italia, un boomerang. Anche il mondo della subfornitura dovrà convertirsi: servono misure di supporto a questo shifting tecnologico delle aziende, favorendone anche la crescita dimensionale e i processi di aggregazione.

C'è chi sostiene che, in realtà, sostituire le auto a propulsione endotermica con auto elettriche in questo momento non ridurrebbe davvero le emissioni, poiché l'utilizzo di combustibili fossili per produrre energia elettrica porterebbe più inquinamento di quanto prodotto dalle auto benzina e diesel di ultima generazione. Lei è d'accordo con questo punto di vista?

Mentre localmente la motorizzazione elettrica non produce emissioni, l'effetto well to wheel dipende dal mix energetico: un veicolo elettrico non è pulito per definizione, ma è tanto pulito quanto è pulita l'energia prodotta che lo ricarica. Dal momento che alcuni mercati di veicoli elettrici rimarranno dipendenti dalla produzione di energia a combustibili fossili, riducendo così l'impatto complessivo positivo del passaggio all'elettricità, sarà necessario puntare sulle fonti di energia rinnovabili per una migliore efficienza nell'utilizzo delle risorse.

È da poco entrata in vigore a Milano la più grande ZTL d'Italia, che vieterà progressivamente nei prossimi anni l'accesso alla città a tutti i veicoli diesel. Crede che misure di questo tipo siano efficaci e ritiene altre città seguiranno questo esempio?

Per rendere efficaci le misure introdotte singolarmente dai Comuni per il blocco o la limitazione alla circolazione di alcune categorie di veicoli, sarebbe necessario giungere ad un'omogeneità dei provvedimenti, auspicabile anche a livello europeo. L'introduzione di misure non coordinate e coerenti, infatti, genera confusione nei cittadini anche relativamente alle decisioni di acquisto e di utilizzo degli autoveicoli. È inoltre importante che siano i veicoli effettivamente inquinanti a subire eventuali limitazioni, evitando di penalizzare alcune tecnologie rispetto ad altre.

I dati 2018 dimostrano che i dubbi sulla possibilità di circolare in futuro con auto diesel stanno spingendo i consumatori italiani ad acquistare auto a benzina, che però emettono più CO2 di quelle a gasolio di ultima generazione. C'è il rischio che questa demonizzazione del diesel sia in realtà controproducente per

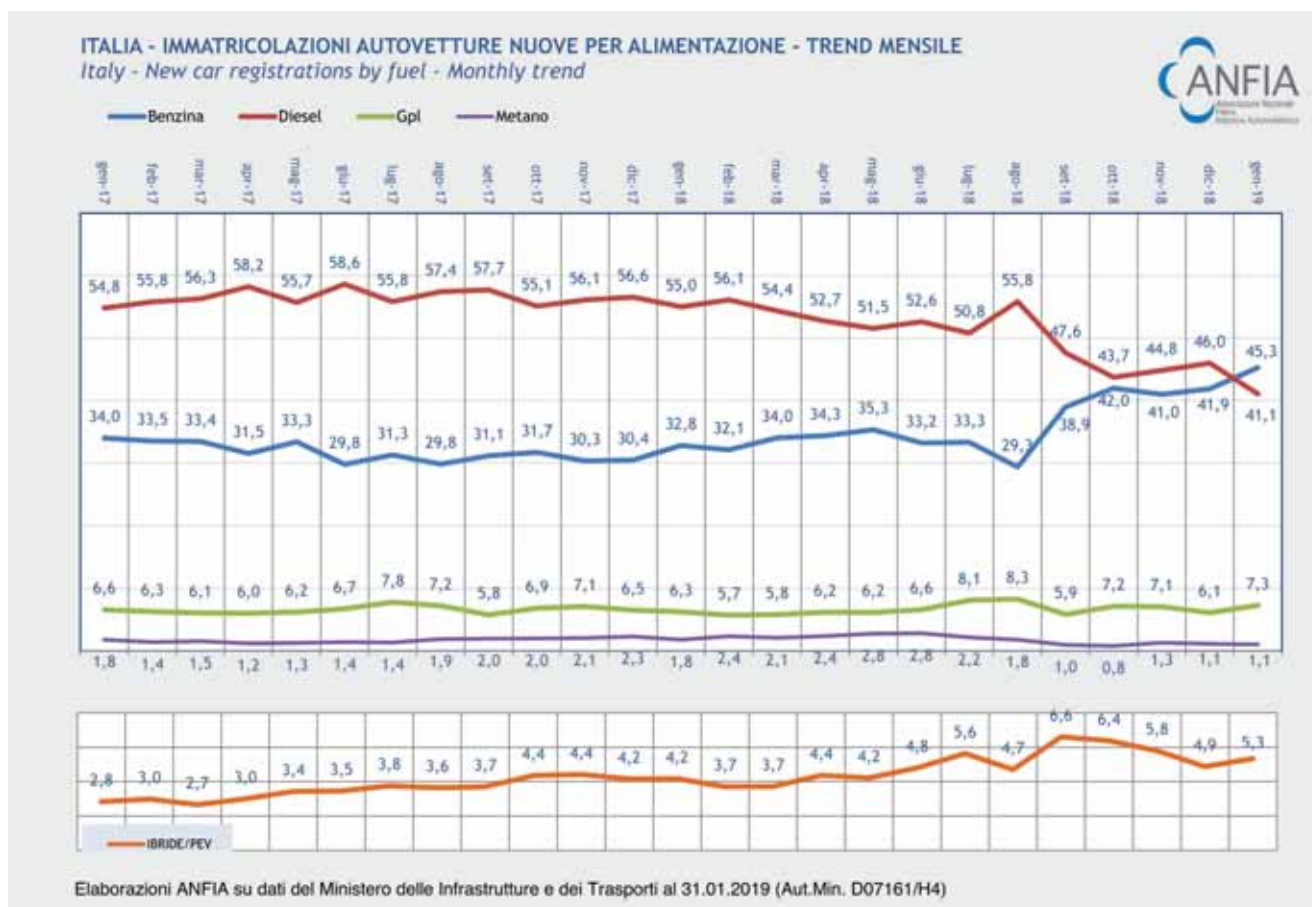
industrial actors has been set up at the European Commission.

A major shift from endothermic to electric will force car manufacturers and the whole supply chain to make great investments to meet the new requirements. What will the consequences be for the world of sub-supplies and for the Italian one in particular? The Italian automotive chain has already been working on developing low environmental impact technologies and is investing a lot of resources into R&D on alternative vehicles. However, inducing a major and sudden shift exclusively towards electric mobility, focusing on just one technology that is still industrially immature, requiring less labour and a fewer number of components for the vehicle, risks becoming, for Italy, a boomerang. Even the sub-supplies world will have to convert: support measures are needed for this technological shift of companies, facilitating also growth in terms of size and aggregation processes.

There are those who believe that, in reality, replacing endothermic cars with electric cars right now will not really reduce emissions, since the use of fossil fuels to produce electrical energy would lead to more pollution than that produced by the latest petrol- and diesel-run cars. Do you agree with this viewpoint? While locally, electrical engines do not produce emissions, the well to wheel effect depends on the energy mix: an electric vehicle is not clean by definition, but only as clean as the energy produced to charge it with. As long as some electric vehicle markets are dependent on the production of energy from fossil fuels, thus reducing the overall positive impact of the transition to electricity, it will be necessary to focus on renewable sources of energy for better efficiency in using resources.

Italy's largest ZTL (Limited traffic Zone) has just been established in Milan, which will progressively ban all diesel cars from accessing the city. Do you think these kinds of measures are effective and that other cities will follow suit?

To make the measures individually introduced by city councils effective in banning or restricting the circulation of certain vehicle categories, it would be necessary for the provisions to be standardised, on a European level ideally. In fact, the introduction of uncoordinated and inconsistent measures generates confusion among people also with regard to buying decisions and the use of vehicles. It is also important that they are actually polluting vehicles that are subject to any limitations, to avoid penalising certain technologies over others.



l'ambiente o che per lo meno che i tempi non siano ancora maturi?

Dovremmo affrontare gli obiettivi di decarbonizzazione senza trascurare l'apporto immediato che possono dare tutte le motorizzazioni, ovvero secondo il principio della neutralità tecnologica, sancito anche dalla Direttiva europea DAFI. Purtroppo, l'attuale regolamentazione europea va in un'altra direzione, tracciando una strada verso la mobilità a zero emissioni che mette al centro una sola tecnologia, ancora non matura, e addirittura prevede l'imposizione di quote di mercato di veicoli elettrici.

La cosiddetta "ecotassa" introdotta dall'ultima finanziaria ha fatto discutere. FCA ha recentemente dichiarato che dovrà ripensare il suo piano di investimenti in Italia in seguito all'approvazione di questa misura. Qual è il vostro punto di vista?

La misura così strutturata, dal momento che colpisce non solo le autovetture di lusso e di grossa cilindrata, ma anche moltissimi modelli ampiamente diffusi sul mercato, penalizza gli acquirenti con minore capacità di acquisto, imponendo loro l'ennesima tassa per agevolare i pochi che già potrebbero di per sé per-

2018 figures show that doubts about the option of circulating in the future with diesel cars is prompting Italian consumers to buy petrol cars, which emit more CO₂ than the latest generation of diesel ones. Is there the risk that this demonisation of diesel is in reality counterproductive for the environment, or that at least the time has not yet come?

We will have to face the objectives of decarbonisation without overlooking the immediate contribution that all engines can provide, namely according to the principle of technological neutrality, ratified also by the European DAFI directive. Unfortunately, current European regulations go in the other direction, tracing a pathway towards zero emission mobility which focuses on just one technology, as yet immature, and even envisages compulsory electric vehicle market quotas.

What is known as the eco-tax introduced by the latest budget has caused debate. FCA has recently declared that it will have to reconsider its investment plan into Italy following the approval of this measure. What is your opinion?

The measure as it is, hits not just many, many mod-

ECOBONUS ED ECOTASSA: LE REGOLE

Dal 1° marzo 2019 e fino a fine 2021 è in vigore in Italia un sistema "bonus-malus" per l'acquisto di automobili nuove sulla base del livello di emissioni di CO₂. Gli incentivi non si applicano alle auto con costi superiori a € 50.000 IVA esclusa.

- 0-20 g/km: bonus di € 4.000 (€ 6.000 con rottamazione)
- 21-70 g/km: bonus di € 1.500 (€ 2.500 con rottamazione)
- 161-175 g/km: tassa di € 1.100
- 176 - 200 g/km: tassa di € 1.600
- 201-250 g/km: tassa di € 2.000
- Oltre 250 g/km: tassa di € 2.500

ECOBONUS AND ECOTAX: THE RULES

From 1st March 2019 until the end of 2021 a "bonus-malus" system is in place in Italy for purchasing new cars on the basis of CO₂ emission levels. The incentives are not applied to cars costing over € 50,000 excluding VAT.

- 0-20 g/km: € 4,000 bonus (€ 6,000 with scrappage)
- 21-70 g/km: € 1,500 bonus (€ 2,500 with scrappage)
- 161-175 g/km: € 1,100 tax
- 176 - 200 g/km: € 1,600 tax
- 201-250 g/km: € 2,000 tax
- Over 250 g/km: € 2,500 tax

mettersi una vettura ibrida o elettrica. Dal punto di vista ambientale, poi, non vi saranno particolari effetti positivi, perché continueranno a circolare veicoli con oltre 20 anni di età, mentre ad essere tassati, disincentivandone l'acquisto, saranno i veicoli di ultima generazione, con prestazioni ambientali superiori alla media del parco.

Le auto diesel, nonostante tutto, sono ancora le più vendute in Italia, secondo i dati 2018. Come sarà possibile in un tempo relativamente breve come quello tracciato dall'UE rinnovare completamente questo parco vetture?

Sicuramente sarà necessario lavorare con le istituzioni affinché vengano introdotte misure che incoraggino la sostituzione degli autoveicoli più anziani in circolazione, ma, soprattutto, occorre realizzare un adeguato quadro di condizioni abilitanti, in primo luogo la rete infrastrutturale di ricarica dei veicoli a batteria. Un passo importante in questo senso è stato fatto con lo stanziamento a supporto delle infrastrutture di ricarica previsto dalla Legge di Bilancio 2019. ■

els on the market, but penalises the buyer with less purchasing power, imposing on them the umpteenth tax to facilitate the few who can afford a hybrid or an electric car. From an environmental viewpoint, there won't be any particularly positive effects, because vehicles over twenty years old will still be in circulation, while the latest generation of vehicles, with better environmental performance than the average, are being taxed, thus de-incentivising purchase.

Diesel cars, despite everything, are still best sellers in Italy, according to 2018 figures. How will it be possible in a relatively short space of time like that set out by the EU to completely renew this fleet of vehicles? It will definitely be necessary to work with the institutions so that measures are introduced to encourage people to replace the older cars in circulation, but, above all, to create a proper framework of enabling conditions, an infrastructural charging network for battery powered vehicles first of all. An important step here has been made with the funds allocated for charging infrastructures by the 2019 Budget Law. ■

IL 2018 DELL'AUTO IN ITALIA

Immatricolazioni totali: 1.910.415 (-3,1% sul 2017)
 Auto diesel: 978.473 (-12,1% sul 2017)
 Auto benzina: 678.348 (+7,9% sul 2017)
 Auto GPL: 124.565 (-3,5% sul 2017)
 Auto ibride: 86.626 (+30,5% sul 2017)
 Auto metano: 37.406 (+14,2% sul 2017)
 Auto elettriche: 4.997 (+147,1% sul 2017)

CARS IN ITALY 2018

Total registrations: 1,910,415 (-3.1% on 2017)
 Diesel cars: 978,473 (-12.1% on 2017)
 Petrol cars: 678,348 (+7.9% on 2017)
 GPL cars: 124,565 (-3.5% on 2017)
 Hybrid cars: 86,626 (+30.5% on 2017)
 Methane cars: 37,406 (+14.2% on 2017)
 Electric cars: 4,997 (+147.1% on 2017)