



**10^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Industria, commercio, turismo)
Senato della Repubblica**

AUDIZIONE T&E su Atto n. 396

Affare sul settore dell'automotive italiano e sulle implicazioni in termini di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica

Veronica Aneris, Director Italy-T&E
Luca Bonaccorsi, Director Sustainable Finance

01 Luglio 2020

T&E: 29 COUNTRIES, 60 MEMBERS



TRANSPORT & ENVIRONMENT (T&E)

Transport & Environment (T&E) è il gruppo leader in Europa per il trasporto sostenibile. T&E ha sede a Bruxelles, riunisce > 60 gruppi ambientalisti provenienti da tutta Europa e si concentra sul rendere il settore dei trasporti più sostenibile attraverso il cambiamento delle politiche a livello UE.

T&E ha svolto un ruolo chiave nella discussione su (tra le altre cose):

- Gli **standard europei di CO2** per auto, furgoni e infine camion;
- Norme "**Euro**" sull'inquinamento atmosferico per automobili, che culminano con "**dieselgate**" e il suo seguito legislativo;
- **Standard di sostenibilità per i biocarburanti**, più recentemente l'olio di palma;
- **Portare l'aviazione** nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE;
- Abbassare il **contenuto di zolfo dei carburanti marini allo 0,5%**;

LA MOBILITÀ EUROPEA È SUL CIGLIO DI UNA RIVOLUZIONE

Easter morning 1900: 5th Ave, New York City. Spot the automobile.



Source: US National Archives.

Easter morning 1913: 5th Ave, New York City. Spot the horse.

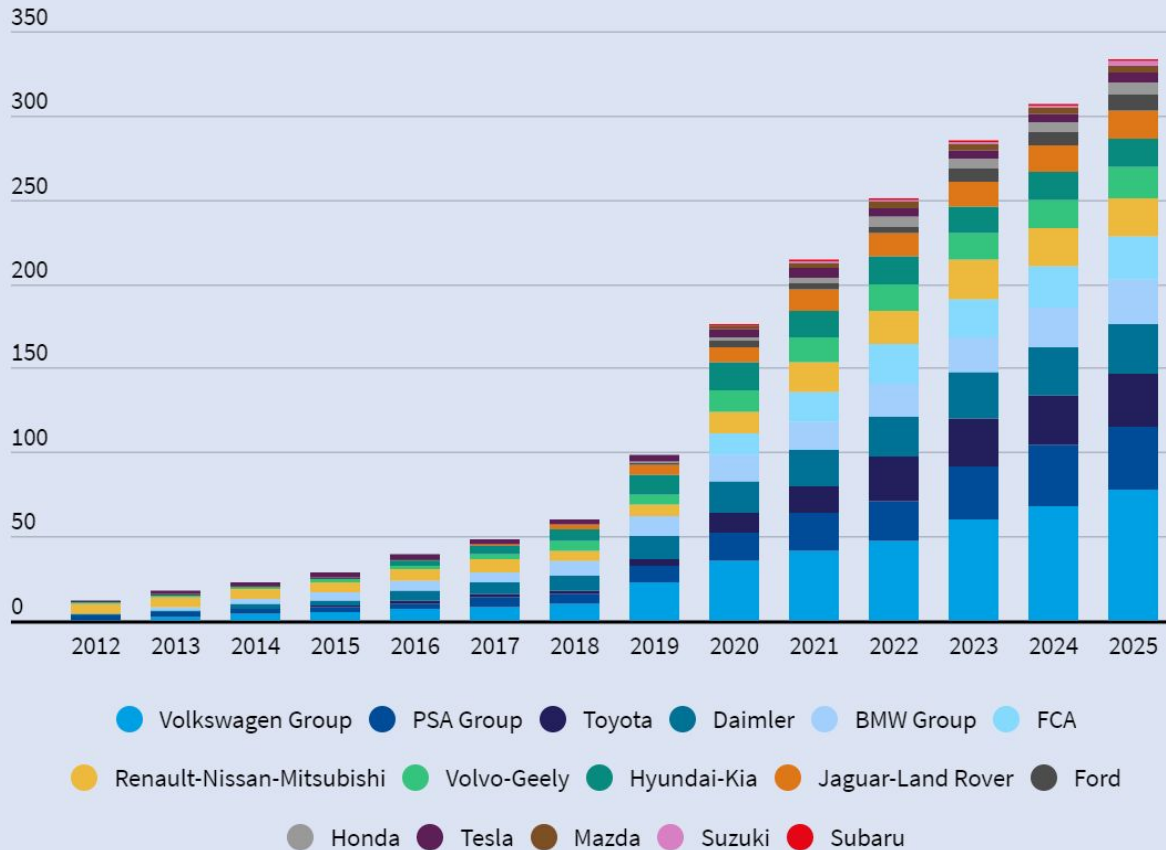


Source: George Grantham Bain Collection.

MODELLI ELETTRICI SUL MERCATO EU: CIRCA 60 A FINE 2018

>200 NEL 2021
>300 NEL 2025

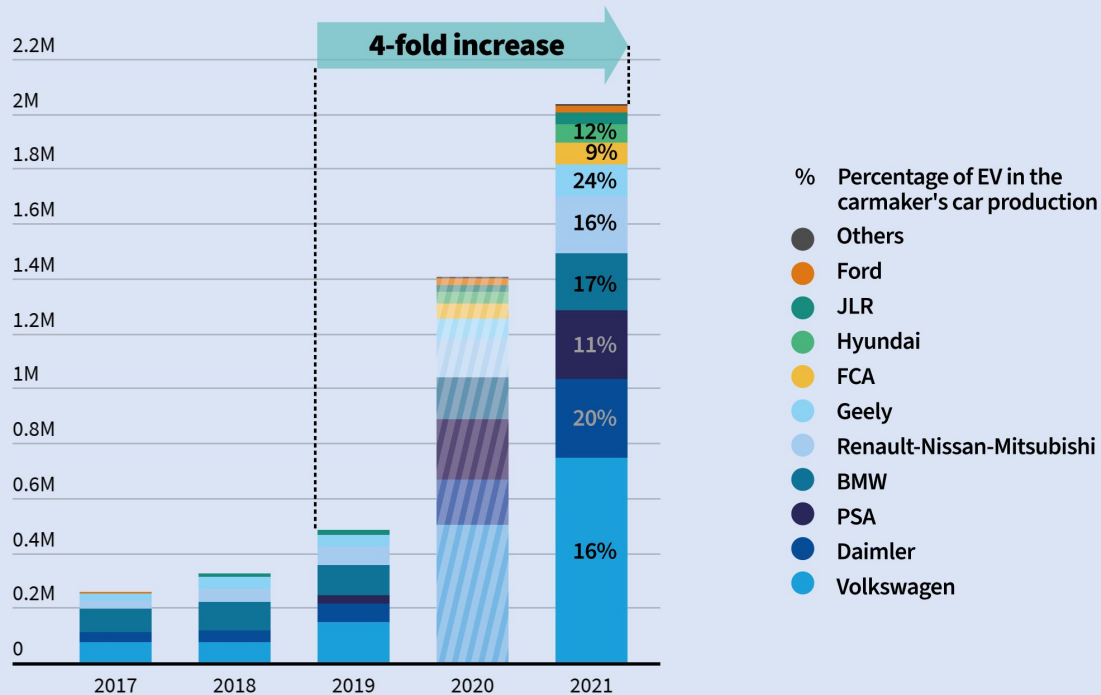
Electric car models coming to market in Europe 2019 - 2025



Source: Transport & Environment

PRODUZIONE ELETTRICA: QUADRUPLICA IN DUE ANNI

EV production surge: 4-fold increase in two years

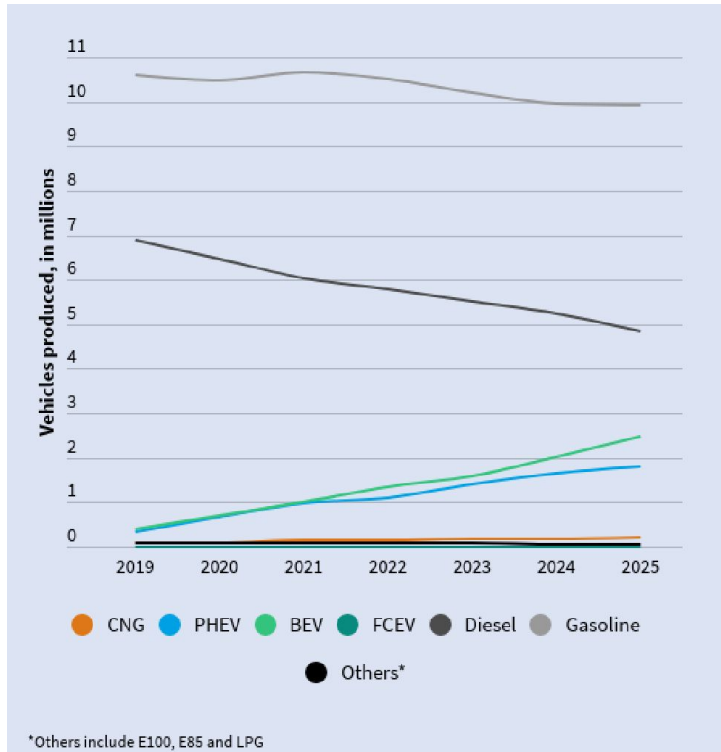


Note: Forecast made prior to the COVID-19 crisis. High uncertainty in 2020 due to production drop

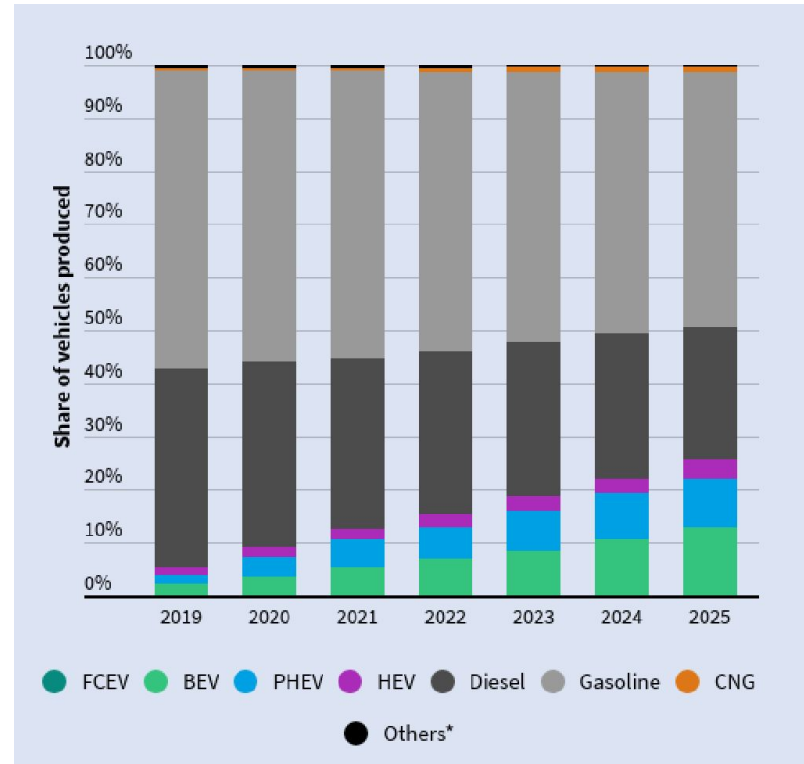
Scope: EU27, excludes vans

Source: Analysis derived from IHS Markit light duty vehicle production forecast, Feb 2020 update

LO SHIFT NEI VOLUMI DI PRODUZIONE EUROPEI



EU production of vehicles per type in **2025**, in million units (Source: IHS Markit)



EU production of vehicles per type in **2025**, in share of total production (Source: IHS Markit)

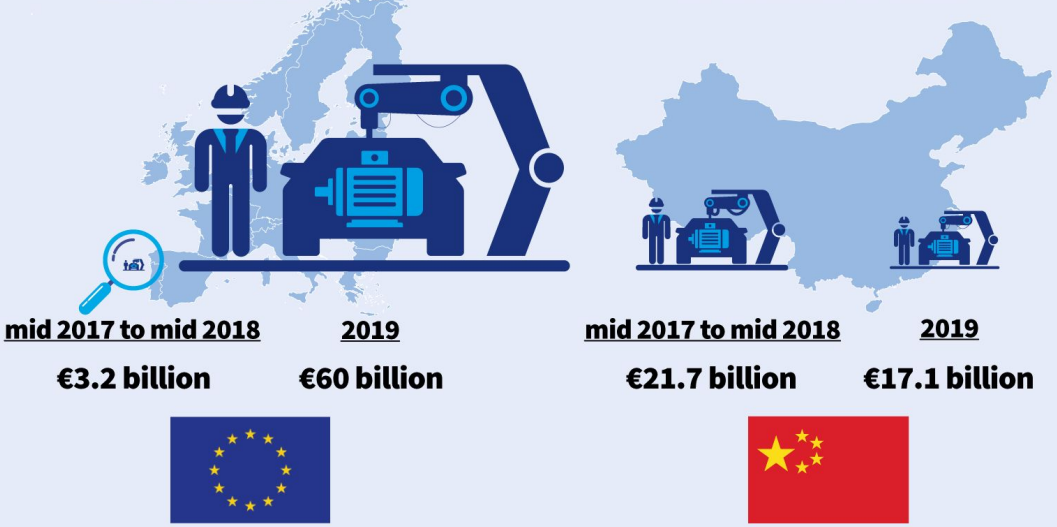
INVESTIMENTI EUROPEI NELLA MOBILITÀ ELETTRICA

E-mobility investments by EU carmakers and others in Europe are 3.5 times higher than in China

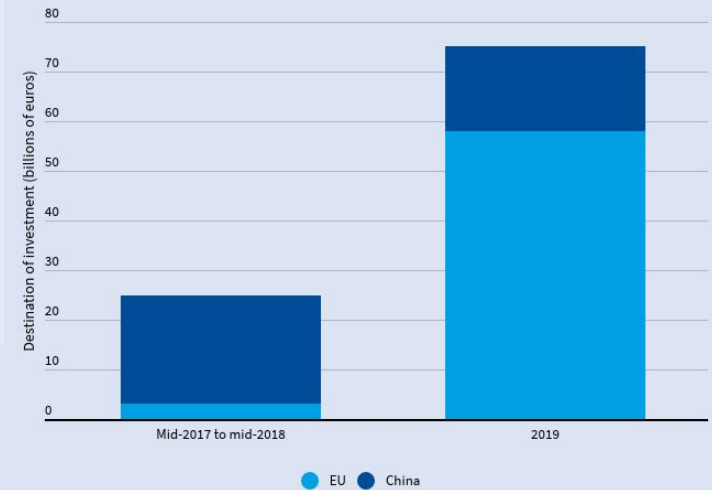
Europe is closing the investment gap with China compared to 2017/18

Investments in Europe

Investments in China



Europe invested 3.5 times more in the EU than in China in 2019 (18 times more than in 2017/2018)



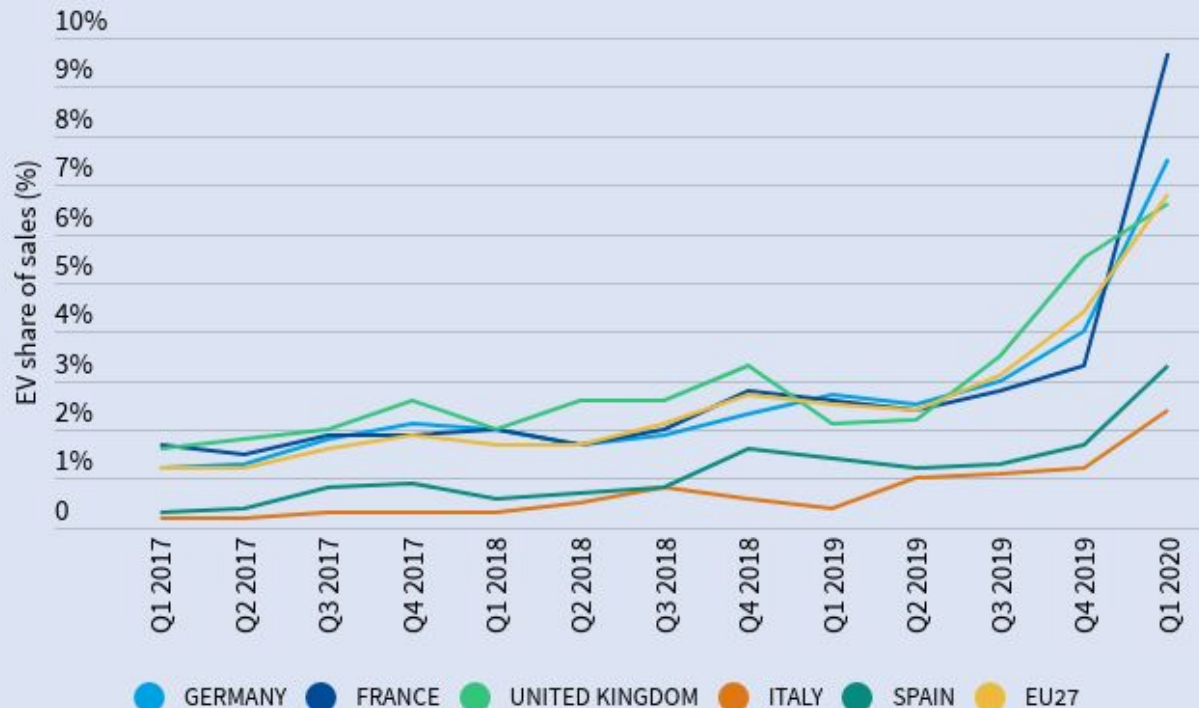
84% of EU investments was made by carmakers, 11% from the EU battery industry (and investors) and 5% from EU Member States.

From mid-2017 to mid-2018 EU carmakers invested 7 times more in China than in the EU. Since then, European investments towards China reduced by 20%

INIZIO 2020: IMPENNATA DEL MERCATO ELETTRICO

(policy matters!)

Soaring EV sales in Europe in 2020



Source: Transport & Environment analysis of ACEA Quarterly Alternative Fuel Vehicle Registrations

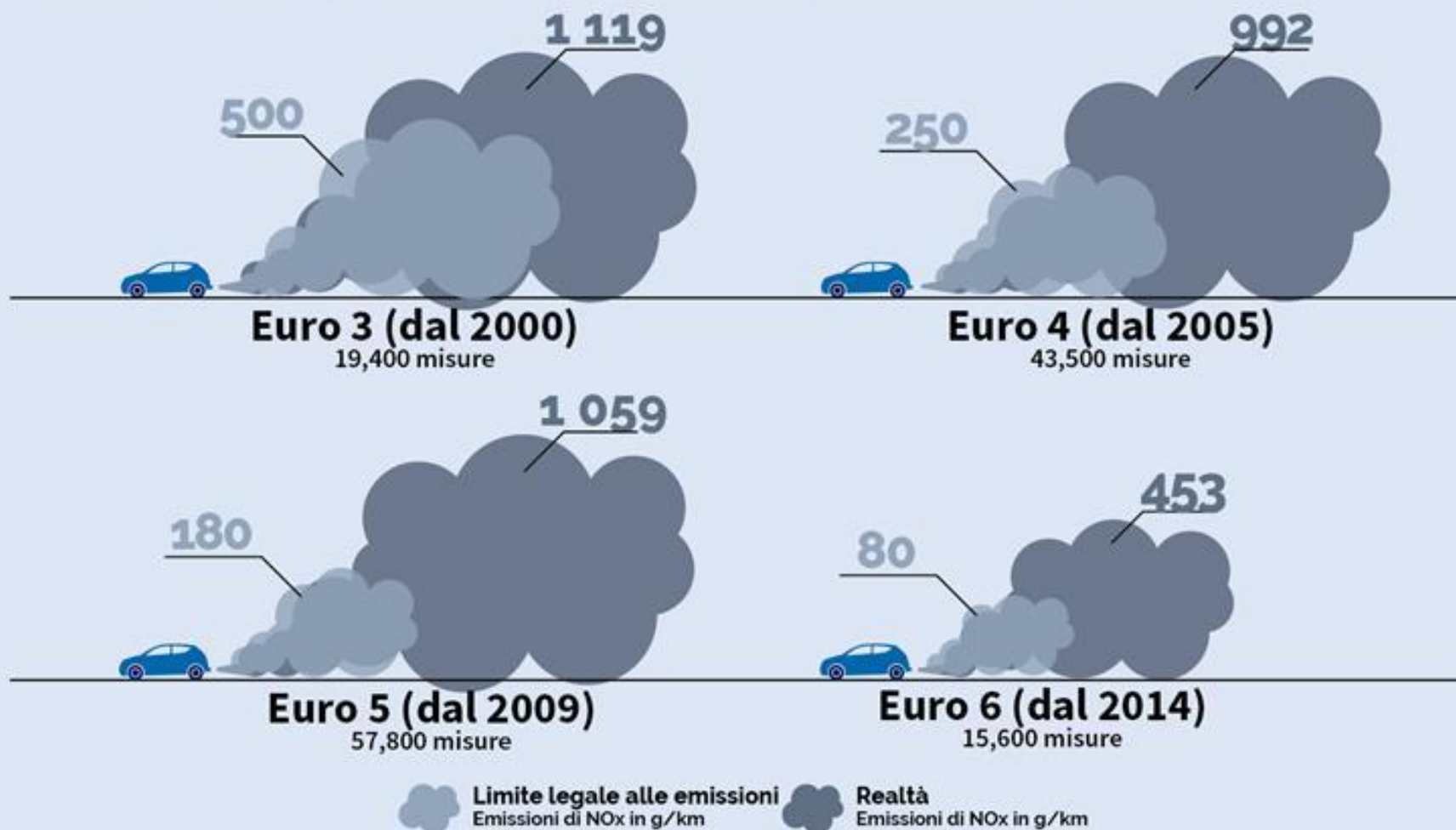
2019: DIESEL «ANNUS HORRIBILIS»

Diesel in caduta libera in EU (scandalo dieseldgate + Diesel ban per problemi qualità aria)

Quota mercato Italia: dal 53% nel 2018 al 41% 2019 (Q3)



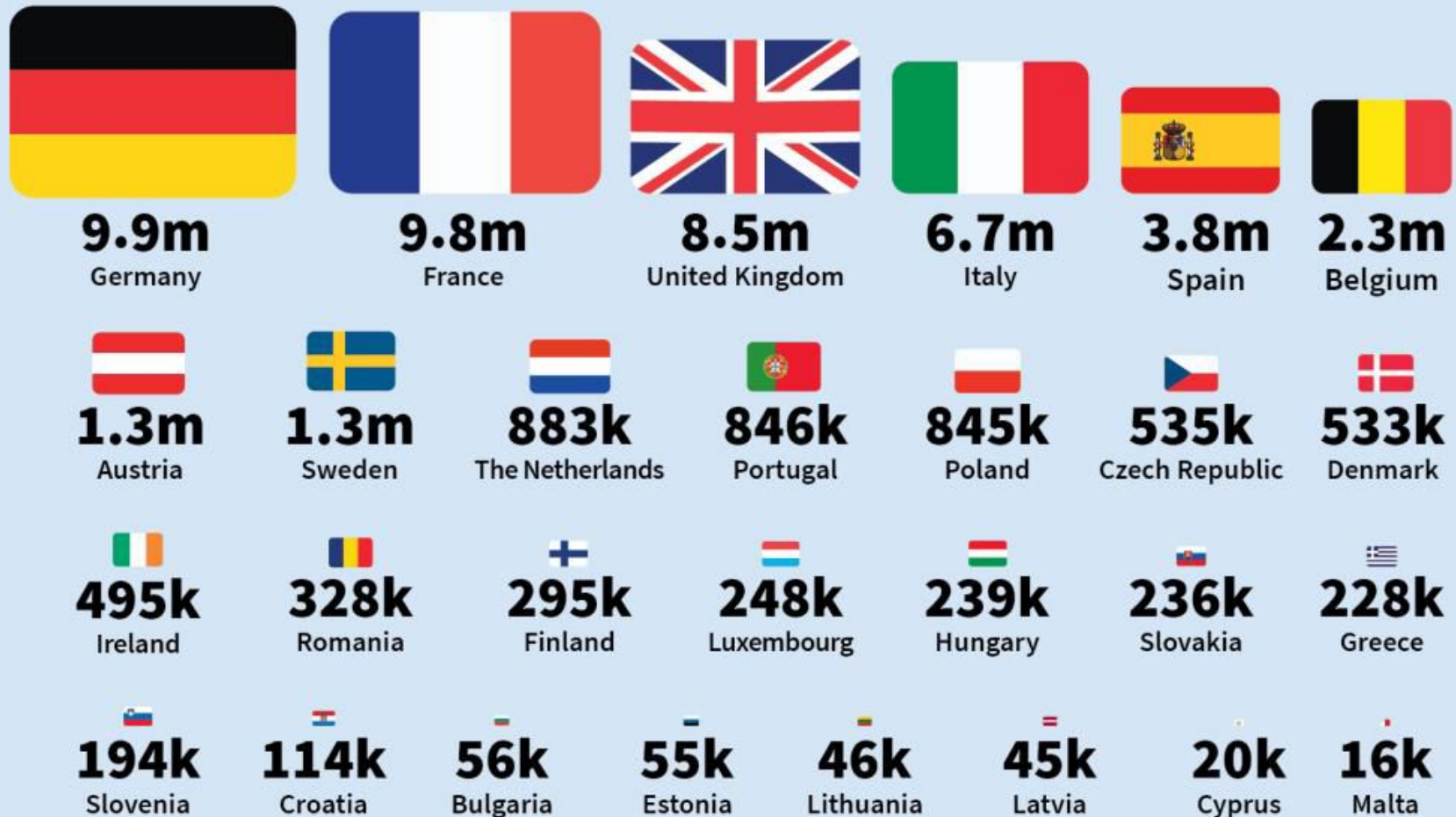
Sulla carta, i limiti sono stati ridotti – ma in strada, le violazioni dei NOX sono cresciute



Eredità dieselgate: 51 milioni di diesel “più sporchi” sulle strade europee

Dirty diesels on our roads – still growing: up 8m last year to 51m

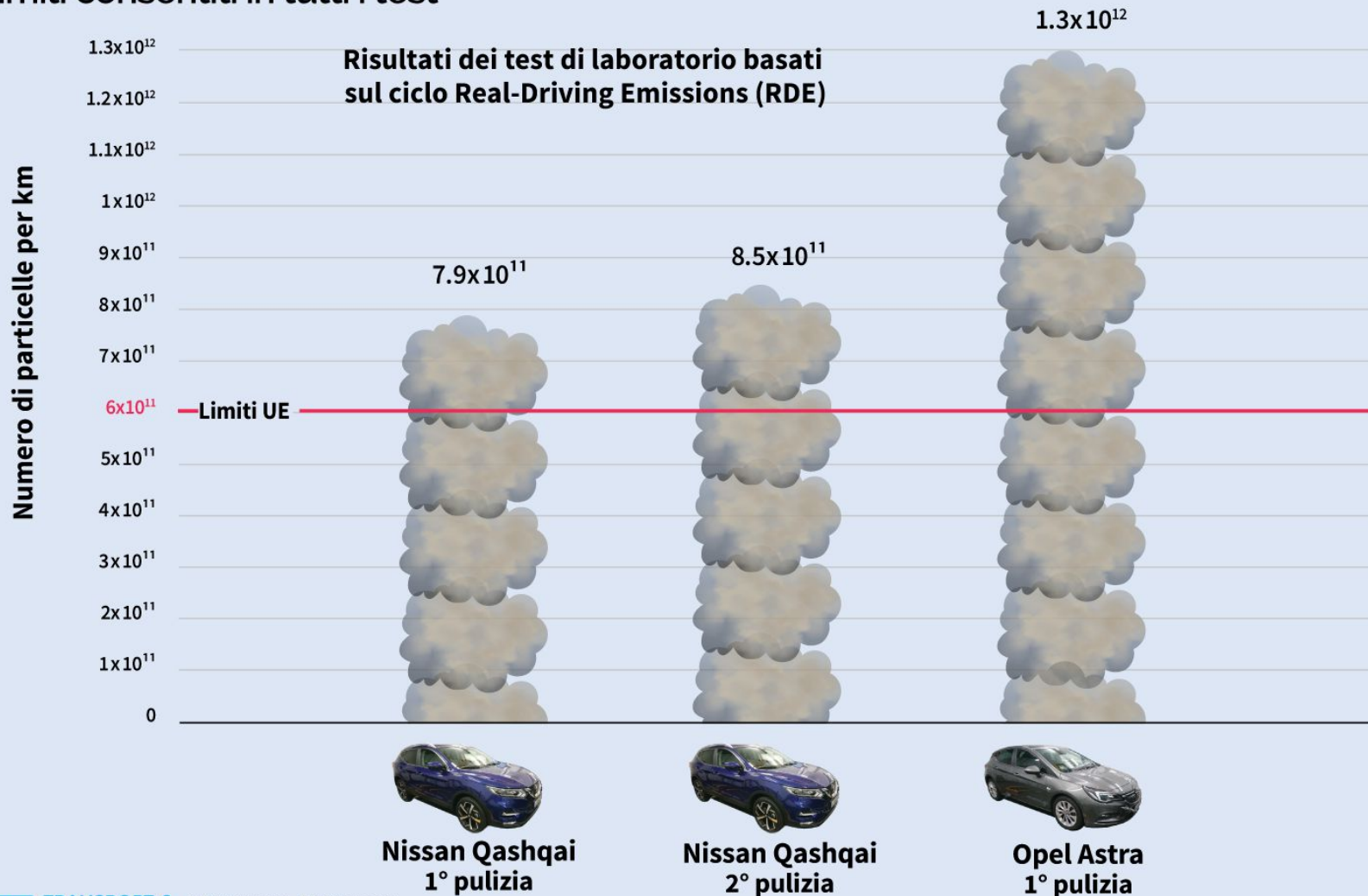
Number of grossly polluting Euro 5 & 6 cars and vans per EU member state



Nuovi diesel, nuovi problemi



La pulizia del filtro aumenta di 1000 volte la quantità di polveri – 32-115% al di sopra dei limiti consentiti in tutti i test





IL BIODIESEL DI ENI NON È «VERDE» 5 MILIONI DI EURO DI MULTA A ENI PER GREENWASHING.

AGCM - Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

agcm.it/media/comunicati-stampa/2020/1/PS11400

AGCM AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

Seguici su 

Cerca... 


Ricerca avanzata

CHI SIAMO COMPETENZE AUTORITÀ TRASPARENTE PUBBLICAZIONI SERVIZI MEDIA EN

Ti trovi in: Home / Media / Comunicati stampa / PS11400 - Sanzione di 5 milioni di euro a ENI per pubblicità ingannevole nella campagna ENI diesel+

PS11400 - Sanzione di 5 milioni di euro a ENI per pubblicità ingannevole nella campagna ENI diesel+

COMUNICATO STAMPA



L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha irrogato una sanzione di 5 milioni di euro alla società Eni S.p.A. per la diffusione di messaggi pubblicitari ingannevoli utilizzati nella campagna promozionale che ha riguardato il carburante **Eni Diesel+**, sia relativamente all'affermazione del positivo impatto ambientale connesso al suo utilizzo, che alle asserite caratteristiche di tale carburante in termini di risparmio dei consumi e di riduzioni delle emissioni gassose.

L'ingannevolezza dei messaggi derivava in primo luogo dalla confusione fra il prodotto pubblicizzato Eni Diesel+ e la sua componente biodiesel HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), chiamata da Eni "Green Diesel", attribuendo al prodotto nel suo complesso vantì ambientali che non sono risultati fondati.

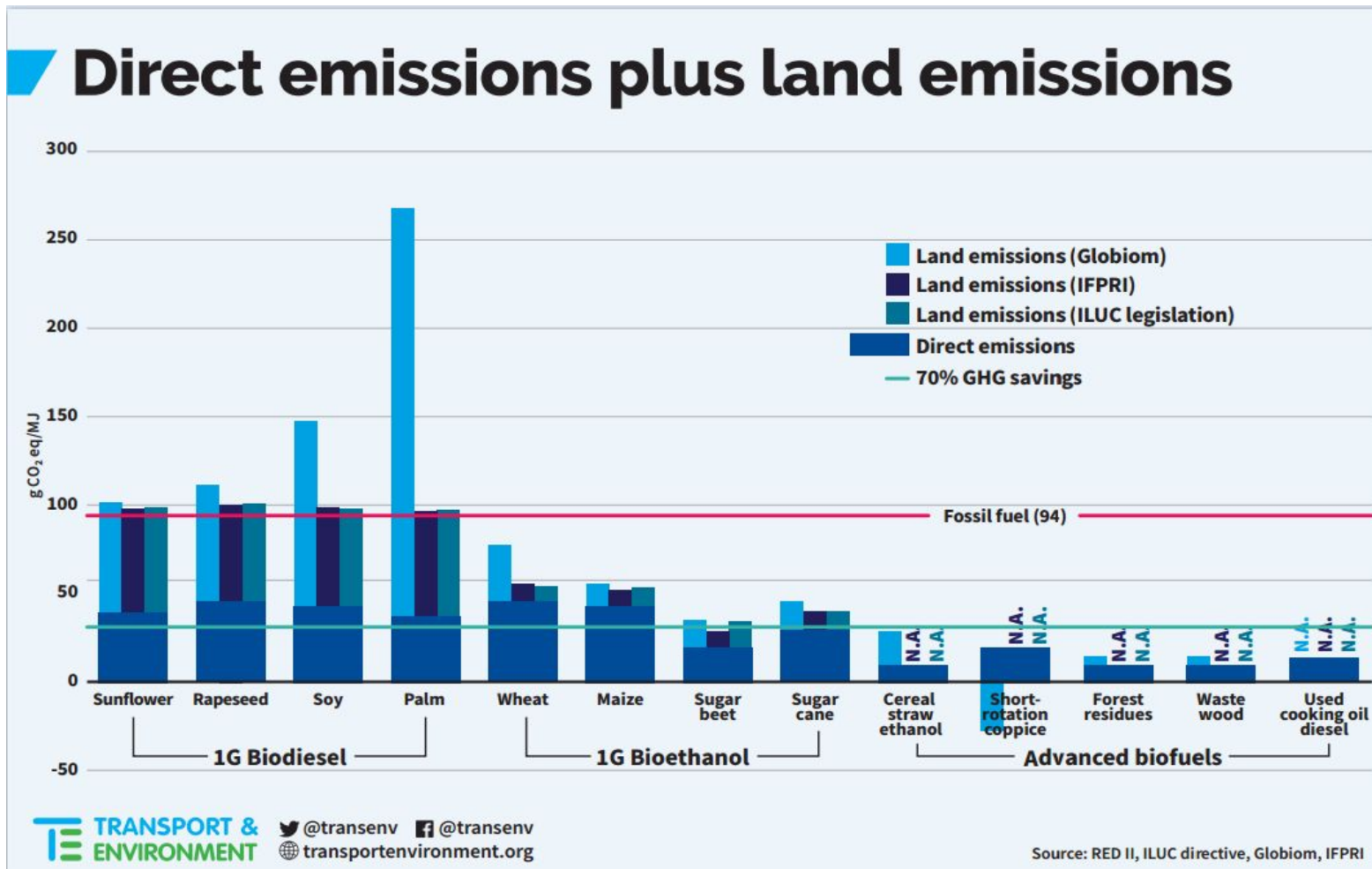
Nel messaggi si utilizzavano in maniera suggestiva la denominazione "Green Diesel", le qualifiche "componente green" e "componente rinnovabile", e altri *claims* di tutela dell'ambiente, quali "aiuta a proteggere l'ambiente. E usandolo lo fai anche tu, grazie a una significativa riduzione delle emissioni", sebbene il prodotto sia un gasolio per autotrazione che per sua natura è altamente inquinante e non può essere considerato "green".

Inoltre, alcune delle vantate caratteristiche del prodotto, relative alla riduzione delle emissioni gassose "fino al 40%", delle emissioni di CO₂ del 5% in media, e dei consumi "fino al 4%", non sono risultate confermate dalle risultanze istruttorie, in quanto parziali (ad esempio, non per tutte le emissioni gassose e non in tutti i casi la riduzione risultava raggiungere il 40% e, per i consumi, la riduzione era solo in minima parte imputabile alla componente HVO denominata da Eni "Green Diesel") ovvero non adeguatamente contestualizzate (ad esempio non era adeguatamente chiarito che il vanto di una riduzione delle emissioni di CO₂ era riferito all'intero ciclo del prodotto).

Infine nei messaggi si lasciava intendere che le vantate caratteristiche migliorative del prodotto - da cui erroneamente si lasciava intendere discendesse la natura di prodotto orientato alla protezione dell'ambiente - fossero da attribuire in maniera significativa alla sua componente definita da Eni "Green Diesel", aspetto anch'esso che non è risultato veritiero.

Nel corso del procedimento la società ENI ha avviato l'interruzione della suddetta campagna stampa e si è impegnata a non utilizzare più, con riferimento a carburanti per

NON TUTTI I BIOCOMBUSTIBILI RIDUCONO LE EMISSIONI

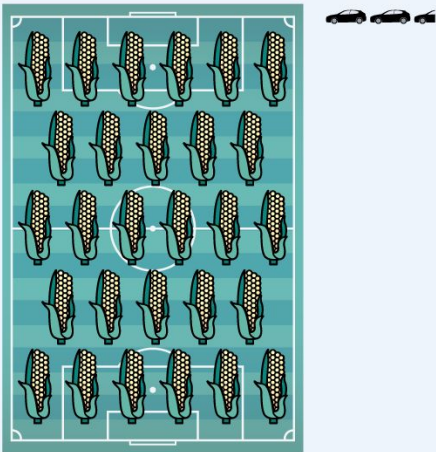


(e non risolvono il problema della qualità dell'aria/ stessa composizione chimico fisica del fossile che sostituiscono)

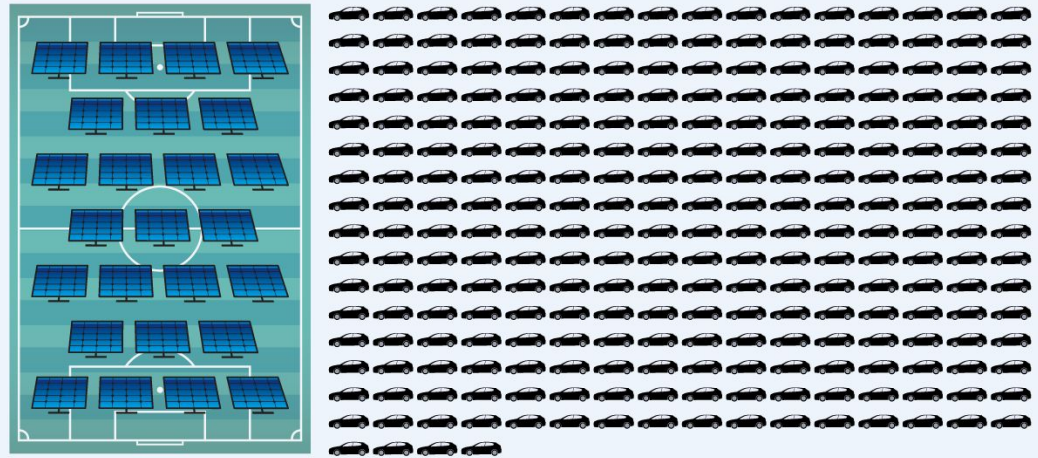
Biocarburanti vs Pannelli Solari: efficiency first!

Power a car with biofuels or renewable electricity?

2.4 fueled by 1 football pitch
cars of food crops



260 fueled by 1 football pitch
cars of photovoltaic solar panels



IL GAS NATURALE- **NON** È MOBILITÀ SOSTENIBILE

- ❑ **TECNOLOGIA INEFFICIENTE NEL RIDURRE LE EMISSIONI DI CO2 e GLI INQUINANTI ATMOSFERICI**
- ❑ **ELEVATI VALORI DEL NUMERO DI PARTICELLE (ANCORA NON REGOLATE)**
- ❑ **ALTI COSTI PER LA SOCIETÀ (INFRASTRUTTURE)**
- ❑ **NON È UNA TECNOLOGIA PONTE MA PIUTTOSTO UN VICOLO CIECO (LOCK-IN TECNOLOGICO)**
- ❑ **BIOGAS SOSTENIBILE LIMITATO- NON SCALABILE**
- ❑ **METANO/BIOMETANO NON È MAI A EMISSIONI ZERO (COMPOSIZIONE CHIMICA SIMILARE-STESSO INQUINANTI ATMOSFERICI)**

Fossil gas-powered transport has same climate impact as running on oil

Compared to diesel cars and trucks, and MGO ships, GHG emissions savings of fossil gas are minuscule at best



vs Diesel cars, CNG cars emit -7% to +6%

GREEN DEAL EU INDICA UN CHIARO PERCORSO A EMISSIONI ZERO DAL 2025 IN POI

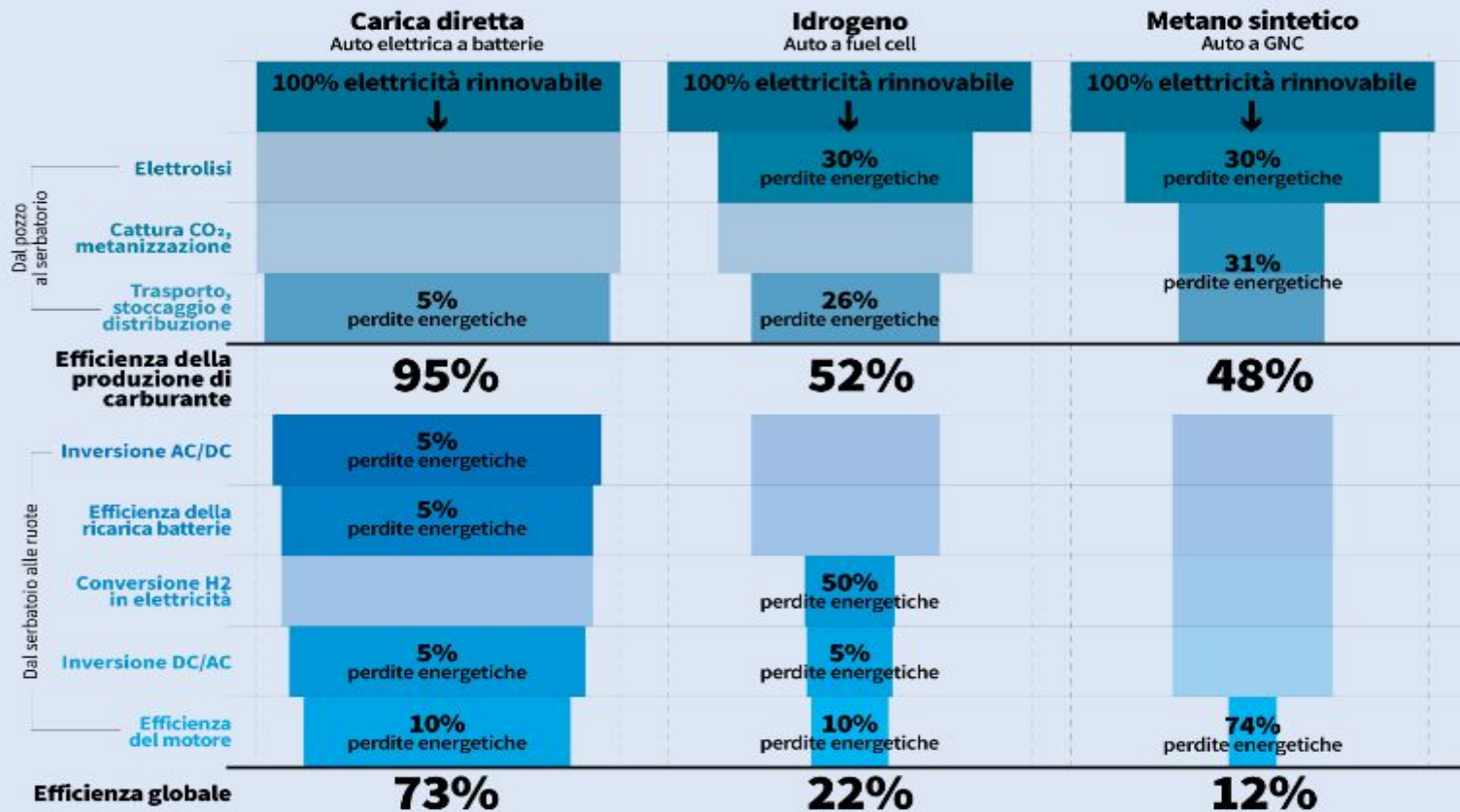
“ La Commissione adotterà entro il 2021 un piano a inquinamento zero per aria, acqua e suolo”

*“La Commissione proporrà limiti più stringenti per gli inquinanti atmosferici per i veicoli con motore a combustione interna. La Commissione propone inoltre di anticipare al 2021 la revisione per gli standard di emissione di CO2 di vetture e furgoni **per assicurare un chiaro percorso dal 2025 in poi a emissioni zero**”*

European Green Deal

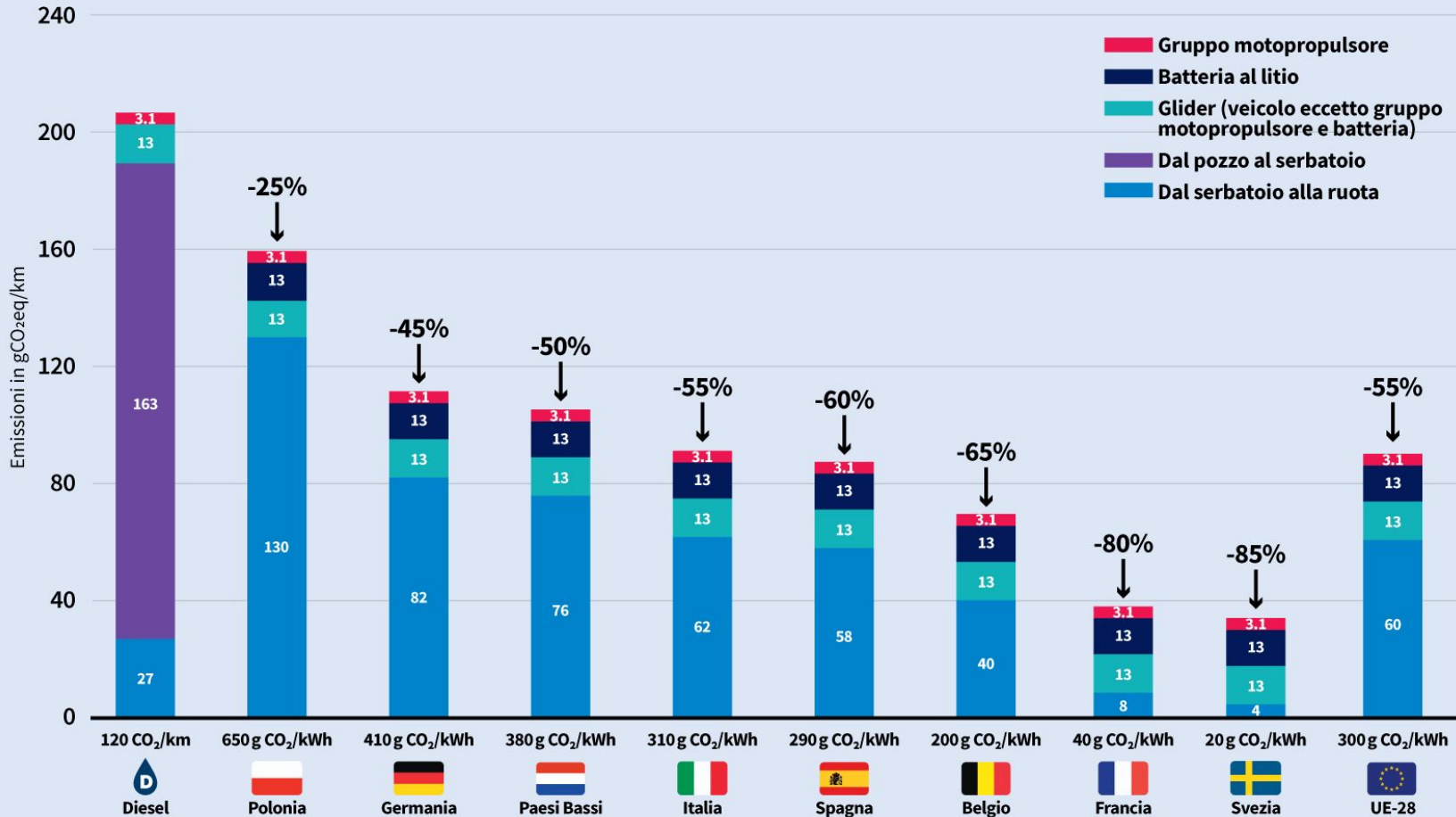
EFFICIENZA ENERGETICA: non dovrebbe essere un'opzione

Auto: le elettriche a batteria di lunga le più efficienti



Analisi del ciclo di vita : *dalla culla alla tomba* (elettrico vs diesel)

L'impatto climatico dei veicoli elettrici per differenti mix energetici

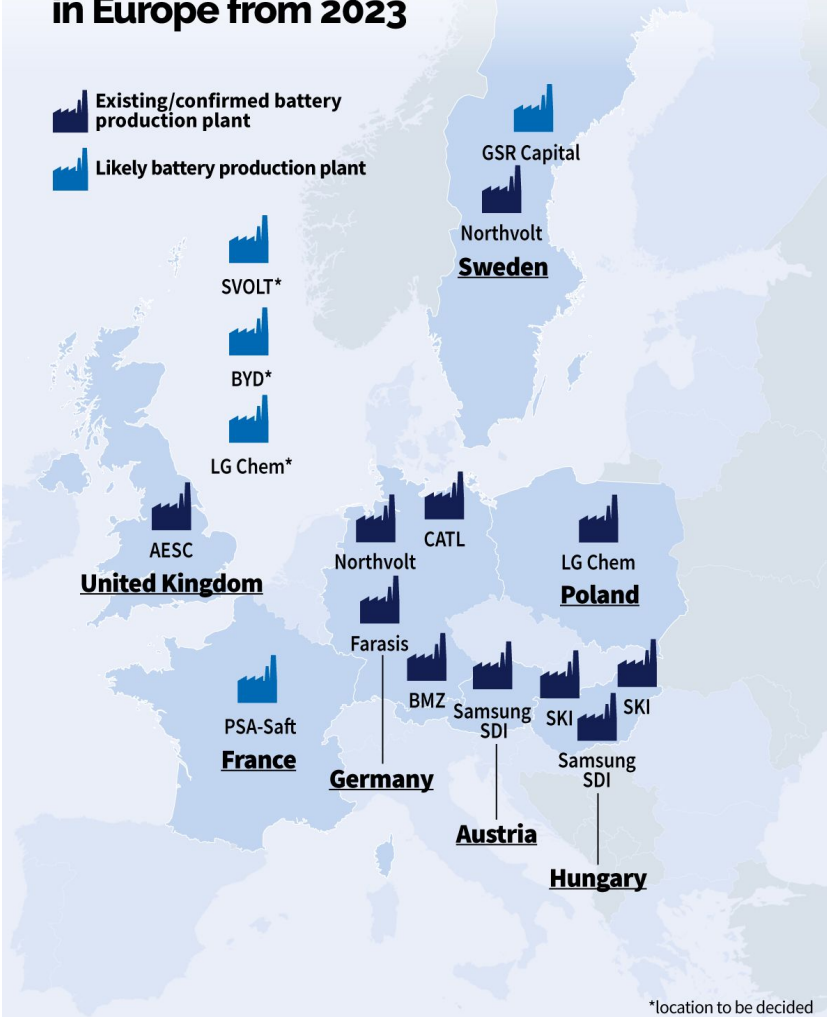


BATTERIE: L' UE si sta organizzando

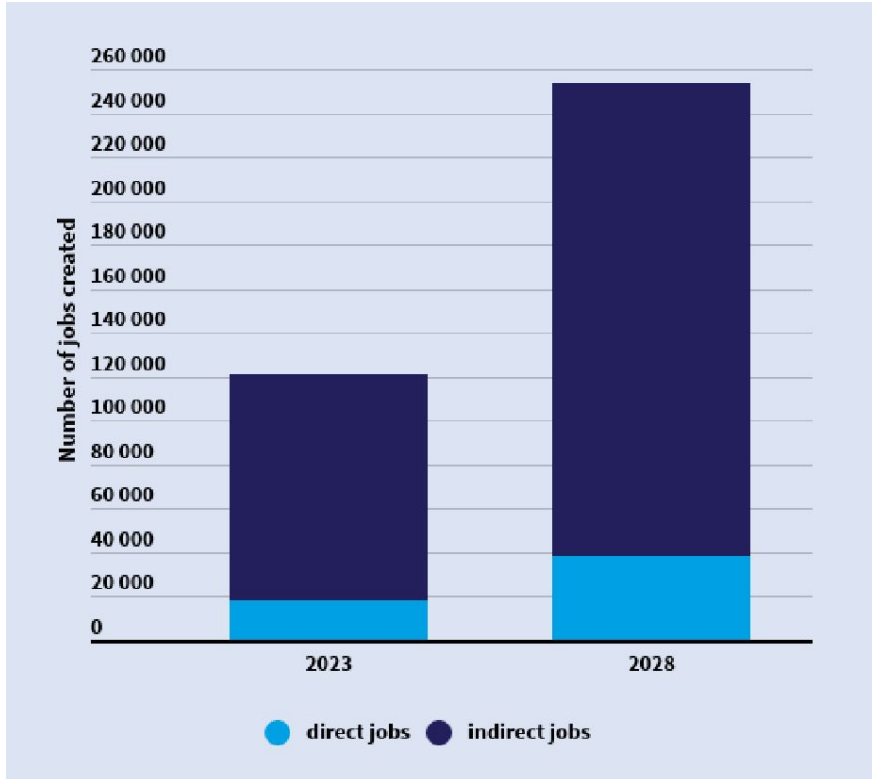
CIRCA 16 GIGAFABBRICHE PER LA PRODUZIONE DI CELLE IN CANTIERE IN UE (nessuna in Italia)

131 GWh of batteries ready to be produced in Europe from 2023

Existing/confirmed battery production plant
Likely battery production plant



*location to be decided



Source: T&E analysis of Benchmark Minerals' Lithium ion Battery Megafactory Assessment, February 2019 and JRC research 'EU Competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-Mobility and Stationary Storage Applications - Opportunities and Actions', 2017

Intensità lavorativa rinnovabili vs settore raffinerie

GLI IMPATTI OCCUPAZIONALI POSITIVI RIGUARDANO I SETTORI CON PIU' ALTA INTENSITA' LAVORATIVA.

Quando riempiamo il serbatoio delle nostre automobili con combustibili fossili contribuiamo solo in minima parte all'economia nazionale, creando soprattutto posti di lavoro in paesi extra UE.

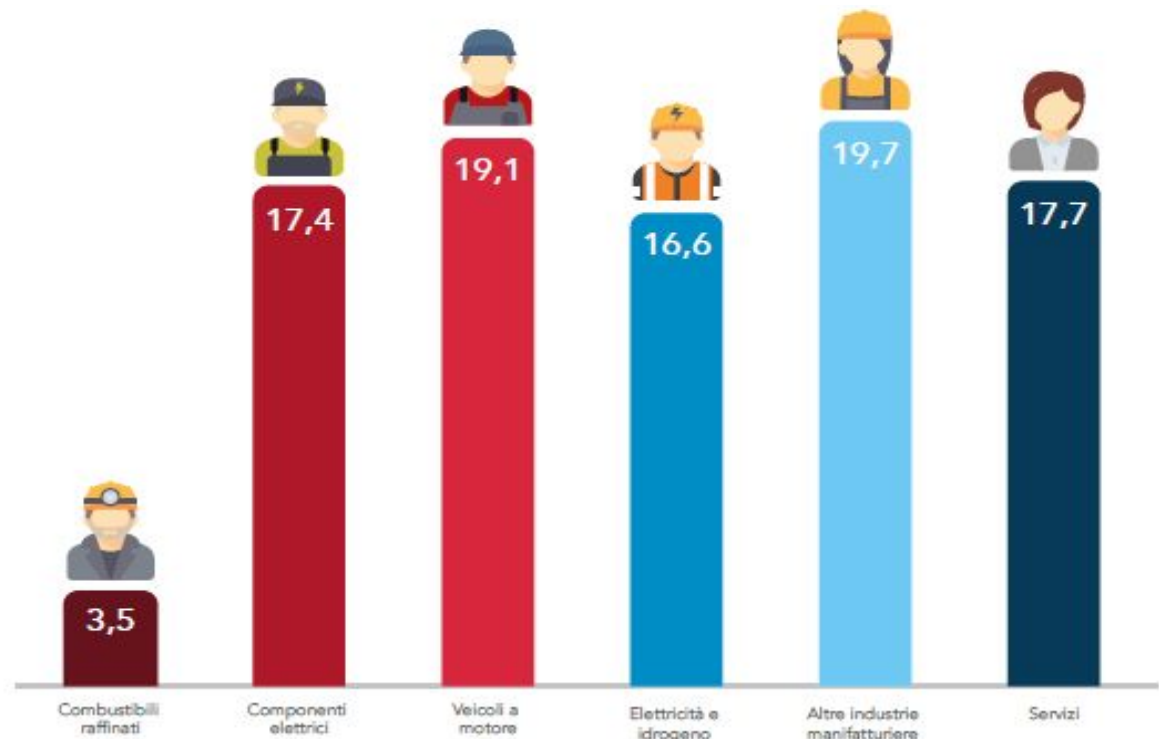


Figura 16. Intensità di occupazione (posti di lavoro per milione di euro di valore aggiunto) nei diversi settori dell'economia italiana nel 2017.

GERMANIA (final)

- NESSUN INCENTIVO AD AUTO FOSSILI
- € 2,2,miliardi per supportare auto elettriche (private e flotte aziendali)- INCENTIVI ADDIZIONALI PER ACQUISTO AUTO ELETTRICHE (BEV + PHEV). Fino a €9.000
- €2,5MILIARDI PER SVILUPPO INFRASTRUTTURE RICARICA E BATTERIE

FRANCIA (final)

- Meccanismo rottamazione limitato a 200.000auto e max 6mesi, declinato sul reddito (copre il 75% dei residenti)
- Incentivi addizionali per auto elettriche (private e compagnie): fino a €12.000
- Potenziamento infrastrutture ricarica: fino a 40.000 stazioni entro 2020 e 100.000 stazioni entro 2021
- **Condizioni Bail-out Renault:**
 - Rilocalizzazione produzione (dalla Cina a Cleon)
 - Quadruplicare produzione auto elettriche al 2024
 - Produzione di almeno 1 milione di auto elettriche (BEV + HEV) al 2025 per fare della francia il primo produttore europeo
 - Renault to join EU Battery per Gigafactory

Pacchetti di stimolo a confronto

UK

- Nessun Incentivo per auto invendute
- Sales of ICE and hybrid cars to end by 2035 AT THE LATEST
- Incentivi di £3000 per auto a zero emissioni(misura precedente al covid)
- £500M per rete di ricarica veloce (fast charging)

SPAGNA

- Plan Moves 2: €100M (adottato il 16 Giugno per BEV, PHEV, FCEV Esclude auto a gas liquefatto in seguito alla sentenza della Corte Suprema Spagnola
- € 2,19 miliardi di investimenti in innovazione (batterie, infrastrutture,..)
- Possibile meccanismo di rottamazione fino a 120grCO2/km *in discussione*

FINANCIAL TIMES

Car scrappage scheme to boost sales 'unlikely', say ministers

Motor industry divided over what sort of stimulus it wants from government

CONCLUSIONI 1/2

- **La crisi del settore automotive italiano è precedente al Covid19** ed è dovuta a mancanza di innovazione. Incentivare le tecnologie obsolete ed esistenti non porterà il settore fuori dalla crisi, sarà solo un'ennesima "aspirina";
- **L'Italia rischia di essere tagliata fuori dalla più grande rivoluzioni industriale del secolo, la mobilità elettrica;** deve investire nell'"ecosistema" che ruota attorno all'auto elettrica e formare la sua forza lavoro per produrre le auto del futuro;
- All'interno della discussione del Decreto Rilancio invitiamo Governo e Parlamento ad indirizzare soldi pubblici **solo alle nuove tecnologie a zero e basse emissioni al fine di accelerare le economie di scala**, mantenendo e possibilmente **rafforzando il bonus -malus su esempio francese e tedesco;**
- Introdurre **un sistema di crediti** per l'elettricità rinnovabile utilizzata nei trasporti (come già in UK-Olanda -California) - sistema già esistente per biometano e biocarburanti avanzati (CIC) in Italia e che potrebbe dare una spinta a costo zero per lo sviluppo di infrastrutture di ricarica elettrica e contemporaneamente per le energie rinnovabili;

CONCLUSIONI 2/2

- Superare la soglia dei **95 gCO₂/km** sarebbe come spingere i costruttori UE ad incorrere in consistenti multe per il superamento dei limiti UE entrata in vigore quest'anno. I costruttori non hanno un grosso margine per il rispetto del target. Pochi grammi di CO₂ al kilometro aggiuntivi possono far saltare la conformità (vedi FCA che ha corrisposto nel 2019, **1,8miliardi di euro a Tesla** per evitare le multe comminate al mancato rispetto del target).
- Incentivare le tecnologie sopra i 95gr/km comporta il rischio per l'Italia di diventare la destinazione preferenziale dei diesel invenduti altrove;
- Rischio di mancare il target di Parigi 2030 (multe per i contribuenti italiani)
- Il mercato automobilistico non è statico, i costruttori regoleranno la produzione sui segnali che gli vengono dai decisori politici;

Le opportunità per innovare il settore automotive nel Recovery Fund della Commissione Europea

Next Generation EU

Proposal: €750 bn (€500bn grants and €250bn loans)

Repayment: 2028-2058 (bond maturity: 3-30 years)

All spending to be channelled through EU programmes

Pillar 1: Support to Member States with investments and reforms

Pillar 2: Kick-starting the EU economy by incentivising private investments

Pillar 3: Addressing the lessons of the crisis

1. Recovery and Resilience Facility

Total budget: €560bn

(€310bn grants and €250bn loans)

MSs submit a recovery and resilience plan to the EC. EC determine where the money goes in accordance with the new RRF Regulation

2. REACT-EU: €55 bn

3. Just Transition Fund: €40bn

4. European Agri Fund for Rural Development: €15bn

1. Solvency Support Instrument:

€31bn

1. **InvestEU**: The size of the EU guarantee is proposed to be €75bn and the provisioning rate 45%, i.e. €33bn.

+

New **Strategic Investment Facility** (within InvestEU): €31.2bn guarantees/ €14bn provisions

1. **EU4Health**: €9.4bn

1. **rescEU**: €2bn

1. **Horizon Europe**: €94.4bn

1. **External Action**: €16.5bn

Note: the reason why the total value of all programmes in the table is more than €750bn is because some values contain MFF contributions (where relevant)

RECOVERY AND RESILIENCE FACILITY: ITALIA MASSIMA BENEFICIARIA DEL FONDO

- 75% of Next Generation EU to be Recovery and Resilience Facility
€560bn –

€310bn in **Grants**

€250bn in **Loans** (up to 4.7% GNI)

- MSs will have to submit plans on how they intend to spend the money - These plans shall set out the reform and investment agenda of the MS

$$\alpha_i = \frac{\frac{GDP_{average}^{PC}}{GDP_i^{PC}} \cdot \frac{pop_i}{pop_{EU}} \cdot \frac{U_i}{U_{EU}}}{\sum_{i=1}^{27} \frac{GDP_{average}^{PC}}{GDP_i^{PC}} \cdot \frac{pop_i}{pop_{EU}} \cdot \frac{U_i}{U_{EU}}}$$

with $1.5 \geq \frac{GDP_{average}^{PC}}{GDP_i^{PC}}$

Maximum financial contribution per EU Member State		
	Share as % of total	Amount (million)
BE	1.55	5203.35
BG	1.98	6624.70
CZ	1.51	5054.76
DK	0.56	1861.71
DE	6.95	23275.85
EE	0.32	1085.36
IE	0.39	1306.59
EL	5.77	19312.74
ES	19.88	66579.13
FR	10.38	34757.03
HR	1.98	6618.58
IT	20.45	68482.82
CY	0.35	1169.19
LV	0.70	2344.60
LT	0.89	2989.05
LU	0.03	109.49
HU	1.98	6629.54
MT	0.07	244.44
NL	1.68	5614.95
AT	0.95	3187.62
PL	8.65	28966.05
PT	4.16	13944.47
RO	4.36	14591.84
SI	0.55	1829.23
SK	1.98	6634.37
FI	0.71	2373.13
SE	1.24	4159.41
Total	100.00	334950.00

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

PAST...



PRESENT...



FUTURE?

