affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996
21 ANNI ONLINE

Auto elettriche? Entro il 2030 saranno il 40 per cento di quelle vendute in Ue

Entro il 2030, i veicoli elettrici (EV) e ibridi elettrici plug-in (PHEV) rappresenteranno oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa

Nel 2030 il 40% delle auto vendute in Ue elettriche o ibride

La diffusione dell'auto elettrica sui mercati mondiali sta accelerando, spinta anche dai notevoli progressi compiuti dai produttori cinesi, dai sempre più stringenti limiti alla circolazione e dagli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 e NOX imposti dalle normative. Il mercato orientale è leader delle vendite globali di veicoli elettrici, Europa e Nord America lo seguono a forte distanza. Nel processo di elettrificazione della propria gamma di veicoli, le Case automobilistiche stanno procedendo a velocità molto diverse: dietro la leader indiscussa Tesla e i produttori cinesi, i modelli Bmw hanno conquistato il mercato europeo, dove entro il 2030, i veicoli elettrici (EV) e ibridi elettrici plug-in (PHEV) rappresenteranno oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa Sono questi i principali trend che emergono dalla ricerca realizzata da AlixPartner e presentata nel corso di #FORUMAutoMotive, il serbatoio di idee e centrale di dibattiti sui temi della mobilità a motore tenutosi oggi a Milano.

Migliora il design, accesso al rifornimento e...

Notevoli sono stati i passi avanti compiuti dall'industria automotive fino ad oggi (emissioni di NOX ridotte del 40% nel passaggio da Euro 3 a Euro 6), ma l'introduzione dei nuovi test RDE (Real Drive Emission Testing) sulle emissioni dei veicoli rilevate su strada, e non più in laboratorio, è destinata a imprimere un'ulteriore accelerazione su sperimentazioni, controlli e investimenti da parte delle

Case auto per ridurre le emissioni inquinanti. Per raggiungere i target di CO2 previsti per il 2021 secondo gli standard WLTP (Woldwide harmonized Light vehicles Test Producers) i costruttori dovranno più che raddoppiare il tasso annuale attuale di riduzione. Secondo l'analisi di AlixPartners, il differenziale di costo dell'auto elettrica è destinato quindi a ridursi per effetto dei costi di efficientamento dei propulsori tradizionali e della progressiva riduzione dei costi delle batterie. Entro il 2030, i veicoli elettrici (EV) e ibridi elettrici plug-in (PHEV) rappresenteranno oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa. Fino a quella data le auto elettriche fuel cell (FCEV) avranno poco mercato a causa di alcune criticità su cui si sta lavorando: miglioramento nel design, accesso al rifornimento, aziende energetiche riluttanti a investire sulle infrastrutture, problemi irrisolti sulla produzione, trasporto e stoccaggio di idrogeno; senza contare le preoccupazioni legate ai benefici ambientali rispetto alla combustione interna.

Decolla l'energia elettrica

Intanto nel settore automobilistico mondiale l'elettrificazione sta decollando, anche se l'autonomia elettrica media cresce lentamente. La quota di mercato e le immatricolazioni di veicoli elettrici, a celle a combustibile e ibridi ricaricabili (cosiddetti plug-in) sono aumentate di circa sei volte tra il primo trimestre 2013 e il secondo trimestre 2017 (dalla quota di mercato irrisoria dello 0,21% all'1,19%), mentre l'autonomia elettrica media ha toccato i 182 km. Nello stesso lasso temporale il numero di veicoli elettrici venduti è balzato da 41.023 a 260.411. Analogamente, secondo l'AlixPartners, Automotive Electrification Index (un indice trimestrale di misurazione della reale penetrazione dei veicoli elettrici), l'autonomia totale di tutti veicoli elettrici venduti è aumentata di oltre sei volte, passando dai 7,3 milioni di chilometri del primo trimestre 2013 ai circa 47,5 del secondo trimestre 2017. Il livello di elettrificazione della gamma di veicoli venduti non ha tenuto il passo, essendo poco più che quintuplicato, dallo 0,08% allo 0,43%.

L'Ue cerca di recuperare la leadership della Cina

La Cina accelera e guida la classifica mondiale delle auto elettriche vendute, Nord America ed Europa restano indietro. Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong), Europa, Nord America e Giappone/Corea generano l'86,3% di tutte le vendite di automobili a livello globale. Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina sono stati venduti veicoli per un'autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di chilometri, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, circa 12,6 milioni di chilometri, con l'Italia sedicesima in questa speciale graduatoria con 0,20 milioni di chilometri venduti. Il Nord America segue a ruota, con circa 10 milioni di chilometri. Chiude il binomio Giappone/Corea con 2 milioni di chilometri. Sul versante dell'industria, Tesla si conferma di gran lunga la prima Casa automobilistica per vendite e tasso di elettrificazione: con oltre 10 milioni di chilometri di autonomia elettrica venduti nel secondo trimestre del 2017, detiene una quota di mercato globale superiore al 22%, e una gamma di modelli interamente elettrificati. Tra le dieci principali case automobilistiche figurano ben cinque produttori cinesi: BYD, BAIC, Geely, Zhidou e Jianghuai. Non mancano, però, alcuni grandi brand europei, statunitensi, giapponesi e sudcoreani: Renault-Nissan, il terzo produttore mondiale di automobili, si colloca in

seconda posizione con 6 milioni di chilometri venduti, General Motors si piazza al quinto posto (2,64 milioni di chilometri) e Hyundai è decima (1,84 milioni di chilometri), mentre Volkswagen, il principale produttore mondiale di automobili, undicesima.

autologia®
Il blog dell'auto per chi la guida, chi ci lavora e chi la racconta

Emissioni: costruttori di auto alla rincorsa delle normative europee. Intanto l'elettrico decolla

19 ottobre 2017/in Auto ed Ecologia, Auto elettrica/ibrida, Eventi dell'auto, Mobilità sostenibile /di #FORUMAutoMotive

Studio di AlixPartners a #FORUMAutomotive. Accelera la produzione di auto elettrica nel mondo: Cina in testa, Europa e Nord America in ritardo. Entro il 2030 veicoli elettrici ed ibridi rappresenteranno il 40% del mercato europeo

Pierluigi Bonora (#FORUMAutoMotive): "Bene la mobilità elettrica, ma senza dimenticare le altre alimentazioni green e i progressi compiuti da quelle tradizionali"

Giacomo Mori (AlixPartners): "Le auto elettriche cominciano a diffondersi più rapidamente, con notevoli differenze di penetrazione tra le aree geografiche e di velocità di elettrificazione della gamma da parte dei costruttori"

La diffusione dell'auto elettrica sui mercati mondiali sta accelerando, spinta anche dai notevoli progressi compiuti dai produttori cinesi e dai sempre più stringenti limiti alla circolazione e dagli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 e NOX imposti dalle normative. Il mercato orientale è leader delle vendite globali di veicoli elettrici, Europa e Nord America lo seguono a forte distanza.

Nel processo di elettrificazione della propria gamma di veicoli, le Case automobilistiche stanno procedendo a velocità molto diverse. Dietro la leader indiscussa Tesla e i produttori cinesi, i modelli Bmw hanno conquistato il primo europeo.

Sono questi i principali trend che emergono dalla presentazione della società globale di consulenza aziendale **AlixPartners** dal titolo "Emissioni: costruttori auto alla rincorsa delle normative europee. Intanto l'elettrico decolla", illustrati da **Giacomo Mori**, Managing Director, nel corso di **#FORUMAutoMotive**, il serbatoio di idee e centrale di dibattiti sui temi della mobilità a motore tenutosi oggi a Milano.

Si parte dall'analisi dei crescenti limiti imposti dalle normative europee in materia di emissioni di anidride carbonica (CO2) e di monossidi di azoto (NOX) e dagli obiettivi fissati in tal senso per i prossimi anni che evidenziano come l'industria automobilistica abbia davanti a sé una sfida tutta incentrata sull'ulteriore abbattimento delle emissioni.

La lotta contro le emissioni: traguardi tagliati e nuovi obiettivi

Notevoli sono stati i passi avanti compiuti dall'industria automotive fino ad oggi (emissioni di NOX ridotte del 40% nel passaggio da Euro 3 a Euro 6), ma l'introduzione dei nuovi test RDE (Real Drive Emission Testing) sulle emissioni dei veicoli rilevate su strada, e non più in laboratorio, è

destinata a imprimere un'ulteriore accelerazione su sperimentazioni, controlli e investimenti da parte delle Case auto per ridurre le emissioni inquinanti.

Per raggiungere i target di CO2 previsti per il 2021 secondo gli standard WLTP (Woldwide harmonized Light vehicles Test Producers) i costruttori dovranno più che raddoppiare il tasso annuale attuale di riduzione.

Secondo l'analisi di AlixPartners, il differenziale di costo dell'auto elettrica è destinato quindi a ridursi per effetto dei costi di efficientamento dei propulsori tradizionali e della progressiva riduzione dei costi delle batterie. Entro il 2030, i veicoli elettrici (EV) e ibridi elettrici plug-in (PHEV) rappresenteranno oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa. Fino a quella data le auto elettriche fuel cell (FCEV) avranno poco mercato a causa di alcune criticità su cui si sta lavorando: miglioramento nel design, accesso al rifornimento, aziende energetiche riluttanti a investire sulle infrastrutture, problemi irrisolti sulla produzione, trasporto e stoccaggio di idrogeno; senza contare le preoccupazioni legate ai benefici ambientali rispetto alla combustione interna.

Il decollo dell'auto elettrica nel mondo

Intanto nel settore automobilistico mondiale l'elettrificazione sta decollando, anche se l'autonomia elettrica media cresce lentamente. La quota di mercato e le immatricolazioni di veicoli elettrici, a celle a combustibile e ibridi ricaricabili (cosiddetti plug-in) sono aumentate di circa sei volte tra il primo trimestre 2013 e il secondo trimestre 2017 (dalla quota di mercato irrisoria dello 0,21% all'1,19%), mentre l'autonomia elettrica media ha toccato i 182 km. Nello stesso lasso temporale il numero di veicoli elettrici venduti è balzato da 41.023 a 260.411. Analogamente, secondo l'AlixPartners, Automotive Electrification Index (un indice trimestrale di misurazione della reale penetrazione dei veicoli elettrici), l'autonomia totale di tutti veicoli elettrici venduti è aumentata di oltre sei volte, passando dai 7,3 milioni di chilometri del primo trimestre 2013 ai circa 47,5 del secondo trimestre 2017. Il livello di elettrificazione della gamma di veicoli venduti non ha tenuto il passo, essendo poco più che quintuplicato, dallo 0,08% allo 0,43%.

Cina in pole position sull'elettrico. Europa e Nord America non tengono il passo

La Cina accelera e guida la classifica mondiale delle auto elettriche vendute, Nord America ed Europa restano indietro. Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong), Europa, Nord America e Giappone/Corea generano l'86,3% di tutte le vendite di automobili a livello globale. Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina sono stati venduti veicoli per un'autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di chilometri, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, circa 12,6 milioni di chilometri, con l'Italia sedicesima in questa speciale graduatoria con 0,20 milioni di chilometri venduti. Il Nord America segue a ruota, con circa 10 milioni di chilometri. Chiude il binomio Giappone/Corea con 2 milioni di chilometri.

Tesla inseguita dai produttori cinesi

Sul versante dell'industria, Tesla si conferma di gran lunga la prima Casa automobilistica per vendite e tasso di elettrificazione: con oltre 10 milioni di chilometri di autonomia elettrica venduti nel secondo trimestre del 2017, detiene una quota di mercato globale superiore al 22%, e una gamma di modelli interamente elettrificati. Tra le dieci principali case automobilistiche figurano ben cinque produttori cinesi: BYD, BAIC, Geely, Zhidou e Jianghuai. Non mancano, però, alcuni grandi brand europei, statunitensi, giapponesi e sudcoreani: Renault-Nissan, il terzo produttore mondiale di automobili, si colloca in seconda posizione con 6 milioni di chilometri venduti, General Motors si piazza al quinto posto (2,64 milioni di chilometri) e Hyundai è decima (1,84 milioni di chilometri), mentre Volkswagen, il principale produttore mondiale di automobili, undicesima.

In un generale contesto di modesto progresso delle Case europee va rimarcata la performance di Bmw, la cui autonomia elettrica venduta è aumentata significativamente nel secondo trimestre del 2017, con 2,03 milioni di chilometri, cosa che gli ha consentito di conquistare la seconda posizione nella classifica europea della categoria. Ottima la crescita registrata anche nel livello di elettrificazione dei veicoli venduti, per cui la Casa automobilistica con sede a Monaco ha superato il leader europeo Renault-Nissan nel terzo trimestre 2016 e mantiene da allora la leadership nel Continente.

"*A mancare*", evidenzia **Pierluigi Bonora** – Promotore di #FORUMAutoMotive, "*continua a essere la volontà delle istituzioni, almeno in Italia, di sostenere lo sviluppo e la diffusione dell'auto elettrica come invece accade in altri Paesi, anche vicini al nostro. Importante, poi, è la creazione di un forte sistema-filiera europeo che produca componenti per questi modelli e risponda puntualmente all'evoluzione tecnologica del settore. Da risolvere resta il problema del ciclo produttivo che, a monte, presenta problemi di carattere ecologico. Unione europea e Paesi membri sono chiamati a varare un piano comune che sciolga velocemente tutti i nodi esistenti e crei i presupposti concreti per lo sviluppo reale di questa mobilità, senza per questo dimenticare le altre motorizzazioni green e i progressi fatti dai costruttori per quanto riguarda le motorizzazioni tradizionali che presentano un ulteriore importante taglio delle emissioni*".
"L'evoluzione tecnologica e di costo, soprattutto delle batterie, renderà nei prossimi anni le auto elettriche sempre più accessibili. L'impatto che questa trasformazione avrà sulla mobilità e sul sistema produttivo europeo sarà fortemente determinato dalle politiche infrastrutturali e dalle scelte industriali dei costruttori. I paesi asiatici, ed in particolare la Cina, stanno dimostrando una straordinaria vivacità e propensione verso l'elettrico che potrebbe determinare nel medio-lungo termine un gap competitivo che l'Europa e gli Stati Uniti faranno fatica a colmare." spiega **Giacomo Mori**, Managing Director AlixPartners.

ForumAutoMotive: AlixPartners, l'auto elettrica conquisterà il mercato e costerà meno

di Marco Castelli | 20 ottobre 2017

L'universo delle **auto elettriche** sta accelerando il suo sviluppo, complici anche i nuovi limiti delle **emissioni**: se ne è parlato l'altro ieri a Milano nel corso di **ForumAutoMotive**, serbatoio di idee e centrale di dibattiti sui temi della mobilità a motore fondato dal giornalista **Pier Luigi Bonora**.

In particolare l'analisi della società di consulenza **AlixPartners**, presentata dal managing director **Giacomo Mori**, si è concentrata su due temi di stretta attualità, ovvero i **Costruttori auto** alla rincorsa delle normative europee sulle emissioni e il decollo dell'elettrico.

Approfondisci: EV, il ruolo dei concessionari

LE NUOVE REGOLE

Notevoli sono stati i passi avanti compiuti dall'industria automotive fino ad oggi (un esempio: emissioni di NOX ridotte del 40% nel passaggio da Euro 3 a Euro 6), ma l'introduzione dei **nuovi test RDE (Real Drive Emission Testing)** sulle emissioni dei veicoli rilevate su strada, e non più in laboratorio, è destinata a imprimere un'ulteriore accelerazione alle strategie e alla crescita delle auto elettriche.

Per raggiungere i target di CO2 previsti per il 2021 secondo gli **standard WLTP** (Woldwide harmonized Light vehicles Test Producers), in poche parole, i Costruttori dovranno più che raddoppiare il tasso annuale attuale di riduzione.

AUTO ELETTRICHE: I COSTI SI RIDURRANNO

Secondo l'analisi di AlixPartners, il costo degli **EV** è destinato quindi a ridursi per effetto dei costi di efficientamento dei propulsori tradizionali e della progressiva riduzione dei costi delle batterie.

Leggi anche: una stazione di ricarica veloce alle porte di Milano

Entro il 2030, le auto elettriche rappresenteranno *oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa*. Fino a quella data, invece, le **auto a idrogeno** avranno poco mercato a causa di alcune criticità su cui si sta lavorando.

Tra queste, spiccano il miglioramento nel design, l'accesso al rifornimento, le aziende energetiche ancora riluttanti a investire sulle infrastrutture, i problemi irrisolti sulla produzione, il trasporto e stoccaggio di

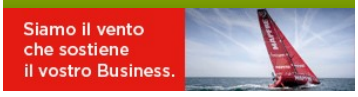
ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome
Cognome
Email

Ho letto l'informativa sulla privacy e acconsento al trattamento dei dati personali ai sensi dell'art. 13 D. lgs. 30 giugno 2003, n. 196

Registrati

PARTNERS



SFOGLIABILE

ANTICRISI DAY

Tutti i diritti riservati

idrogeno. Senza contare le preoccupazioni legate all'ambiente rispetto alla combustione interna.

Tag: Auto elettriche Eventi

commenti

Share G+ Share Tweet Like 0 Share

SCRIVI UN COMMENTO

Login

Ancora nessun commento. Sii il primo a commentare!

Inserisci qui il testo!

Commenta come Ospite, o effettua il login: intensedebate WordPress.com

Nome | Email | Sito Web (opzionale)

Mostrato accanto ai tuoi commenti. *Non sarà visibile pubblicamente.* *Sei hai un sito Web, linkalo qui.*

Abbonati a Nessuno

Invia Commento

CONCESSIONARI E NOLEGGIO

LEASYS
FCA BANK GROUP

DealerLink.it - Tutti i diritti sono riservati

Questo sito utilizza i cookie. Accedendo a questo sito, accetti il fatto che potremmo memorizzare e accedere ai cookie sul tuo dispositivo. Clicca qui per maggiori informazioni Ho Capito

FLEETIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Servizio sull'evento #FORUMAutoMotive del 18 ottobre con interviste al promotore Pierluigi Bonora e agli altri protagonisti.

https://www.youtube.com/watch?v=ApHMYIBgvUk

il Giornale.it

URL :http://ilgiornale.it/

PAESE : Italia

TYPE : Web International

► **19 ottobre 2017 - 10:50**

> Versione online

mercato mondiale dell’ auto elettrica Cina in pole position, Europa e Nord America non tengono il passo AlixPartners dal titolo rincorsa delle normative europee ForumAutoMotive, giornalista Pierluigi Bonora. il differenziale di costo dell’ auto elettrica

mercato mondiale dell’ auto elettrica Cina in pole position, Europa e Nord America non tengono il passo AlixPartners dal titolo rincorsa delle normative europee ForumAutoMotive, giornalista Pierluigi Bonora. il differenziale di costo dell’ auto elettrica è destinato a ridursi Entro il 2030, i veicoli elettrici (Ev) e ibridi elettrici plug-in (Phev) rappresenteranno oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa. : Accelera il : . Sono i principali trend emersi dallo studio della società globale di consulenza aziendale “Emissioni: costruttori auto alla. Intanto l’elettrico decolla”, illustrati a Milano nel corso di # il movimento di opinione fondato e promosso dal Secondo l’analisi di AlixPartners, per effetto dei costi di efficientamento dei propulsori tradizionali e della progressiva riduzione dei costi delle batterie. Stato dell’arte Intanto nel settore automobilistico mondiale l’elettrificazione sta decollando, anche se l’autonomia elettrica media cresce lentamente. La quota di mercato e le immatricolazioni di veicoli elettrici, a celle a combustibile e i bridi ricaricabili (cosiddetti plug-in) sono aumentate di circa 6 volte tra il primo trimestre 2013 e il secondo trimestre 2017 (dalla quota di mercato dello 0,21% all’1,19%), mentre l’autonomia elettrica media ha toccato i 182 km. Nello stesso lasso temporale il numero di veicoli elettrici venduti è balzato da 41.023 a 260.411. Analogamente, secondo l’ AlixPartners Automotive Electrification Index (un indice trimestrale di misurazione della reale penetrazione dei veicoli elettrici), l’autonomia totale di tutti veicoli elettrici venduti è aumentata di oltre 6 volte, passando dai 7,3 milioni di chilometri del primo trimestre 2013 ai circa 47,5 del secondo trimestre 2017. Il livello di elettrificazione della gamma di veicoli venduti non ha tenuto il passo, essendo poco più che quintuplicato, dallo 0,08% allo 0,43%. Aree geografiche La Cina accelera e guida la classifica mondiale delle auto elettriche vendute, Nord America ed Europa restano indietro. Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong), Europa, Nord America e Giappone/Corea generano l’86,3% di tutte le vendite di automobili a livello globale. Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina sono stati venduti veicoli per un’autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di chilometri, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, circa 12,6 milioni di chilometri, con l’Italia sedicesima in questa speciale graduatoria con 0,20 milioni di chilometri venduti. Il Nord America segue a ruota, con circa 10 milioni di chilometri. Chiude il binomio Giappone/Corea con 2 milioni di chilometri. Tutto vero, ma… “ A mancare – evidenzia Pierluigi Bonora, promotore di #ForumAutoMotive – continua a essere la volontà delle istituzioni, almeno in Italia, di sostenere lo sviluppo e la diffusione dell’ auto elettrica come invece accade in altri Paesi, anche vicini al nostro. Importante, poi, è la creazione di un forte sistema-filiera europeo che produca componenti per questi modelli e risponda puntualmente all’evoluzione tecnologica del settore. Da risolvere resta il problema del ciclo produttivo che, a monte, presenta problemi di carattere ecologico”. “L’evoluzione tecnologica e di costo, soprattutto delle batterie, renderà nei prossimi anni le auto elettriche sempre più accessibili. L’impatto che questa trasformazione avrà sulla mobilità e sul sistema produttivo europeo sarà fortemente determinato dalle politiche infrastrutturali e dalle scelte industriali dei costruttori. I Paesi asiatici, ed in particolare la Cina, stanno dimostrando una straordinaria vivacità e propensione verso l’elettrico che potrebbe determinare nel medio-lungo termine un gap competitivo che l’Europa e gli Stati Uniti faranno fatica a colmare”, sottolinea Giacomo Mori, Managing Director AlixPartners.

Tutti i diritti riservati

Studio di AlixPartners a #FORUMAutomotive. Accelera la produzione di auto elettrica nel mondo

La diffusione dell'auto elettrica sui mercati mondiali sta accelerando, spinta anche dai notevoli progressi compiuti dai produttori cinesi e dai sempre più stringenti limiti alla circolazione e dagli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 e NOX imposti dalle normative. Il mercato orientale è leader delle vendite globali di veicoli elettrici, Europa e Nord America lo seguono a forte distanza.
Nel processo di elettrificazione della propria gamma di veicoli, le Case automobilistiche stanno procedendo a velocità molto diverse. Dietro la leader indiscussa Tesla e i produttori cinesi, i modelli Bmw hanno conquistato il primo europeo.

Sono questi i principali trend che emergono dalla presentazione della società globale di consulenza aziendale AlixPartners dal titolo "Emissioni: costruttori auto alla rincorsa delle normative europee. Intanto l'elettrico decolla", illustrati da Giacomo Mori, Managing Director, nel corso di #FORUMAutoMotive, il serbatoio di idee e centrale di dibattiti sui temi della mobilità a motore tenutosi oggi a Milano.

Si parte dall'analisi dei crescenti limiti imposti dalle normative europee in materia di emissioni di anidride carbonica (CO2) e di monossidi di azoto (NOX) e dagli obiettivi fissati in tal senso per i prossimi anni che evidenziano come l'industria automobilistica abbia davanti a sé una sfida tutta incentrata sull'ulteriore abbattimento delle emissioni.

La lotta contro le emissioni: traguardi tagliati e nuovi obiettivi
Notevoli sono stati i passi avanti compiuti dall'industria automotive fino ad oggi (emissioni di NOX ridotte del 40% nel passaggio da Euro 3 a Euro 6), ma l'introduzione dei nuovi test RDE (Real Drive Emission Testing) sulle emissioni dei veicoli rilevate su strada, e non più in laboratorio, è destinata a imprimere un'ulteriore accelerazione su sperimentazioni, controlli e investimenti da parte delle Case auto per ridurre le emissioni inquinanti.
Per raggiungere i target di CO2 previsti per il 2021 secondo gli standard WLTP (Woldwide

harmonized Light vehicles Test Producers) i costruttori dovranno più che raddoppiare il tasso annuale attuale di riduzione.

Secondo l'analisi di AlixPartners, il differenziale di costo dell'auto elettrica è destinato quindi a ridursi per effetto dei costi di efficientamento dei propulsori tradizionali e della progressiva riduzione dei costi delle batterie. Entro il 2030, i veicoli elettrici (EV) e ibridi elettrici plug-in (PHEV) rappresenteranno oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa. Fino a quella data le auto elettriche fuel cell (FCEV) avranno poco mercato a causa di alcune criticità su cui si sta lavorando: miglioramento nel design, accesso al rifornimento, aziende energetiche riluttanti a investire sulle infrastrutture, problemi irrisolti sulla produzione, trasporto e stoccaggio di idrogeno; senza contare le preoccupazioni legate ai benefici ambientali rispetto alla combustione interna.

Il decollo dell'auto elettrica nel mondo
Intanto nel settore automobilistico mondiale l'elettrificazione sta decollando, anche se l'autonomia elettrica media cresce lentamente. La quota di mercato e le immatricolazioni di veicoli elettrici, a celle a combustibile e ibridi ricaricabili (cosiddetti plug-in) sono aumentate di circa sei volte tra il primo trimestre 2013 e il secondo trimestre 2017 (dalla quota di mercato irrisoria dello 0,21% all'1,19%), mentre l'autonomia elettrica media ha toccato i 182 km. Nello stesso lasso temporale il numero di veicoli elettrici venduti è balzato da 41.023 a 260.411. Analogamente, secondo l'AlixPartners, Automotive Electrification Index (un indice trimestrale di misurazione della reale penetrazione dei veicoli elettrici), l'autonomia totale di tutti veicoli elettrici venduti è aumentata di oltre sei volte, passando dai 7,3 milioni di chilometri del primo trimestre 2013 ai circa 47,5 del secondo trimestre 2017. Il livello di elettrificazione della gamma di veicoli venduti non ha tenuto il passo, essendo poco più che quintuplicato, dallo 0,08% allo 0,43%.

Cina in pole position sull'elettrico. Europa e Nord America non tengono il passo
La Cina accelera e guida la classifica mondiale delle auto elettriche vendute, Nord America ed Europa restano indietro. Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong), Europa, Nord America e Giappone/Corea generano l'86,3% di tutte le vendite di automobili a livello globale. Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina sono stati venduti veicoli per un'autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di chilometri, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, circa 12,6 milioni di chilometri, con l'Italia sedicesima in questa speciale graduatoria con 0,20 milioni di chilometri venduti. Il Nord America segue a ruota, con circa 10 milioni di chilometri. Chiude il binomio Giappone/Corea con 2 milioni di chilometri.

Tesla inseguita dai produttori cinesi
Sul versante dell'industria, Tesla si conferma di gran lunga la prima Casa automobilistica per vendite e tasso di elettrificazione: con oltre 10 milioni di chilometri di autonomia elettrica venduti nel secondo trimestre del 2017, detiene una quota di mercato globale superiore al 22%, e una gamma di modelli interamente elettrificati. Tra le dieci principali case automobilistiche figurano ben cinque produttori cinesi: BYD, BAIC, Geely, Zhidou e Jianghuai. Non mancano, però, alcuni grandi brand europei, statunitensi, giapponesi e sudcoreani: Renault-Nissan, il terzo produttore mondiale di automobili, si

colloca in seconda posizione con 6 milioni di chilometri venduti, General Motors si piazza al quinto posto (2,64 milioni di chilometri) e Hyundai è decima (1,84 milioni di chilometri), mentre Volkswagen, il principale produttore mondiale di automobili, undicesima.

In un generale contesto di modesto progresso delle Case europee va rimarcata la performance di Bmw, la cui autonomia elettrica venduta è aumentata significativamente nel secondo trimestre del 2017, con 2,03 milioni di chilometri, cosa che gli ha consentito di conquistare la seconda posizione nella classifica europea della categoria. Ottima la crescita registrata anche nel livello di elettrificazione dei veicoli venduti, per cui la Casa automobilistica con sede a Monaco ha superato il leader europeo Renault-Nissan nel terzo trimestre 2016 e mantiene da allora la leadership nel Continente.

“A mancare”, evidenzia Pierluigi Bonora – Promotore di #FORUMAutoMotive, “continua a essere la volontà delle istituzioni, almeno in Italia, di sostenere lo sviluppo e la diffusione dell'auto elettrica come invece accade in altri Paesi, anche vicini al nostro. Importante, poi, è la creazione di un forte sistema-filiera europeo che produca componenti per questi modelli e risponda puntualmente all'evoluzione tecnologica del settore. Da risolvere resta il problema del ciclo produttivo che, a monte, presenta problemi di carattere ecologico. Unione europea e Paesi membri sono chiamati a varare un piano comune che sciolga velocemente tutti i nodi esistenti e crei i presupposti concreti per lo sviluppo reale di questa mobilità, senza per questo dimenticare le altre motorizzazioni green e i progressi fatti dai costruttori per quanto riguarda le motorizzazioni tradizionali che presentano un ulteriore importante taglio delle emissioni".

“L’evoluzione tecnologica e di costo, soprattutto delle batterie, renderà nei prossimi anni le auto elettriche sempre più accessibili. L’impatto che questa trasformazione avrà sulla mobilità e sul sistema produttivo europeo sarà fortemente determinato dalle politiche infrastrutturali e dalle scelte industriali dei costruttori. I paesi asiatici, ed in particolare la Cina, stanno dimostrando una straordinaria vivacità e propensione verso l’elettrico che potrebbe determinare nel medio-lungo termine un gap competitivo che l’Europa e gli Stati Uniti faranno fatica a colmare.” spiega Giacomo Mori, Managing Director AlixPartners.

Giornale del Piemonte [II]

PAESE :Italia
PAGINE :13
SUPERFICIE :31 %

AUTORE :N.D.

► 21 ottobre 2017

PRESENTATO STUDIO DI ALIXPARTNERS A #FORUMAUTOMOTIVE

Decolla l'auto elettrica nel mondo: Cina in testa, Europa e Nord America in ritardo

Accelera il mercato mondiale dell'auto elettrica: Cina in pole position, Europa e Nord America non tengono il passo. Sono i principali trend emersi dallo studio della società globale di consulenza aziendale AlixPartners dal titolo 'Emissioni: costruttori auto alla rincorsa delle normative europee. Intanto l'elettrico decolla', illustrati nel corso di #ForumAutoMotive.

Secondo l'analisi di AlixPartners, il differenziale di costo dell'auto elettrica è destinato a ridursi per effetto dei costi di efficientamento dei propulsori tradizionali e della progressiva riduzione dei costi delle batterie. Entro il 2030, i veicoli elettrici (Ev) e ibridi elettrici plug-in (Phev) rappresenteranno oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa.

Intanto nel settore automobilistico mondiale l'elettrificazione sta decollando, anche se l'autonomia elettrica media cresce lentamente. La quota di mercato e le immatricolazioni di veicoli elettrici, a celle a combustibile e ibridi ricaricabili (cosiddetti plug-in) sono aumentate di circa sei volte tra il primo trimestre 2013 e il secondo trimestre 2017 (dalla quota di mercato dello 0,21% all'1,19%), mentre l'autonomia elettrica media ha toccato i 182 km. Nello stesso lasso temporale il numero di veicoli elettrici venduti è balzato da 41.023 a 260.411.

Analogamente, secondo l'AlixPartners, Automotive Electrification Index (un indice trimestrale di misurazione della reale penetrazione dei veicoli elettrici), l'autonomia totale di tutti veicoli elettrici venduti è aumentata di oltre sei volte, passando dai 7,3 milioni di chilometri del primo trimestre 2013 ai circa 47,5 del secondo trimestre 2017. Il livello di elettrificazione della gamma di veicoli venduti non ha tenuto il passo, essendo poco più che quintuplicato, dallo 0,08% allo 0,43%.

La Cina accelera e guida la classifica mondiale delle auto elettriche vendute, Nord America ed Europa restano indietro. Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong), Europa, Nord America e Giappone/Corea generano l'86,3% di tutte le vendite di automobili a livello globale.

Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina sono stati venduti veicoli per un'autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di chilometri, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, circa 12,6 milioni di chilometri, con l'Italia sedicesima in questa speciale graduatoria con 0,20 milioni di chilometri venduti. Il Nord America segue a ruota, con circa 10 milioni di chilometri. Chiude il binomio Giappone/Corea con 2 milioni di chilometri.

«A mancare - evidenzia Pierluigi Bonora, promotore di #ForumAutoMotive - continua a essere la volontà delle istituzioni, almeno in Italia, di sostenere lo sviluppo e la diffusione dell'auto elettrica come invece accade in altri Paesi, anche vicini al nostro. Importante, poi, è la creazione di un forte sistema-filiera europeo che produca componenti per questi modelli e risponda puntualmente all'evoluzione tecnologica del settore. Da risolvere resta il problema del ciclo produttivo che, a monte, presenta problemi di carattere ecologico».

«L'evoluzione tecnologica e di costo, soprattutto delle batterie, renderà nei prossimi anni le auto elettriche sempre più accessibili. L'impatto che questa trasformazione avrà sulla mobilità e sul sistema produttivo europeo sarà fortemente determinato dalle politiche infrastrutturali e dalle scelte industriali dei costruttori. I Paesi asiatici, ed in particolare la Cina, stanno dimostrando una straordinaria vivacità e propensione verso l'elettrico che potrebbe determinare nel medio-lungo termine un gap competitivo che l'Europa e gli Stati Uniti faranno fatica a colmare», sottolinea Giacomo Mori, Managing Director AlixPartners.

Tutti i diritti riservati

Giornale del Piemonte [II]

PAESE : Italia
PAGINE : 13
SUPERFICIE : 31 %

AUTORE : N.D.

► **21 ottobre 2017**

Tutti i diritti riservati

ItaliaOggi
Dir. Resp.: Paolo Panerai
Tiratura: 54.405 Diffusione: 76.141 Lettori: 117.000
Edizione del: 25/10/17
Estratto da pag.: 49
Foglio: 1/2

Bonora (FORUMAutoMotive): il futuro prossimo dell'auto sarà ancora dei motori termici

SENZA INCENTIVI, ELETTRICO AI BOX

La diffusione penalizzata da una rete tuttora insufficiente

DI ENRICO SBANDI

L'auto aziendale, meglio se con noleggio a lungo termine, rappresenta l'alveo naturale per la diffusione dei veicoli elettrici. L'organizzazione di una flotta e la flessibilità dello strumento di acquisto rappresentano le migliori precondizioni per un banco di prova della motorizzazione alternativa. Ma occorre predisporre un contesto adeguato. «Fin quando non ci sarà una politica nazionale seria e coordinata col livello europeo, che detti condizioni e incentivi l'utilizzo, sarà difficile vedere in Italia la diffusione massiccia delle motorizzazioni elettriche», afferma Pierluigi Bonora, giornalista specializzato e promotore di #FORUMAutoMotive, think-tank della mobilità. Occorrono visione, strategia e incentivi, e lo conferma la ricerca eseguita su scala mondiale dalla società di consulenza AlixPartners, presentata durante il #FORUMAutoMotive del 18 ottobre. Qualcosa in Italia si muove: l'Enel si sta impegnando a fondo con il piano EVA, che prevede fra 7.500 e 13 mila colonnine da installare in un triennio, investendo 300 milioni di euro; sulla Milano-Roma sono state installate dal 1° ottobre 30 colonnine per la ricarica: «Sono tutte azioni però», precisa Bonora, «che devono essere sinergiche con una precisa volontà istituzionale che, soprattutto attraverso la leva fiscale, spinga per il rinnovo del parco auto». Se il futuro dell'elettrico partirà dalle flotte, è pur vero che per le auto aziendali le scelte si orientano ancora verso motorizzazioni tradizionali. «Il motore termico è tutt'altro che finito», sostiene il promotore del FORUMAutoMotive. «Per conseguire il contenimento dei livelli di emissione di CO_2 è inevitabile il ricorso al diesel euro 6, che ha abbattuto il particolato e gli ossidi di azoto NOx e le cui prospettive vanno analizzate al netto dell'impatto mediatico del dieselgate». Il diesel sopravviverà soprattutto nelle grosse cilindrate; l'alimentazione a benzina resta invece più indicata per piccole cilindrate e soluzioni ibride. «Fossi un fleet manager, nel breve-medio periodo indirizzerei sul diesel il mio parco delle ammiraglie e dei suv, quindi ibrido plug in per i veicoli medio piccoli e per girare nelle città. La rete di colonnine per la ricarica non è ancora sufficiente per consentire investimenti sui veicoli elettrici», conclude Bonora. «E poi occorre esser chiari: va bene l'indirizzo green, ma l'elettrico, allo stato attuale, ha un problema a monte: la produzione di questa energia è tutt'altro che esente da emissioni».

Gli scenari diffusionali della trazione elettrica in #FORUMAutoMotive sono stati tracciati dalla ricerca di AlixPartners, che evidenzia la progressiva crescita nel mondo, Cina in testa, di questa soluzione nel comparto automobilistico. In futuro, l'AlixPartners Automotive Electrification Index misurerà ogni trimestre il livello di penetrazione reale dell'elettrificazione tra i veicoli venduti, suddividendola in base alla regione geografica, al paese e al produttore e distinguendo tra percorrenza elettrica totale venduta e peso rispetto alla percorrenza totale venduta.

I primi rilievi dell'Electrification Index mostrano le diverse velocità del progresso verso l'auto elettrica nelle varie zone del pianeta. È un panorama segnato da differenze marcate: in particolare, sebbene la statunitense Tesla resti in una categoria a parte, il mercato cinese e i produttori cinesi hanno compiuto progressi molto significativi negli ultimi anni.

Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong) sono stati venduti veicoli per un'autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di km, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, a circa 12,6 milioni di km. Il Nord America segue a ruota, con circa 10 milioni di km. Chiude il binomio Giappone/Corea con 2 milioni di km. «I mercati di Europa, Nord America, Giappone e Corea rischiano di restare indietro rispetto alla Cina», è il commento all'indagine di Giacomo Mori, di AlixPartners. «Si tratta di un'importante sfida, non solo per il settore automobilistico, ma anche per i governi che probabilmente rivaluteranno ulteriormente i programmi infrastrutturali e di incentivazione».

Pierluigi Bonora
promotore del #FORUMAutoMotive

Nuova del Sud [La]

PAESE :Italia
PAGINE :30
SUPERFICIE :23 %

AUTORE :N.D.

► 22 ottobre 2017

DECOLLA L'AUTO ELETTRICA NEL MONDO: CINA IN TESTA, EUROPA E NORD AMERICA IN RITARDO

Accelera il mercato mondiale dell'auto elettrica: Cina in pole position, Europa e Nord America non tengono il passo. Sono i principali trend emersi dallo studio della società globale di consulenza aziendale AlixPartners dal titolo 'Emissioni: costruttori auto alla rincorsa delle normative europee. Intanto l'elettrico decolla', illustrati nel corso di #ForumAutoMotive.Secondo l'analisi di AlixPartners, il differenziale di costo dell'auto elettrica è destinato a ridursi per effetto dei costi di efficientamento dei propulsori tradizionali e della progressiva riduzione dei costi delle batterie. Entro il 2030, i veicoli elettrici (Ev) e ibridi elettrici plug-in (Phev) rappresenteranno oltre il 40% delle vendite di veicoli in Europa.Intanto nel settore automobilistico mondiale l'elettrificazione sta decollando, anche se l'autonomia elettrica media cresce lentamente. La quota di mercato e le immatricolazioni di veicoli elettrici, a celle a combustibile e ibridi ricaricabili (cosiddetti plug-in) sono aumentate di circa sei volte tra il primo trimestre 2013 e il secondo trimestre 2017 (dalla quota di mercato dello 0,21% all'1,19%), mentre l'autonomia elettrica media ha toccato i 182 km. Nello stesso lasso temporale il numero di veicoli elettrici venduti è balzato da 41.023 a 260.411.Analogamente, secondo l'AlixPartners, Automotive Electrification Index (un indice trimestrale di misurazione della reale penetrazione dei veicoli elettrici), l'autonomia totale di tutti veicoli elettrici venduti è aumentata di oltre sei volte, passando dai 7,3 milioni di chilometri del primo trimestre 2013 ai circa 47,5 del secondo trimestre 2017. Il livello di elettrificazione della gamma di veicoli venduti non ha tenuto il passo, essendo poco più che quintuplicato, dallo 0,08% allo 0,43%.La Cina accelera e guida la classifica mondiale delle auto elettriche vendute, Nord America ed Europa restano indietro. Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong), Europa, Nord America e Giappone/Corea generano l'86,3% di tutte le vendite di automobili a livello globale.Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina sono stati venduti veicoli per un'autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di chilometri, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, circa 12,6 milioni di chilometri, con l'Italia sedicesima in questa speciale graduatoria con 0,20 milioni di chilometri venduti. Il Nord America segue a ruota, con circa 10 milioni di chilometri. Chiude il binomio Giappone/Corea con 2 milioni di chilometri.

Tutti i diritti riservati

MF (ITA)

PAESE : Italia
PAGINE :37
SUPERFICIE :32 %
PERIODICITÀ : Quotidiano□□

DIFFUSIONE :(105395)
AUTORE : Enrico Sbandi

► **24 ottobre 2017**

Bonora (FORUMAutoMotive): il futuro prossimo dell'auto sarà ancora dei motori termici

SENZA INCENTIVI, ELETTRICO AI BOX

La diffusione penalizzata da una rete tuttora insufficiente

DI ENRICO SBANDI

L'auto aziendale, meglio se con noleggio a lungo termine, rappresenta l'alveo naturale per la diffusione dei veicoli elettrici. L'organizzazione di una flotta e la flessibilità dello strumento di acquisto rappresentano le migliori precondizioni per un banco di prova della motorizzazione alternativa. Ma occorre predisporre un contesto adeguato. «Fin quando non ci sarà una politica nazionale seria e coordinata col livello europeo, che detti condizioni e incentivi l'utilizzo, sarà difficile vedere in Italia la diffusione massiccia delle motorizzazioni elettriche», afferma Pierluigi Bonora, giornalista specializzato e promotore di #FORUMAutoMotive, think-tank della mobilità. Occorrono visione, strategia e incentivi, e lo conferma la ricerca eseguita su scala mondiale dalla società di consulenza AlixPartners, presentata durante il #FORUMAutoMotive del 18 ottobre. Qualcosa in Italia si muove:

l'Enel si sta impegnando a fondo con il piano EVA, che prevede fra 7.500 e 13 mila colonnine da installare in un triennio, investendo 300 milioni di euro; sulla Milano-Roma sono state installate dal 1° ottobre 30 colonnine per la ricarica: «Sono tutte azioni però», precisa Bonora, «che devono essere sinergiche con una precisa volontà istituzionale che, soprattutto attraverso la leva fiscale, spinga per il rinnovo del parco auto». Se il futuro dell'elettrico partirà dalle flotte, è pur vero che per le auto aziendali le scelte si orientano ancora verso motorizzazioni tradizionali. «Il motore termico è tutt'altro che finito», sostiene il promotore del FORUMAutoMotive. «Per conseguire il contenimento dei livelli di emissione di CO_2 è inevitabile il ricorso al diesel euro 6, che ha abbattuto il particolato e gli ossidi di azoto NOx e le cui prospettive vanno analizzate al netto dell'impatto mediatico del dieselgate». Il diesel sopravviverà soprattutto nelle grosse cilindrate; l'alimentazione a benzina resta invece più indicata per piccole cilindrate e soluzioni ibride. «Fossi un fleet manager, nel breve-medio periodo indirizzerei sul diesel il mio parco delle ammiraglie e dei suv, quindi ibrido plug in per i veicoli medio piccoli e per girare nelle città. La rete di colonnine per la ricarica non è ancora sufficiente per consentire investimenti sui veicoli elettrici», conclude Bonora. «E poi occorre esser chiari: va bene l'indirizzo green, ma l'elettrico, allo stato attuale, ha un problema a monte: la produzione di questa energia è tutt'altro che esente da emissioni».

Gli scenari diffusionali della trazione elettrica in #FORUMAutoMotive sono stati tracciati dalla ricerca di AlixPartners, che evidenzia la progressiva crescita nel mondo, Cina in testa, di questa soluzione nel comparto automobilistico. In futuro, l'AlixPartners Automotive Electrification Index misurerà ogni trimestre il livello di penetrazione reale dell'elettrificazione tra i veicoli venduti, suddividendola in base alla regione geografica, al paese e al produttore e distinguendo tra percorrenza elettrica totale venduta e peso rispetto alla percorrenza totale venduta.

I primi rilievi dell'Electrification Index mostrano le diverse velocità del progresso verso l'auto elettrica nelle varie zone del pianeta. È un panorama segnato da differenze marcate: in particolare, sebbene la statunitense Tesla resti in una categoria a parte, il mercato cinese e i produttori cinesi hanno compiuto progressi molto significativi negli ultimi anni.

Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong) sono stati venduti veicoli per un'autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di km, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, a circa 12,6 milioni di km. Il Nord America segue a ruota, con circa 10 milioni di km. Chiude il binomio Giappone/Corea con 2 milioni di km. «I mercati di Europa, Nord America, Giappone e Corea rischiano di restare indietro rispetto alla Cina», è il commento all'indagine di Giacomo Mori, di AlixPartners. «Si tratta di un'importante sfida, non solo per il settore automobilistico, ma anche per i governi che probabilmente rivaluteranno ulteriormente i programmi infrastrutturali e di incentivazione».

Pierluigi Bonora promotore del #FORUMAutoMotive

Tutti i diritti riservati

Radio24
LIBERA LA VOGLIA DI FARE

23 ottobre – Ore 13.45

Servizio sulle principali evidenze emerse dall'evento #FORUMAutoMotive sul tema emissioni (dal minuto 3.03): http://www.radio24.ilsole24ore.com/programma/autotrasporti/puntate

#FORUMAutoMotive: Il made in Italy dell'auto e le regole sulle emissioni

23 ottobre 2017

"Il cuore dell'automotive. Batte in Italia" e "Le nuove regole per il controllo delle emissioni". Questi i temi centrali che hanno acceso il **#FORUMAutoMotive**, il serbatoio di idee e centrale di dibattiti sui temi della mobilità a motore, che si è tenuto a Milano.

Auto e Made in Italy

La mattinata si è aperta con la tavola rotonda "Il cuore dell'automotive. Batte in Italia", condotta dal giornalista e promotore di #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora** e dal giornalista Beppe Gioia che ha acceso i riflettori su un settore spesso nell'ombra; le aziende della componentistica costituiscono un'eccellenza del Made in italy e sono i veri cuori pulsanti del mondo dei motori, che ogni giorno alimentano le linee di montaggio dei più importanti marchi mondiali delle due, quattro e più ruote.

#FORUMAutoMotive a Milano

Il dibattito ha visto gli interventi di rappresentanti di aziende leader di un settore che ha chiuso il 2016 con un fatturato in crescita, rispetto ai 39 miliardi di euro del 2015, l'export che ha raggiunto quasi i 20 miliardi e che conta 136.000 addetti (dati ANFIA); hanno completato il panel dei relatori gli interventi di esperti del mondo associativo, mentre Paolo Zabeo, coordinatore dell'Ufficio Studi della CGIA di Mestre, ha illustrato dati e trend sulla valenza strategica di questo comparto per l'economia e per l'occupazione nazionale, con un focus anche sulle principali problematiche che lo riguarda.

Real drive emissions

Nella seconda parte dell'evento si è approfondito, per la prima volta in un'assise pubblica, l'impatto delle nuove regole europee sulle "Real drive emissions" (valide dal 1° settembre scorso) dei veicoli con motore diesel e benzina che prevedono la misurazione delle emissioni non più solo in laboratorio, ma su strada. Una vera e propria rivoluzione destinata a imprimere un'ulteriore

accelerazione su sperimentazioni, controlli, prove e investimenti da parte delle Case auto per ridurre le emissioni inquinanti.

Il confronto tra rappresentanti del mondo scientifico, politico, istituzionale, imprenditoriale, universitario e associativo (delle due, quattro e più ruote) si è rivelato ricco di provocazioni e, introdotto da Pierluigi Bonora, è stato moderato dal direttore di “Quattroruote”, Gianluca Pellegrini.

Il talk show è stato anticipato dall’intervento di Giacomo Mori, Managing Director della società di consulenza aziendale AlixPartners, dal titolo “Emissioni: costruttori auto alla rincorsa delle normative europee. Intanto l’elettrico decolla” e che ha illustrato dati sulla crescita della mobilità elettrica.

Elettrificazione delle flotte

La ricerca ha evidenziato come, nonostante una crescita costante dei volumi di auto vendute a livello globale, i produttori automobilistici stiano procedendo a velocità molto diverse nell’elettrificazione delle proprie flotte, e quanto saranno determinanti, rispetto alla penetrazione nei diversi Paesi, i programmi infrastrutturali e di incentivazione promossi dai Governi.

Tutte le informazioni sull’evento sono disponibili sul sito: www.forumautomotive.eu.

e-Mobility Revolution: una grande opportunità di crescita per l'Italia

23 ottobre 2017

La **mobilità elettrica** come opportunità di crescita per il Paese. Per comprendere meglio le dinamiche di questa rivoluzione e le opportunità che può generare a livello industriale ed occupazionale, **The European House – Ambrosetti**, in collaborazione con **Enel**, ha realizzato uno studio che vuole essere uno strumento per operatori privati e pubbliche amministrazioni.

e-Mobility Revolution

Lo studio è stato presentato al **#FORUMAutoMotive** di Milano da Francesco Venturini, Direttore Global e-Solutions di Enel, e da Lorenzo Tavazzi, Direttore Area Servizi e Intellicence The European House-Ambrosetti. Un incontro che ha permesso di fare il punto sullo sviluppo della mobilità elettrica in Italia e sulle prospettive a breve e lungo termine.

Dall'analisi emerge che tra il 2005 e il 2016, il numero di autoveicoli a motore elettrico e ibridi elettrici plug-in è cresciuto ad un tasso medio annuo del 94% in termini di stock (superando i 2 milioni di unità nel 2016) e del 72% in termini di nuove immatricolazioni. La Cina domina, in termini assoluti, lo scenario mondiale della mobilità elettrica, con quasi 649.000 autoveicoli elettrici circolanti al 2016, mentre la Norvegia è il best performer in termini di penetrazione dell'autoveicolo elettrico, con una market share sul totale circolante del 5,11%.

Italia: la strada è ancora lunga

Anche l'Italia è coinvolta nella "e-Mobility Revolution": sebbene la strada verso la transizione elettrica del Paese sia ancora molto lunga, il numero di immatricolazioni di autoveicoli elettrici è cresciuto ad un tasso medio annuo composto del 41% tra 2005 e 2016 e la crescita è stata significativa anche per il parco auto, con 9.820 autoveicoli circolanti nel 2016 (+60% rispetto all'anno precedente).

Per guidare la transizione del Paese verso la e-Mobility, è importante comprendere il punto di partenza dei territori italiani. Proprio per questo The European – House Amborsetti ha sviluppato un innovativo strumento di monitoraggio, l'Indice del Trasporto Elettrico (ITE), che permette di misurare la performance in termini relativi delle 20 Regioni (ITER) e delle 14 Città Metropolitane italiane (ITEM) sulla mobilità elettrica.

Toscana prima in classifica

Tra le Regioni italiane, la Toscana è prima in classifica con un punteggio pari a 6,5 su un valore massimo di 10, seguita da Lombardia ed Emilia Romagna. Nel ranking delle Città Metropolitane, è Firenze a posizionarsi in cima alla classifica, con un punteggio complessivo di 8,1, seguita da Milano (6,4 punti) e Roma (6,0 punti). Tutti i territori del Mezzogiorno d'Italia, ad esclusione della Puglia, si collocano nella parte bassa delle classifiche, evidenziando così l'ampio potenziale di sviluppo per la e-Mobility in queste aree.

Elettrificazione, importante opportunità industriale

L'elettrificazione dei sistemi di trasporto è una importante opportunità industriale e di modernizzazione per il sistema-Paese. Per dimensionare l'impatto attivabile sulla filiera industriale della e-Mobility, The European House – Ambrosetti ha mappato, per la prima volta nel nostro Paese, la value chain allargata della e-Mobility, per comprendere le diverse attività manifatturiere e di servizio che sono attivate dall'industry del trasporto elettrico. I numeri sull'occupazione sono significativi: nel complesso si tratta di circa 160.000 imprese e 823.000 occupati.

In aggiunta, sono stati elaborati alcuni scenari di sviluppo per gli autoveicoli elettrici e la rete infrastrutturale di ricarica. Considerando il solo mercato degli autoveicoli elettrici e il fatturato generabile in ciascuna fase della filiera ad essa collegata (autoveicoli, infrastrutture di ricarica elettrica, servizi ICT, riciclo e seconda vita), è stato stimato che, nei diversi scenari di sviluppo ipotizzati, si potrebbe attivare un fatturato cumulato compreso tra 24 e 100 miliardi di Euro al 2025 e tra 68 e 303 miliardi di Euro al 2030.

Per cavalcare con successo la e-Mobility Revolution, l'Italia deve innanzitutto sviluppare una visione di medio-lungo termine, come fatto dai principali Paesi e adottare delle politiche nazionali volte a sostenere la domanda, la filiera industriale (incentivando soprattutto la ricerca) e la rete infrastrutturale di ricarica.

Italia: 3.500 stazioni di ricarica Enel

Ad oggi in Italia sono state installate più di 3.500 stazioni di ricarica con tecnologia Enel sia su suolo pubblico che privato.

Dal 1° ottobre Enel ha installato, nell'ambito del progetto EVA+, i primi 30 punti di ricarica Fast Recharge Plus che coprono la tratta Roma-Milano con un'infrastruttura ogni 60 km circa e che consentono di fare un "pieno" di energia in 20 minuti. EVA+ è il progetto di mobilità elettrica, coordinato da Enel, a cui partecipano Verbund, Renault, Nissan, BMW e Volkswagen Group Italia (rappresentata dalle marche Volkswagen e Audi) e co-finanziato dalla Commissione Europea.

Il 9 novembre Enel presenterà il piano complessivo di infrastrutture e partnership per lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia. A questo proposito Enel intende installare nei prossimi tre anni un numero di colonnine che varia tra le 7.000 e le 12.000 unità, modulabili a seconda degli sviluppi, in termini di avanzamenti tecnologici e diffusione dei veicoli elettrici, che avverranno nel nostro paese in questo settore. Gli investimenti complessivi saranno compresi tra i 100 e i 300 milioni di euro.