



VEICOLI ELETTRICI: NORMATIVA E PROGETTI INDUSTRIALI

Dopo il successo dell'analogo evento di due anni fa, i diversi attori della filiera italiana del veicolo elettrico nuovamente a confronto durante il convegno organizzato da ANFIA, Confindustria Anie, CEI e CEI-CIVES, in collaborazione con la Rappresentanza a Milano della Commissione europea

Milano, 21 novembre 2011 - ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), Confindustria Anie (Federazione Nazionale Imprese Elettrotecniche ed Elettroniche), CEI (Comitato Elettrico Italiano) e CEI-CIVES (Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile), in collaborazione con la **Rappresentanza a Milano della Commissione europea**, hanno organizzato oggi presso il Palazzo delle Stelline a Milano un incontro di approfondimento sul tema **"Veicoli elettrici: normativa e progetti industriali"**.

In Rappresentanza delle Istituzioni, sono intervenuti l'On. Antonio Tajani, Vice Presidente della Commissione europea e Commissario Responsabile di Industria ed Imprenditoria e l'On. Vinicio Peluffo, Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera dei Deputati.

L'incontro si raccorda idealmente all'evento svoltosi due anni fa nella medesima sede, laddove venne centrato un primo fondamentale obiettivo: raccogliere i punti di vista dei diversi attori coinvolti e fornire un esaustivo aggiornamento delle principali e più innovative tecnologie legate al veicolo elettrico. In quel contesto, emerse come prioritaria la necessità di indirizzare l'impegno dei diversi soggetti coinvolti nella filiera dell'auto elettrica, dai produttori agli organismi di formazione, nella **definizione di standard tecnico-normativi** e di **sistemi infrastrutturali condivisi**.

La cornice europea: le direttive di sviluppo della mobilità sostenibile elettrica

L'Unione Europea pone fra i suoi principali obiettivi, in linea con le indicazioni contenute all'interno della strategia Europa 2020, quello della **mobilità sostenibile**. Partendo da questi presupposti è stata recentemente avviata un'ampia riflessione sull'intero sistema dei **trasporti europei** che adotta un'ottica prettamente *green*.

La strategia **Trasporti 2050** si delinea come un'articolata *roadmap* per costruire un settore europeo dei trasporti competitivo e pone obiettivi ambiziosi proprio in tema di sostenibilità. Entro il 2050, il piano europeo prevede in primo luogo di **ridurre del 60%** le **emissioni di CO₂** derivanti dai **combustibili fossili** impiegati nei **trasporti**. Altra **indicazione rivoluzionaria** è data, sempre entro la metà del secolo, dalla circolazione nei centri urbani europei dei soli mezzi ecologici. Ciò implica un deciso ripensamento rispetto alle tradizionali modalità di spostamento.

Anche il progetto **Green eMotion**, promosso all'interno del **7° Programma Quadro europeo**, si propone di individuare regole di riferimento condivise all'interno dell'Unione per la mobilità elettrica, coinvolgendo trasversalmente i diversi soggetti interessati alla sua implementazione: dalle amministrazioni locali alle università e agli istituti di ricerca, dalle realtà industriali alle *utility*.

Non va dimenticato che, secondo la *European Environment Agency* (EEA), nel 2009 il settore dei trasporti è responsabile del 24% delle emissioni antropogeniche di gas serra nell'Unione europea. Di questa quota, il 73% origina dal **trasporto su strada**. Mentre nell'ultimo ventennio le **emissioni** derivanti dagli altri settori si sono ridotte, quelle legate alla **mobilità** (merci e passeggeri) sono invece significativamente **augmentate** (+27% la variazione fra il 1990 e il 2009 nell'UE a 27 Stati, con tasso di crescita analogo nel nostro Paese). I **consumi di carburanti da fonti fossili** legate ai trasporti sono vicine nell'Unione europea a **300.000 Kilo Tep** (Tonnellate petrolio equivalenti). Secondo dati Eurostat, nel 2009 fra i Paesi membri l'Italia è al **3° posto nel consumo di carburanti da fonti fossili** legate ai trasporti, con una quota superiore al **12%** sul **totale europeo**, dopo Germania e Francia.



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESSE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali
a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile

in collaborazione con:



COMMISSIONE EUROPEA
Rappresentanza a Milano

Lo scenario futuro in cui si inseriscono questi dati è quello di una **crescente domanda di mobilità**, fatto che potrebbe quindi accentuarne le criticità.

In questo contesto, l'obiettivo di promuovere la diffusione di **veicoli elettrici**, quale modello di mobilità sostenibile più innovativo ed energeticamente efficiente, acquista un senso ancora maggiore.

L'impatto potenziale della diffusione dei veicoli elettrici: alcuni numeri

Uno studio pubblicato nella primavera di quest'anno dalla **Direzione Clima della Commissione europea** ha misurato, secondo diversi scenari di penetrazione nel mercato, le conseguenze positive derivanti nei prossimi decenni dalla diffusione dei veicoli elettrici. In tutti gli scenari analizzati, i veicoli elettrici permetterebbero al 2030 una **riduzione significativa delle emissioni di CO₂** compresa almeno fra il **10** e il **20%** rispetto all'attuale. Allo stesso tempo l'incremento della **domanda energetica** conseguente al crescente utilizzo di veicoli elettrici, sarebbe nei diversi scenari limitata e vicina, secondo il valore massimo, al **5%**. Al contempo, si ridurrebbe progressivamente la dipendenza da importazioni di fonti energetiche fossili tradizionali. Altri benefici riguarderanno aspetti correlati come l'inquinamento acustico.

Rilevante il fatto che tali benefici ambientali ed energetici sono del tutto validi anche nel nostro Paese e già nella situazione attuale, in cui la produzione di energia elettrica fa ancora ricorso a una quota significativa di fonti fossili.

Il ruolo chiave della normativa

Oggi ci si è pertanto focalizzati sui nuovi aspetti ritenuti di particolare interesse. In particolare **si è scelto di porre l'accento soprattutto sulla normativa**, non solo italiana, ma anche a livello **europeo**, considerando sia la sua evoluzione più recente sia i suoi probabili sviluppi futuri.

La normativa assume ampia rilevanza in quanto non solo traccia il quadro regolatorio all'interno del quale operano tutti gli attori della filiera, ma fornisce anche impulso allo stesso **sviluppo del mercato**, consentendo determinatezza e chiarezza su standard e processi. Importanti sono pertanto le implicazioni che ne derivano, per permettere un'effettiva implementazione di **progetti industriali** che consentano la concreta diffusione dei veicoli elettrici.

L'importanza della tecnologia: i differenti campi di intervento

I veicoli elettrici hanno certamente un cuore tecnologico.

I rappresentanti di ANIE hanno sottolineato che solo l'impiego di **sistemi di trasporto "intelligenti"**, che si caratterizzano per un utilizzo sempre più pervasivo di soluzioni tecnologiche innovative, può rendere la mobilità più "verde" e più efficiente. L'**industria elettrotecnica ed elettronica** può certamente rivestire un ruolo chiave nel definire nuovi modelli per l'efficienza energetica e per la mobilità sostenibile, promuovendo nuovi paradigmi di trasporto e offrendo soluzioni tecnologiche innovative.

Parlando di veicoli elettrici, **l'adeguamento delle infrastrutture si realizza in un'ottica certamente più ampia**. L'implementazione dei veicoli elettrici va di pari passo con il **rinnovamento della rete**, con l'evoluzione delle **smart grids**. Le **tecnologie** specificamente dedicate a questo mercato e legate in senso lato all'ammodernamento delle reti infrastrutturali, in particolare nel settore energetico - svolgono un ruolo abilitante di primo piano per promuovere la concreta diffusione dei veicoli elettrici.

Secondo il punto di vista di CEI e di CEI-Cives, va d'altra parte considerato che lo sviluppo di una infrastruttura di ricarica privata e pubblica, basata su standard condivisi ed integrata nel moderno sistema di **smart grids**, implica contestualmente agli interventi tecnici anche azioni di regolamentazione edilizia che spingano verso l'installazione di punti di ricarica negli edifici, come pure la rimozione degli ostacoli normati.

vi esistenti così da **garantire il "diritto alla presa" del fruitore finale della mobilità elettrica**.

La prospettiva di un'adeguata rete di ricarica, infine, può difficilmente essere percepita dal consumatore finale come un fattore di per sé sufficiente a motivare il passaggio dall'auto tradizionale verso quella elettrica: analogamente a quanto occorso all'industria dell'auto, che ha impiegato diversi anni per metabolizzare l'esistenza di spazi di mobilità per i veicoli a limitate prestazioni quali sono gli elettrici, appare plausibile che anche il consumatore necessiti di un adeguato periodo per accettare il nuovo paradigma. **In tutta questa fase iniziale occorrono allora azioni di incoraggiamento e incentivazione che vengano percepite come concreti vantaggi**, ed i cui attori non possono che essere da una parte **i governi, con interventi di sostegno economico**, e dall'altra gli enti locali e soprattutto **le amministrazioni comunali, con azioni di regolamentazione che privilegino in qualche misura il ricorso ai veicoli a zero emissioni**. Politiche in questo senso esistono già in numerosi Paesi, ed è auspicabile che anche l'Italia attivi al più presto azioni concrete.

ANFIA ha comunque ricordato che la relazione dell'*European Environment Agency* (EEA) sui trasporti e l'ambiente mostra anche i progressi già registrati in termini di efficienza energetica, dichiarando, per esempio, che le automobili nuove, nel 2010, sono state più efficienti di circa un quinto rispetto al 2000 e che la percentuale di automobili alimentate con carburanti alternativi su strada è aumentata costantemente, superando il 5% del parco auto nel 2009. Al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂, infatti, contribuiscono anche altre tecnologie. Assumendo un contesto normativo ragionevolmente stabile, si può stimare, per il 2020, a fronte di un totale di veicoli venduti a livello globale di circa 100 milioni, che le alimentazioni alternative possano arrivare al 20%, con diverse tipologie di *flex-fuel*, con diverse soluzioni ibride-elettriche, l'elettrico soprattutto in città.

Un'ampia diffusione dell'elettrico richiede il superamento di sfide ancora importanti, come un approccio sistemico per la produzione dell'energia elettrica, dando la preferenza alle fonti rinnovabili, lo sviluppo delle infrastrutture di distribuzione e, per le batterie, la riduzione dei costi e l'incremento delle capacità.

Tra le proposte per la promozione dei veicoli elettrici, ANFIA ha aggiunto l'importanza di **mantenere l'accisa allineata a quella dell'utenza domestica per almeno 10 anni**, il tempo necessario per dare stabilità al mercato e incentivare il consumatore finale, nonché di **contribuire a sviluppare il network di assistenza post vendita & aftermarket**, con lo scopo di stimolare la formazione tecnica per un'adeguata e capillare assistenza del veicolo elettrico sul territorio, supportare finanziariamente l'acquisizione di strumentazione specifica da parte dei punti service e favorire il riutilizzo delle batterie a fine vita del veicolo elettrico anche incoraggiando lo sviluppo di modelli di business specifici.

ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), con oltre 290 aziende associate, che esprimono un fatturato di quasi 60 miliardi di Euro all'anno e occupano circa 130.000 dipendenti, è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a Confindustria. ANFIA ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive. L'Associazione si compone di 9 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente e guidato da un Comitato Direttivo: Autobus, Autoveicoli, Autovetture Sportive e Speciali, Carrozzeri Autovetture, Carrozzeri Veicoli Industriali, Componenti, Pneumatici, Produttori Veicoli per il Tempo Libero, Rimorchi.

Confindustria Anie, con 1.200 aziende associate, rappresenta il settore più strategico e avanzato tra i comparti industriali italiani, per circa 4000.000 addetti e un fatturato aggregato di **63 miliardi di euro** (di cui **26 miliardi di esportazioni**). Le aziende aderenti a Confindustria Anie investono in Ricerca e Sviluppo il **4% del fatturato**, rappresentando più del **30%** dell'intero investimento in R&S effettuato dal settore privato in Italia.

CEI (Comitato Elettrotecnico Italiano)

Il CEI è un'Associazione senza scopo di lucro, fondata nel 1909, riconosciuta dallo Stato Italiano e dall'Unione Europea per le attività normative e di divulgazione della cultura tecnico-scientifica. La missione del CEI, quale organo *super partes*, è quella di elaborare documenti normativi di buona tecnica, partecipare alla stesura e recepire documenti normativi



FEDERAZIONE NAZIONALE
IMPRESSE ELETTROTECNICHE
ED ELETTRONICHE



Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali
a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile

in collaborazione con:



COMMISSIONE EUROPEA
Rappresentanza a Milano

armonizzati europei, partecipare alla stesura di normative internazionali, diffondere la cultura tecnico-scientifica e della standardizzazione. A tale scopo sviluppa attività normative e prenormative a livello nazionale ed internazionale che includono, oltre alla pubblicazione dei documenti normativi, la promozione e la diffusione della cultura tecnica e della sicurezza elettrica.

CEI-CIVES (Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile) è la Sezione italiana dell'AVERE (European Association for Battery, Hybrid and Fuel Cell Electric Vehicles), creata nel 1978 su iniziativa della Commissione CEE per promuovere la diffusione dei veicoli elettrici per uso stradale, e presente con le sue Sezioni Nazionali in 17 Paesi europei aggregando circa 1000 operatori del settore. In Italia la CIVES è stata istituita come Commissione Speciale del Comitato Elettrotecnico Italiano CEI, quale associazione no-profit. La CIVES aggrega l'insieme degli operatori lato "offerta" (costruttori di veicoli e componenti, distributori dell'energia elettrica, strutture di ricerca ecc.) e lato "domanda" (operatori del trasporto, associazioni di categoria ecc.). Fanno parte della CIVES anche numerose strutture pubbliche (Regioni, amministrazioni comunali e loro agenzie) e sono presenti quali soci istituzionali i Ministeri dell'Ambiente, dello Sviluppo Economico, dei Trasporti. La CIVES costituisce quindi una struttura *super partes*, rappresentativa di un quadro complessivo ed equilibrato degli interessi in gioco, e in questo spirito di imparzialità si pone come interlocutore privilegiato nei riguardi delle istituzioni pubbliche con un ruolo informativo per l'insieme degli aspetti tecnici, legislativi, di mercato, di sostenibilità ambientale ed energetica.