



Assemblea Pubblica ANFIA

Automotive 4.0: trasformazione digitale e nuove competenze

Napoli - Castel dell'Ovo (Sala Italia), 18 Dicembre 2017

Relazione del Presidente ANFIA

Buongiorno a tutti,

un benvenuto anche da parte mia e un ringraziamento ai relatori e al pubblico per essere qui oggi, alla nostra Assemblea Pubblica.

(Slide 2) Dopo un rapido sguardo ai numeri della filiera automotive in Italia, farò una panoramica sulle attività svolte da ANFIA nell'ultimo anno per sostenere la competitività delle imprese della filiera, per poi passare in rassegna le principali sfide che il settore si trova ad affrontare e concludere dandovi il nostro specifico punto di vista sul concetto di mobilità sostenibile.

(Slide 3) In Italia sono 3.200 le imprese della filiera produttiva automotive, per un totale di 252.000 addetti diretti e indiretti (il 7% del settore manifatturiero) e 1,16 milioni se consideriamo il settore automotive "allargato". Il fatturato complessivo della filiera si attesta a 82 miliardi di Euro, pari al 5% del PIL italiano, mentre l'export vale 39 miliardi. Il fatturato della sola componentistica automotive vale circa 40 miliardi.

La bilancia commerciale dell'intero settore automotive ha un saldo negativo, ma se guardiamo alla sola componentistica il saldo è positivo da oltre 20 anni e vale 5,5 miliardi di Euro nel 2016, anno in cui l'export ha raggiunto il valore di 19,96 miliardi, in rialzo dello 0,3% rispetto al 2015.

Il nostro settore si conferma il primo investitore privato in R&S, con una spesa del 3% del fatturato della sola produzione diretta.

(Slide 4) In Italia, sia la domanda interna, sia l'export hanno trainato la produzione di autoveicoli, portando a oltre 1,1 milioni di unità nel 2016 (+9%) - che ci qualificano come il 6° Paese produttore in UE e l'8° in Europa - dopo il superamento della soglia del milione nel 2015, con ripercussioni positive sull'intera filiera nazionale. La crescita della produzione automotive in Italia è stata del 7% nel 2016, contro il +1,7% della produzione dell'industria nel suo complesso.

Abbiamo una conferma di questo trend anche per la produzione 2017, seppur a ritmi inferiori. Nei primi 9 mesi dell'anno in corso gli autoveicoli prodotti sono quasi 860.000, in crescita del 3,6% sullo stesso periodo dell'anno scorso, di cui 807.000 autoveicoli leggeri.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418 - E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

Difficile, oggi, fare previsioni sui futuri volumi produttivi in Italia e in UE, condizionati dagli indirizzi della Commissione europea sui nuovi target di riduzione delle emissioni e dalle politiche nazionali, che influenzano la domanda, con un impatto sui piani produttivi delle Case.

In ogni caso, per gli autoveicoli leggeri, le stime relative ai volumi produttivi in Italia sono in crescita sia per il 2017 (969.000 unità) che per il 2018 (979.000 unità). Per l'UE le previsioni si attestano a 19 milioni di autoveicoli leggeri prodotti nel 2017 (erano 18,6 nel 2016) e 19,4 nel 2018.

Per quanto riguarda il mercato auto, in Italia, nei primi 11 mesi dell'anno 2017 sono già stati superati i livelli dell'anno 2016, per un totale di 1,85 milioni di immatricolazioni (+8,7%) contro 1,82 milioni. Per il 2018 possiamo ipotizzare che il mercato auto si attesterà sugli stessi livelli del 2017.

In UE, le immatricolazioni di auto per il 2017 saranno attorno ai 15,5 milioni di unità, con una crescita del 2,4% rispetto al 2016. Le previsioni per gli anni a venire relativamente agli autoveicoli leggeri risultano invece in calo fino al 2019.

(Slide 6) Passando alle attività di ANFIA, vorrei concentrarmi, in primis, su alcune azioni condotte a livello istituzionale, a cominciare dalla partecipazione attiva alla consultazione pubblica sulla SEN (Strategia Energetica Nazionale): la posizione da noi espressa sui temi della mobilità ha come punti chiave il rispetto della neutralità tecnologica, lo sviluppo dei carburanti alternativi, il rinnovo del parco e la diffusione di nuovi modelli di mobilità.

Abbiamo poi proseguito nel supporto alle politiche per gli investimenti nel settore dell'autotrasporto, essendo a favore dello sviluppo di una logistica sostenibile che avvenga anche attraverso il rinnovo delle flotte in circolazione con veicoli industriali a trazione alternativa, con rimorchi e semirimorchi per il trasporto intermodale e per un trasporto ATP¹ meno inquinante e con la sempre maggiore diffusione di tecnologie a bordo veicolo che ne incrementino la sicurezza. Tra i provvedimenti validi nell'anno in corso che vanno in questa direzione, ricordiamo il superammortamento, la Nuova Sabatini e il decreto sugli investimenti delle imprese di autotrasporto.

Per efficientare la logistica delle merci e ridurre il numero di veicoli sulle strade, dal 2008 ANFIA, con i suoi associati produttori di rimorchi e con IVECO, sta portando avanti il Progetto Diciotto, finalizzato a sperimentare in Italia gli effetti derivanti dall'allungamento a 18 metri degli autoarticolati, dall'attuale valore standard di 16,5 metri. I risultati di quasi 10 anni di sperimentazione (oggi circolano in Italia 30 veicoli del 2009/2010 e 300 del 2014/2015) hanno già dimostrato il successo di questa tipologia di veicolo in termini di convenienza economica, logistica, prestazioni su strada, manovrabilità e sicurezza.

¹ Accordo relativo ai trasporti internazionali delle derrate deperibili e dei mezzi speciali da utilizzare per tali trasporti.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Un altro nostro intervento importante è quello sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), per lo sviluppo di politiche nazionali e locali di mobilità sostenibile omogenee, basate sulla diffusione dei veicoli ad alimentazione alternativa nel rispetto della neutralità tecnologica e che non “demonizzino” le tecnologie convenzionali di ultima generazione.

(Slide 7) Sul tema del trasporto pubblico locale, vorrei ricordare l'importante lavoro fatto in questa legislatura con gli stanziamenti al rinnovo del parco autobus: 250 milioni di Euro annui fino al 2033 e 625 milioni già banditi da Consip con la gara unica sperimentale che, nonostante alcune criticità, speriamo porti i risultati tanto attesi. ANFIA ha seguito da vicino queste misure e sta, inoltre, lavorando per il riposizionamento competitivo della filiera produttiva nazionale, che vanta una tradizione storica nella produzione di autobus, con un know-how di grande valore nella progettazione e nell'innovazione tecnologica, nella diversificazione dei prodotti e della sostenibilità, essendo leader nelle trazioni alternative ELETTRICO, IBRIDO, IDROGENO, CNG ed LNG.

Alcuni esempi di attività di internazionalizzazione realizzate nel 2017 sono la partecipazione alla missione imprenditoriale in India promossa dai Ministeri dello Sviluppo Economico e degli Affari Esteri ad aprile, la partecipazione del Gruppo Carrozzeri e Progettisti ANFIA al Seoul Motor Show e a RA China, la collettiva della Sezione Telematica ANFIA e di ICE-Italian Trade Agency a New Mobility World, presso il salone dell'auto di Francoforte.

Anche grazie al rinnovo dell'intesa operativa con ICE per il 2018, tra le attività in programma ci sono una serie di incontri con Costruttori stranieri in Italia e un paio di missioni mirate sul settore automotive da organizzare con il Ministero dello Sviluppo Economico e con Confindustria. Infine, la replica di due esperienze pilota del 2016: la collettiva ANFIA-ICE all'IAA-Commercial Vehicles, il Salone dei veicoli industriali di Hannover, con la partecipazione delle aziende del Gruppo Costruttori ANFIA appartenenti ai settori dei rimorchi e delle piattaforme di lavoro elevabili e la collettiva ANFIA-ICE ad Automechanika Frankfurt, nel padiglione “Tomorrow's Service & Mobility” dedicato alle soluzioni tecnologiche e ai servizi di mobilità innovativi.

Proseguono anche le attività di R&D e legate al Cluster Trasporti, per lo sviluppo delle politiche nazionali ed europee in materia di ricerca e innovazione, con la finalità di dare sostegno alle imprese nella partecipazione ai progetti e di dare supporto al Cluster Trasporti di cui gestiamo l'organizzazione associativa.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur , 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

(Slide 8-9)

Tra le novità di questo 2017 che sta per volgere al termine, c'è anche l'organizzazione, per la prima volta da parte di ANFIA, della XIII edizione di Formula SAE Italy & Formula Electric Italy, competizione universitaria dedicata alle facoltà di ingegneria di tutto il mondo, impegnate nella progettazione e nella realizzazione di prototipi di autovetture monoposto da competizione a combustione o elettriche, di cui avrete visto il video proiettato in sala al vostro arrivo.

L'obiettivo dell'iniziativa è mettere al centro le capacità dei ragazzi, facendogli vivere un'esperienza formativa in cui apprendono le dinamiche del lavoro in team e sono messi alla prova sulle fasi costruttive e progettuali del prototipo. L'evento 2017 si è svolto presso l'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari (Parma) - partner dell'iniziativa insieme a SAE International - con la main sponsorship di Dallara Automobili e di Fiat Chrysler Automobiles, che ha partecipato con il marchio Abarth, e con la media partnership di Quattroruote.

Per le aziende della filiera automotive e del motorsport, che hanno la possibilità di scegliere tra un ampio ventaglio di pacchetti di sponsorship, l'evento offre interessanti opportunità, dal recruiting di giovani ingegneri neolaureati da inserire in azienda come risorsa junior, al networking e attività B2B, dalla partecipazione espositiva promozionale del proprio brand, alla partecipazione attiva all'evento all'interno delle giurie tecniche e team di verificatori tecnici.

Un'interessante novità per l'evento 2018, in programma sempre all'autodromo di Varano dall'11 al 15 luglio, è l'introduzione, per i team in gara, della categoria driverless, ovvero vetture a guida autonoma.

(Slide 10) Dall'osservatorio privilegiato di ANFIA Service, Società di Servizi di ANFIA specializzata da oltre 20 anni in consulenza e formazione per le imprese automotive in ambito Qualità, Ambiente, Sicurezza, vorrei mettere a fuoco alcuni degli attuali trend che la formazione sta seguendo nel nostro settore.

Ricordo, intanto, che dopo la pubblicazione, a fine 2016, della IATF 16949, la norma di riferimento mondiale per i sistemi di gestione qualità automotive, erede dell'ISO/TS 16949, alla cui redazione ANFIA ha contribuito in qualità di membro dell'IATF (International Automotive Task Force), l'attività formativa delle aziende per ottenere la nuova certificazione e, ancor prima, per la riqualificazione degli auditor, è aumentata, visto che il 14 settembre 2018 tutti i certificati ISO/TS 16949 scadranno.

La IATF 16949 rispetta la struttura e i requisiti della ISO 9001:2015 e non può essere implementata senza quest'ultima. Con la ISO 9001, sono stati introdotti nuovi e importanti concetti, tra cui l'analisi del contesto, la gestione del rischio e la corporate social responsibility (CSR), tematiche che non tutte le aziende, in particolare le PMI, sono già pronte ad affrontare in maniera strutturata.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418 - E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

Nel 2017 è continuata con successo anche l'attività formativa di ANFIA come licenziataria ufficiale, per l'Italia, del VDA-QMC, il Quality Management Center dell'Associazione automotive tedesca VDA, erogando i contenuti e i metodi standard sulla gestione della qualità nella catena di fornitura e il materiale didattico VDA in lingua italiana, destinati alle aziende automotive italiane che forniscono gli OEM tedeschi.

Nell'era di Industry 4.0 e degli Human Capital Big Data, un'altra novità è rappresentata dagli Open Badge, uno strumento innovativo di rappresentazione digitale delle conoscenze, abilità e soft skills, che risponde all'esigenza di validare e condividere queste informazioni.

E' uno strumento sviluppato in linea con la Raccomandazione del Consiglio europeo del 20 dicembre 2012 sulla convalida dell'apprendimento non formale e informale, in cui si richiede agli Stati che la validazione delle competenze acquisite al di fuori dei sistemi formali possa diventare una concreta possibilità per tutti i cittadini e sia possibile utilizzarla a fini occupazionali e di apprendimento.

In Italia, ANFIA Service è tra le prime agenzie formative a cogliere questa opportunità, prevedendo l'emissione di open badge per i suoi corsi già dal 2018.

In prospettiva, il Badge Digitale si porrà non solo come strumento per la comunicazione intellegibile del sapere degli individui, ma anche come tool per una certificazione digitale che si basi sulle evidenze delle conoscenze, delle abilità e delle soft skills.

(Slide 11) Com'è noto, l'Internet of Things sta investendo i processi industriali e sta già conducendo a una trasformazione degli stabilimenti nel segno della digitalizzazione, con significative conseguenze sui modelli organizzativi e sull'evoluzione delle competenze della forza lavoro, nonché implicazioni nuove e complesse in termini di gestione di enormi quantità di dati.

Importanti modifiche stanno già interessando le strutture organizzative delle aziende della componentistica: le aziende meccaniche, ad esempio, si trasformano in mecatroniche. L'integrazione con l'elettronica comporta l'introduzione in azienda di tecnici elettronici, a volte tramite l'acquisizione diretta di aziende produttrici di software di sviluppo prodotto. Questo accade anche perché cambia il prodotto auto e quindi il modo di progettarlo, ad esempio in conseguenza di una crescente penetrazione di mercato dei veicoli ad alimentazione alternativa (si pensi alle vetture elettriche e ibride plug-in che "nascono digitali"), prima ancora che della diffusione massiva del veicolo connesso e del veicolo a guida autonoma.

L'altro grande cambiamento è rappresentato dalla gestione digitale di tutti i processi aziendali che il paradigma 4.0 porta con sé. Nelle aziende di oggi non sempre ci sono competenze adeguate in questo senso. Per gli operai, ad esempio, la digitalizzazione comporta non solo una riflessione sulle ricadute di una crescente automazione dei processi in termini di forza lavoro occupata - con conseguente revisione dei contratti

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

collettivi di lavoro - ma anche l'acquisizione di nuove competenze per lavorare sulle linee di produzione automatizzate.

Un discorso analogo vale per tutti i processi legati alla sfera delle operations, che per evolvere necessitano di azioni formative mirate su tutte le figure aziendali coinvolte, a cui si aggiunge l'esigenza di poter contare su personale in grado di leggere, analizzare e processare la crescente mole di dati che la digitalizzazione ci fornisce. Di qui l'ingresso in scena di un nuovo profilo: quello del Data Manager, chiamato a gestire questa mole di dati disponibili in cloud e in attesa di essere valorizzati.

A questa figura si affianca quella del Digital Manager, figura dedicata alla comunicazione dell'azienda e dei suoi brand attraverso i nuovi canali digitali, quindi in grado di utilizzare in maniera appropriata piattaforme digitali e social e interfacciarsi con un target digital. Sicuramente una risorsa strategica nello sviluppo di un'azienda moderna.

In seguito all'approvazione del Piano Impresa 4.0 del Governo e delle misure contenute nella Legge di Bilancio 2017, ANFIA ha partecipato attivamente al Tavolo governativo di esperti presso il Ministero dello Sviluppo Economico per la redazione della "Guida alla certificazione dei beni strumentali 4.0 che beneficiano della misura dell'iperammortamento e del superammortamento", propedeutica all'emanazione della Circolare N. 4/E del 30/03/2017 della Agenzia delle Entrate.

Per approfondire questi temi, a beneficio delle aziende, ANFIA ha organizzato lo scorso maggio quattro seminari (Bergamo, Napoli, Verona, Livorno) di approfondimento tecnico-pratico finalizzati a fornire competenze e visioni per affrontare la trasformazione della nostra manifattura, ma anche ad illustrare alle aziende associate le opportunità e le potenzialità degli "strumenti Impresa 4.0".

Il DDL Bilancio 2018, in approvazione in seconda lettura alla Camera introduce un credito d'imposta per la formazione 4.0 a favore delle imprese sul costo del lavoro, per le ore impegnate dal personale dipendente in corsi di formazione specifici su tecnologie Impresa 4.0 applicate in selezionati ambiti di formazione. C'è, inoltre, la proroga del superammortamento, sia pure in misura diversa (i bonus scendono dal 140% al 130%), mentre non subisce nessuna modifica per l'iperammortamento del 250%.

E' inoltre stata prorogata la "Nuova Sabatini", volta ad assicurare continuità operativa e a qualificare maggiormente in chiave "Industria 4.0" gli investimenti (il 30% delle risorse andrà alla concessione per i finanziamenti dedicati proprio alla digitalizzazione delle filiere industriali).

Per accrescere la competitività del sistema economico in chiave 4.0, è stato inoltre istituito il "Fondo per il capitale immateriale, la competitività e la produttività", le cui priorità saranno: finanziare progetti di ricerca e innovazione e favorire il trasferimento dei risultati dei progetti verso il sistema produttivo.

Le aziende italiane stanno investendo con decisione sulla rivoluzione dell'industria 4.0, spinte soprattutto dall'obiettivo di ridurre i costi e migliorare l'efficienza.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

Secondo un recente report di Digital360-Ibm, il 46% delle imprese italiane ha già avviato progetti di trasformazione in chiave 4.0 a supporto dei processi di sviluppo prodotto, gestione delle operations e gestione della supply chain. Di queste, il 29% lo ha fatto da più di 2 anni, mentre il 48% è partito solo da quest'anno.

Chi è rimasto a guardare rischia di pagarla cara in termini di svantaggio competitivo.

(Slide 13) Diamo ora uno sguardo a quello che succede in Europa sui regolamenti che impattano la nostra industria e che riguardano le prossime nuove omologazioni e immatricolazioni.

Qui permettetemi di fare una riflessione semplice: i Costruttori e la filiera della componentistica in Europa hanno fatto e stanno facendo ingenti investimenti per andare incontro a queste norme che impattano sul nuovo ma è necessario che ogni Paese membro, compresa l'Italia, si doti di misure che accelerino il rinnovo del parco circolante con veicoli più puliti, sicuri e tecnologicamente avanzati.

Non ha senso mettere vincoli ambiziosi sui nuovi veicoli e non intervenire sul vecchio, si tratta di una politica miope che non produrrà benefici ambientali nel breve-medio periodo.

Il WLTP, nuovo ciclo di prova per la misura di emissioni di veicoli leggeri entrato in vigore a settembre 2017 è stato modernizzato rispetto al precedente NEDC con distanze più lunghe, l'analisi di più fasi di guida, una velocità media più elevata e una velocità massima più alta.

Sempre in riferimento alle omologazioni, è in corso, a livello europeo, una revisione delle Direttiva quadro vigente in materia. Commissione europea, Parlamento europeo e Consiglio il 7 dicembre scorso hanno raggiunto un accordo sulla proposta di Regolamento quadro emanata dalla Commissione a Gennaio 2016 per migliorare il livello di qualità e di indipendenza dell'omologazione e delle prove dei veicoli, aumentare i controlli sulle automobili già presenti sul mercato dell'Unione Europea e rafforzare l'intero sistema grazie alla vigilanza europea.

Mentre le norme di omologazione attuali si occupano principalmente dei controlli ex-ante su prototipi prelevati dalla linea di produzione, in futuro gli Stati membri saranno tenuti ad effettuare regolari verifiche a campione sui veicoli già immessi sul proprio mercato - almeno uno ogni 40.000 veicoli nuovi immatricolati (con un minimo di 5 verifiche per Stato membro) e l'esito di tali verifiche sarà reso pubblico. Il 20% di queste verifiche sarà sulle emissioni.

La Commissione europea sarà, inoltre, autorizzata a condurre audit periodici e indipendenti sulle autorità di omologazione (o sui servizi tecnici designati) ogni 5 anni ed effettuerà controlli di mercato indipendenti rispetto a quelli degli Stati membri, con la possibilità di avviare procedure di richiamo a livello UE. L'accordo prevede anche la creazione di un nuovo forum sull'applicazione della normativa per garantire un'interpretazione più uniforme della pertinente legislazione e una maggiore sorveglianza da parte dell'UE.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur , 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

L'accordo sembra trovare un equilibrio tra l'obiettivo di rendere l'intero sistema di omologazione più solido ed efficiente e la necessità di evitare oneri amministrativi eccessivi per i produttori di veicoli. Ora si attende l'approvazione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio. Una volta ottenuto il via libera, il Regolamento sarà direttamente applicabile negli Stati membri e diventerà obbligatorio dal 1° settembre 2020.

(Slide 14) Passando al tema del CO₂, sappiamo che i target europei di riduzione, per le autovetture, sono i più ambiziosi al mondo: 95 g/km il target entro il 2021 (-40% rispetto al 2007) e ora i nuovi limiti fissati per il post-2021.

Il target per i veicoli commerciali leggeri è di 147 gr/km di CO₂ al 2021 (-30% rispetto al 2007).

La recente proposta della Commissione europea sulla riduzione delle emissioni post-2021, fissa i nuovi obiettivi - consistenti in una riduzione del 30% rispetto al target del 2021 per le autovetture e per i commerciali leggeri - al 2030, coerentemente con le tempistiche già definite dai Capi di Stato dell'UE per l'accordo sul Clima e l'Energia 2030. Al 2025, tuttavia, è previsto un target addizionale: una riduzione del 15% rispetto al target 2021 sia per le autovetture che per i commerciali leggeri. Questo non dà all'industria tempo sufficiente per le modifiche tecniche e progettuali che si renderanno necessarie sia sulle vetture che sui veicoli commerciali leggeri.

Al 2025, si potrebbe, invece, definire una tappa intermedia per valutare i progressi effettuati nel ridurre le emissioni di CO₂ in vista dell'obiettivo al 2030.

Il target proposto dalla Commissione per il 2030, inoltre, è troppo oneroso, andando oltre il livello auspicato definito in sede di accordo sul Clima e sull'Energia e la stessa valutazione di impatto effettuata nel 2016, che specifica che cosa è necessario fare per adempiere al COP21. In linea con questo, la filiera automotive italiana considera raggiungibile, a costi elevati ma accettabili, un target di riduzione del 20% per le autovetture.

E' evidente che gli obiettivi di riduzione della CO₂ possono dare una notevole spinta all'innovazione nell'industria automotive, ma l'attuale proposta non prende in adeguata considerazione la bassa e frammentata penetrazione sul mercato europeo dei veicoli a propulsione alternativa. Infatti, il raggiungimento di un target al 2030 è legato anche alla penetrazione sul mercato di questi veicoli.

Maggiori investimenti in infrastrutture dedicate alla ricarica e al rifornimento sono una condizione necessaria affinché i consumatori dell'UE possano effettivamente dirottare le proprie scelte di acquisto in questo senso. Ben venga, quindi, il piano d'azione della Commissione europea per promuovere un investimento nella rete di stazioni di ricarica e rifornimento su tutto il territorio dell'Unione europea, in accordo con quanto prevede la Direttiva europea DAFI sull'infrastrutturazione per i carburanti alternativi, che l'Italia ha tempestivamente recepito a gennaio di quest'anno. L'infrastruttura, tuttavia, rappresenta solo una faccia della medaglia. L'accessibilità di questi veicoli in termini di costi è un'altra significativa barriera per molti consumatori europei, che pone in rilievo la necessità di armonizzati e coerenti incentivi all'acquisto.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

(Slide 15) Vivremo anni di grandi sfide e trasformazioni tecnologiche nel settore, sia di processo, sia di prodotto, ma anche anni di annunci e azioni che creano confusione in un settore fortemente impegnato ad investire in prodotti sempre più sicuri e performanti dal punto di vista ambientale.

I risultati ottenuti in termini di riduzione degli inquinanti delle tecnologie diesel oggi demonizzate in molti Paesi europei sono infatti significativi: - 92% di NOx rispetto a 20 anni fa e - 97% di PM₁₀ rispetto a 20 anni fa.

Senza dimenticare il contributo fondamentale che il diesel ha dato e continuerà a dare alla riduzione della CO₂ rispetto alle motorizzazioni a benzina.

Demonizzazione del diesel, con conseguenti annunci di bandirne l'utilizzo dal 2030-2040 in molti Paesi europei, previsioni molto ottimistiche sulla penetrazione di auto elettriche nei prossimi 5-10 anni in Europa e in Italia, regole di circolazione nei centri città diverse e contraddittorie nei vari comuni del nostro Paese sono fattori che certamente non aiutano a definire una vera e propria visione di mobilità sostenibile.

(Slide 17) La mobilità sostenibile secondo ANFIA prevede un approccio olistico e integrato che punti alla diffusione veicoli a carburanti alternativi, a un continuo investimento sui powertrain tradizionali (soprattutto diesel), al potenziamento del Trasporto Pubblico Locale e dei nuovi modelli di mobilità condivisa, all'ottimizzazione della logistica e del trasporto merci sostenibile, agli investimenti in ricerca e innovazione per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi e connessi.

Per ottenere benefici concreti nel breve termine, è necessaria una combinazione di tecnologie convenzionali e alternative, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica e di funzionalità tecnologica - ovvero, ogni tecnologia ha una sua missione specifica: ad esempio l'elettrico soprattutto per i centri urbani, il diesel per le lunghe percorrenze, il gas metano liquido per i veicoli industriali - per valorizzare le competenze già consolidate e puntando ad un rapido rinnovo del parco, per la sicurezza e la salvaguardia dell'ambiente.

Vi ringrazio per l'attenzione e passo la parola a Paolo Scudieri.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it