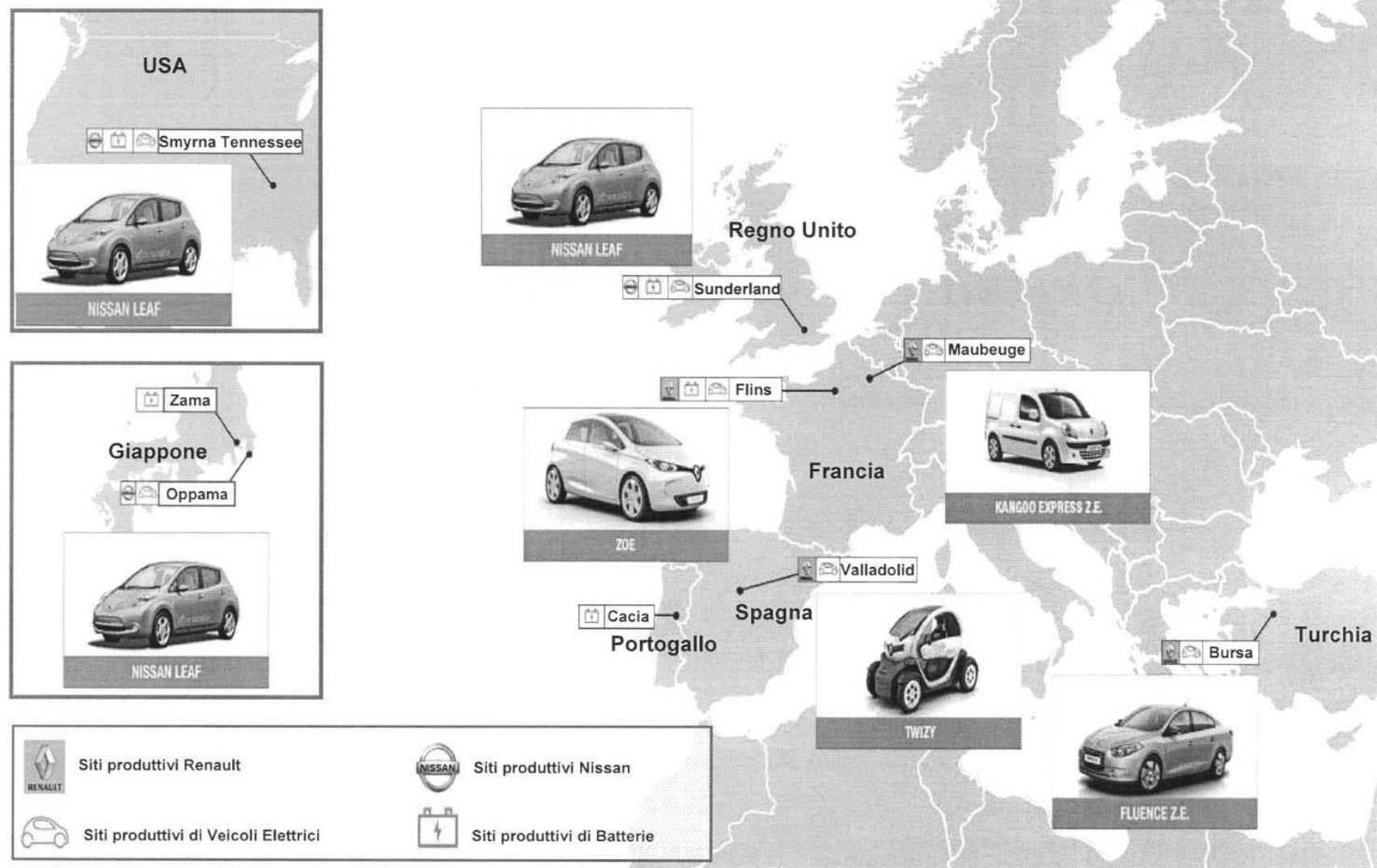
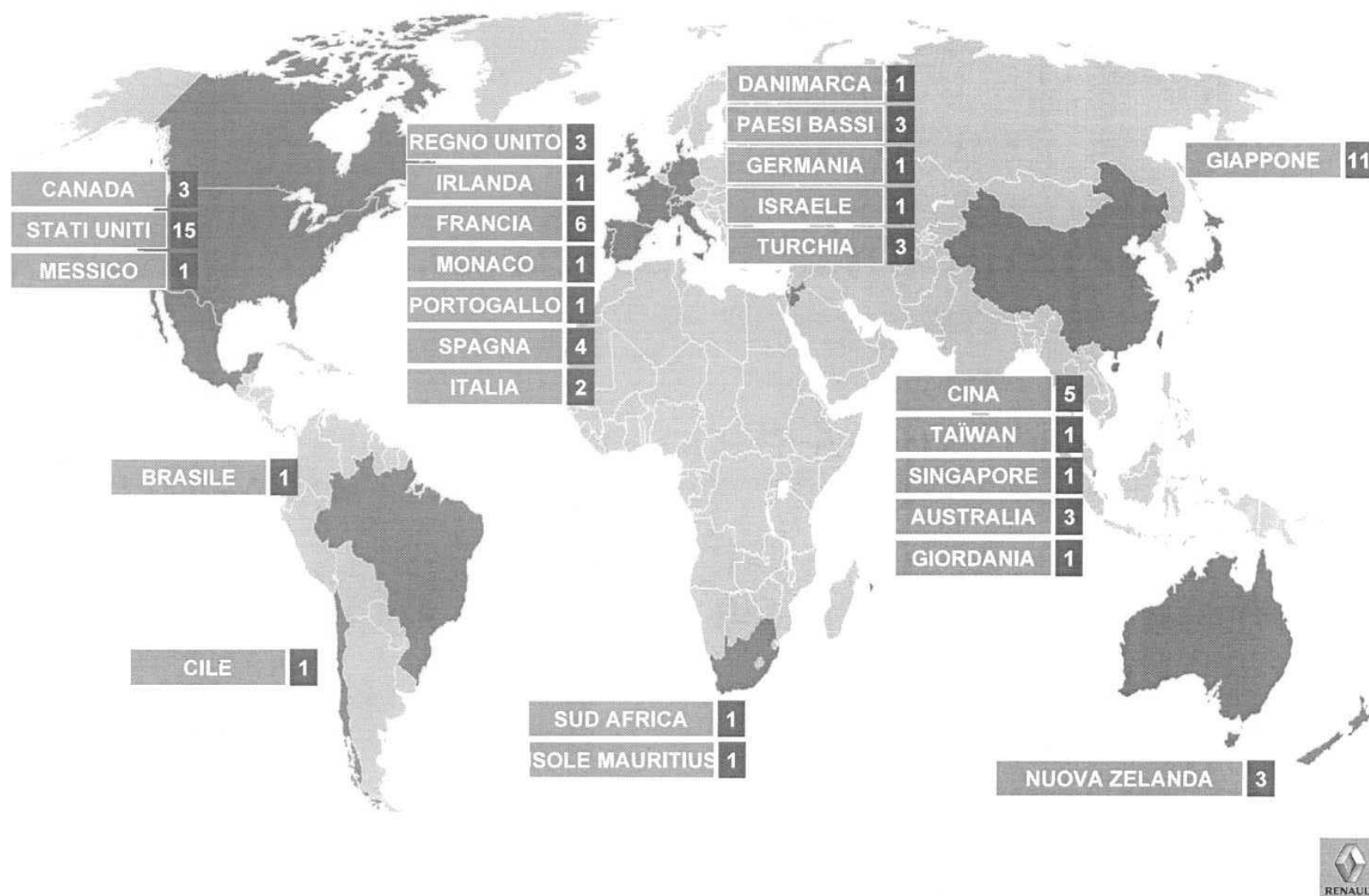


STRATEGIA INDUSTRIALE



RENAULT Z.E.: PIÙ DI 80 ACCORDI SIGLATI IN TUTTO IL MONDO DALL'ALLEANZA



L'IMPEGNO DI RENAULT PER LA RIDUZIONE DELLA CO₂

2010	137 g*
2013	< 120 g*
2016	< 100 g*
2020	< 95 g*

* Media Europa





- **Progetto pilota** da metà 2010 a metà 2011
- **2 città pilota:** Milano e Brescia,
- **Flotta di 60 veicoli** Kangoo Express Z.E. e Fluence Z.E. a privati e società
- **Infrastruttura: 270 punti di ricarica**



- **Accordo Internazionale:** Italia, Spagna, America Latina
- Lavoro congiunto su:
 - Compatibilità tecnologica tra veicoli e infrastruttura di ricarica
 - Offerte e servizi integrati
 - Diverse tipologia di ricarica
 - Utilizzo delle batterie x lo stoccaggio dell'energia
 - Progetti pilota in città in corso di definizione



1. Lo scenario
2. Il veicolo elettrico
3. Il programma Renault ZE
4. **Il quadro di sviluppo**



LE STIME DEL MERCATO



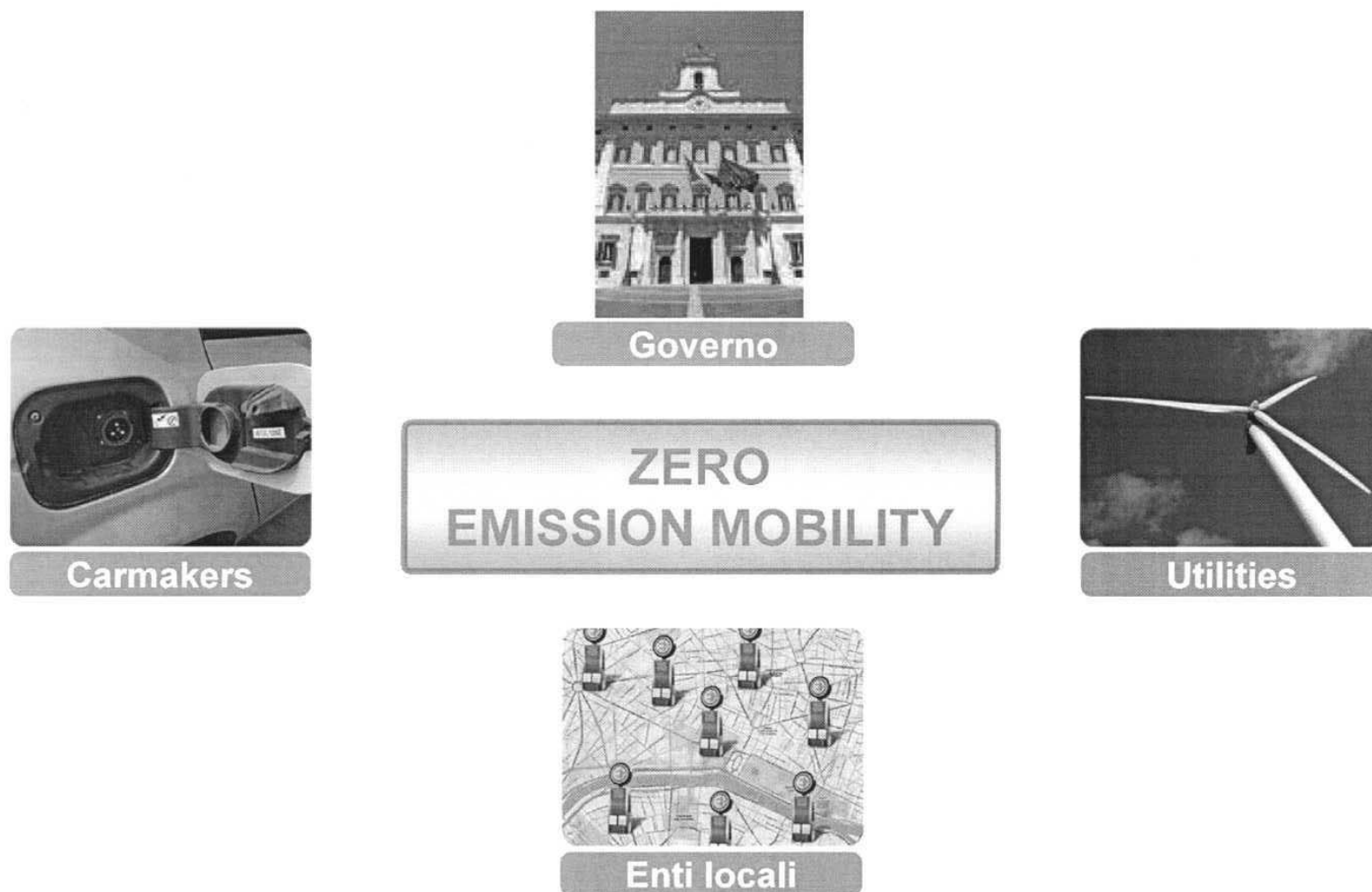
Potenziale : 10% delle vendite nel 2020	
2016 3 M VE	2020 6 M VE
2016 600 K VE	2020 1,2 M VE

▪ Velocità della crescita in funzione di diversi fattori:

- Evoluzioni tecnologiche
- Fattori esterni (prezzo del petrolio)
- Politiche pubbliche
- Creazione infrastrutture



LO SVILUPPO DEL V.E.: UN LAVORO DI SQUADRA



QUADRO NORMATIVO EUROPEO PER LA MOBILITÀ ELETTRICA

- **Green Car: Piano europeo per il rilancio dell'economia**, varato nel dicembre 2008. Prevede finanziamenti dedicati all'uso di **fonti di energia non inquinanti e rinnovabili** per il trasporto stradale.
- **Green Procurement: Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio**, del 23 aprile 2009, volta a promuovere i veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. Impone ai soggetti pubblici che le gare di acquisto di veicoli includano requisiti ambientali (CO₂, emissioni locali, consumi).
- **Piani per lo sviluppo dei VE** già varati da: Francia, Spagna, Germania, Portogallo, Danimarca, ecc.



IN EUROPA...

FRANCIA

- Incentivo all'acquisto
 - 20% del prezzo VE, max 5.000 euro
- Piano infrastrutture
 - 75.000 punti di ricarica nel 2015 / 400.000 nel 2020
 - 900 M€
- Gara pubblica « Bailly »
 - 50 000 VE
- Supporto R&D e industria
 - 125 M€

GERMANIA

- Piano infrastrutture
 - 500 M€
- Supporto R&D e industria

SPAGNA

- Incentivo all'acquisto
 - 20% del prezzo VE, max 6.000 euro
 - 240 M€
 - 250.000 VE entro il 2014
- Piano infrastrtutture
 - 300.000 punti di ricarica entro il 2014
 - 35 M€
- Supporto R&D e industria
 - 310 M€

GRAN BRETAGNA

- Incentivo all'acquisto
 - 20% del prezzo VE, max 5.000 euro
 - 230 M€
- Piano infrastrtutture
 - 30 M€
- Supporto R&D e industria



QUADRO NORMATIVO NAZIONALE PER LA MOBILITÀ ELETTRICA

▪ **Libro Bianco**, approvato l'11 dicembre 2009 dalla Commissione Ambiente della Camera dei Deputati, in materia di adattamento ai cambiamenti **climatici** e verso un quadro d'azione europeo COM(2009)147:

- favorire la diffusione di veicoli elettrici e ibridi;
- promuovere sistemi di mobilità alternativi, come tramvie e piste ciclabili;
- mettere in atto efficaci politiche di incentivazione del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato

▪ **4 Proposte di Legge depositate sulla mobilità elettrica:**

- On. Andrea Lulli Ddl n. C. 2844 presentato il 20 ottobre 2009
- On Agostino Ghiglia Ddl n. C. 3553 presentato il 17 giugno 2010
- Sen. Andrea Fluttero Ddl S.2468 presentato il 19 novembre 2010
- Sen. Francesco Ferrante Ddl S. 2475 presentato il 25 novembre 2010



SUGGERIMENTI D'INTERVENTO

1. Misure a sostegno dello sviluppo dell'infrastruttura di ricarica

- Supporto a enti locali e utilities nella predisposizione dell'infrastruttura di ricarica sia privata che pubblica
- “Diritto alla presa” nei box privati, nei posti auto e nei condomini

2. Promozione di politiche locali di mobilità elettrica volte ad agevolare la circolazione dei veicoli elettrici

- Libero accesso alle ZTL e alle corsie preferenziali
- Esenzione dal pagamento della sosta
- Tariffe RC auto agevolate
- Esenzione IPT

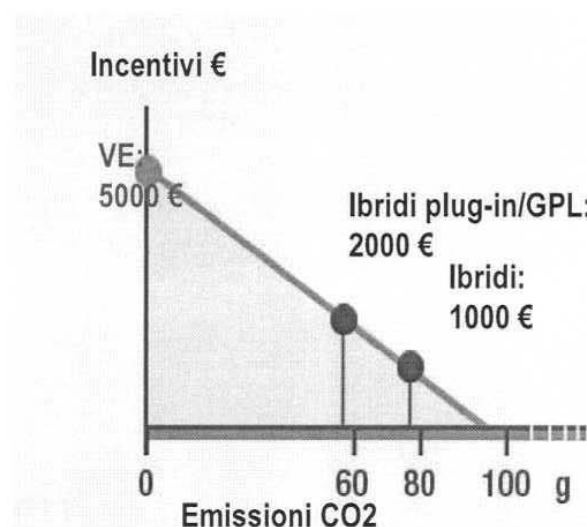
Il Governo dovrebbe promuovere l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni sul territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica e incentivazione delle politiche locali



SUGGERIMENTI D'INTERVENTO

3. Sulla base della proporzionalità delle emissioni di CO₂, incentivo all'acquisto dei VE superiore a quello sui Veicoli Ibridi / metano / GPL e tale da compensare il sovrapprezzo rispetto ai veicoli termici

- **Incentivo di 5.000 €** a partire dal 2012
 - Diminuzione dell'incentivo con il passare degli anni: sviluppo del mercato, economie di scala, riduzione costo tecnologia batteria
- Esenzione dal bollo permanente
- Deducibilità fiscale costo acquisto/utilizzo VE
- Tariffe RC auto agevolate
- Riduzione tempi di ammortamento per le società
- No tasse specifiche sull'elettricità



ALLEGATO 5



INDAGINE CONOSCITIVA
ESAME DELLE PROPOSTE DI LEGGE AC 2844 LULLI E AC 3553 GHIGLIA
IN MATERIA DI MOBILITÀ ELETTRICA

COMMISSIONI RIUNITE (IX E X)
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO

IL MERCATO DELL'AUTO DI PROVENIENZA ESTERA

L'UNRAE, Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, costituita nel 1950, rappresenta l'Associazione di categoria delle Case automobilistiche estere presenti in Italia. Conta **48 Aziende automobilistiche** (e 63 marchi), distributrici esclusive in Italia di autovetture, veicoli commerciali e industriali, rimorchi, autobus, autocaravan e caravan, prodotti all'estero dalle rispettive Case madri.

Il contributo del mondo dell'auto di provenienza estera è assai rilevante: è questa una realtà economica che muove un **fatturato di oltre 41 miliardi di euro** all'anno con un numero di occupati pari a **100.000 unità**, compresi gli impiegati nelle 3.300 concessionarie e nelle 8.600 officine. La **quota estera nel mercato** è stabile intorno ai **2/3 del totale**, investendo nel nostro Paese 7,3 miliardi per acquisti di componentistica e 11 miliardi per beni e servizi. L'incidenza dell'intera filiera sul **PIL italiano** è del **13% circa**, rimanendo il primo settore industriale per entrate fiscali.

L'ANDAMENTO DEL SETTORE AUTOMOTIVE IN ITALIA

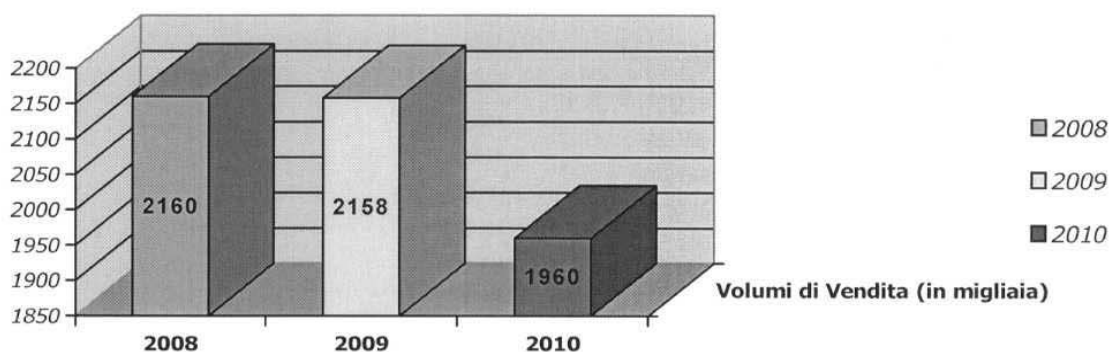
Il mercato dell'auto ha registrato nel 2010 un calo del **10% circa** su base annua: si tratta di un risultato molto deludente che porta il comparto ai livelli di 15 anni fa. La flessione lascia prefigurare una stagione assai difficile in termini di tenuta complessiva del sistema *automotive*. In particolare, alcuni segmenti – veicoli industriali, veicoli pesanti, i rimorchi e semirimorchi – sono sull'orlo del collasso con conseguenze devastanti per l'economia reale e i livelli occupazionali del comparto.

Nell'ultimo biennio, anche a causa della crisi internazionale, il comparto si è contratto in maniera drammatica, **fatturando oltre 10 miliardi di euro in meno, che vale circa un 1% di PIL di ricchezza nazionale**. Oggi, in assenza di un'adeguata programmazione, interi segmenti della filiera sono a rischio sopravvivenza.

A livello generale, il 2010 ha avuto due andamenti nettamente distinti: un primo trimestre, ancora condizionato dall'effetto incentivi, che ha espresso una "velocità di crociera" di 2.300.000 unità annue, ed il resto dell'anno – ad incentivi finiti – che ha visto immatricolazioni ad un livello stabile di circa 1.800.000 unità annue.

Il risvolto drammatico è che il calo di mercato – anche a causa del taglio del fondo per l'incentivazione dedicata – ha riguardato soprattutto il **segmento dei mezzi ecologici**: nel 2010 sono stati immatricolati **circa 200.000 veicoli in meno** tra GPL (-18%), metano (-48%) e ibride (-36%). Il segmento "ecologico" è tornato ai livelli del 2009.

Per quanto riguarda, infine, le quote di veicoli suddivise per alimentazione, il *diesel* è in ripresa, intorno al 46% del totale, ma è sempre molto lontano rispetto ai livelli del 2006 in cui sfiorava il 60%. Si segnala che il *diesel*, nonostante gli attacchi mediatici infondati sulla presunta dannosità, ha notevoli potenzialità in termini di riduzione di CO₂.

Mercato italiano delle autovetture: triennio 2008/2010

L'AUTO E L'AMBIENTE

In forza degli impegni dell'Unione Europea a ridurre le emissioni di CO₂ come stabilito dal Protocollo di Kyoto, la Comunità Europea ha recepito i nuovi limiti definiti in sede internazionale con finalità stringenti e rigorose. Condividendo questo ambizioso obiettivo, **l'Industria dell'auto** in questi anni si è messa a lavoro ed ha fatto più di altri la propria parte, investendo moltissimo in ricerca e sviluppo di tecnologie più efficienti dal punto di vista energetico. L'impatto ambientale delle auto di nuova generazione è infinitamente inferiore a quello di 10 anni fa. In generale, **un motore diesel Euro 5 emette il 96% in meno di quantità di particolato rispetto ad un Euro 1**; così come la **riduzione di CO₂** è ragguardevole: **-63%**. Qui di seguito una tabella che compara i livelli di emissioni per categoria di veicolo.



Riduzione delle Emissioni (g/km)

Direttiva	CO	HC+NO _x	PM
Euro 1	2,72	0,97	0,14
Euro 2	2,20 *	0,50 *	0,08
Euro 5	1,00 *	0,23	0,005
Euro 5 vs Euro1	- 63%	- 76%	- 96%

* solo per le auto a benzina

Il **beneficio ambientale** è palese: **l'80% di emissioni in meno di media** tra mezzi Euro 1 e veicoli Euro 5. L'impatto è sotto gli occhi di tutti: si stima, per esempio, (fonte: CSST, Centro Studi Sistemi di Trasporto) che gli ultimi incentivi nazionali alla rottamazione abbiano prodotto una **riduzione**, rispetto alle vetture sostituite, **del 30% di CO₂** (circa 200 mila tonnellate/anno di minori emissioni) e **del 40% di particolato**.

Questi dati vanno tuttavia raffrontati con la situazione di fatto nel nostro Paese che vede un parco circolante obsoleto, tra i più vecchi d'Europa.

TABELLA (dati al 31/12/2010)

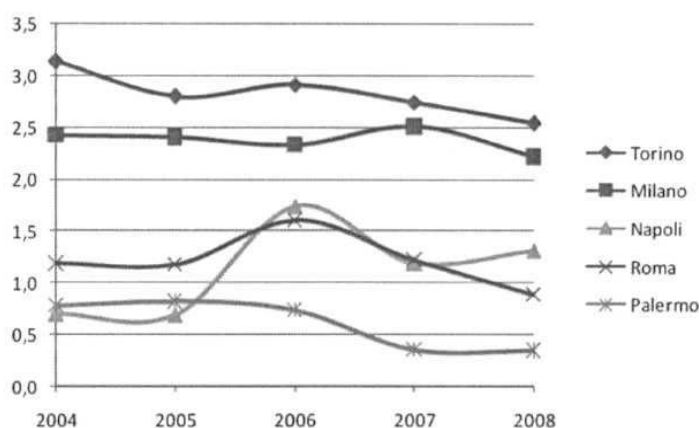
FASCE DI EMISSIONE	TOT. NUMERO	%
Euro 0	2.100.000	6.1
Euro 1	2.980.000	8.6
Euro 2	7.220.000	20.9
Euro 3	8.000.000	23.2
Euro 4	12.850.000	37.3
Euro 5/6	1.350.000	3.9
Totale	34.500.000	100,0

Ad oggi, in assenza di adeguate politiche pubbliche volte al rinnovo dei mezzi inquinanti, **circa il 40% del parco circolante è ancora costituito da vetture con oltre 10 anni di vita**. Significa che nelle nostre strade circolano circa 20 milioni di vetture inquinanti e meno sicure rispetto ai mezzi di nuova generazione, che sono dotati di dispositivi di altissima qualità tecnologica.

La situazione locale

I dati relativi al parco veicolare e gli indicatori associati sono utili per comprendere le dinamiche della mobilità nelle aree urbane. Anche se a macchia di leopardo, con tendenze diverse, il numero degli autoveicoli nelle grandi aree urbane del Nord è in calo dal 2000 di circa il 7%. La quota di veicoli commerciali leggeri più inquinanti (pre-Euro) scende al di sotto del 20% in quasi tutte le città del centro-nord, mentre le autovetture alimentate a gasolio superano per la prima volta il 30% in molte città.

Analizzando l'**Indicatore sintetico di "qualità dell'aria" 2004-2008** (pubblicato dall'Agenzia europea dell'ambiente), costruito sulla base del numero medio di volte in cui sono stati superati i **limiti delle concentrazioni di polveri sottili**, stabiliti dall'Unione Europea, si evince come la situazione delle città italiane (Napoli a parte) sia andata nel complesso lievemente migliorando.



Sotto il profilo dell'inquinamento, dunque, **da Milano a Roma** - come nella media delle città italiane - si sta nel complesso meglio. Il punto è che i limiti fissati dalla Unione Europea sono divenuti molto stringenti e molte città italiane faticano a rispettarli, finendo agli ultimi posti della graduatoria tra le città europee, stilata in base al numero di giorni di superamento dei limiti di legge relativi alle concentrazioni degli inquinanti.

Fonte: Istat, *Statistiche in breve*, 22 giugno 2010

Quindi l'inquinamento urbano di natura veicolare si sta riducendo, in particolare grazie all'ammodernamento del parco circolante con mezzi a ridotto impatto ambientale. Altrimenti non si spiegherebbe come mai l'aria di Milano, come quella di Roma o di Napoli, è oggi da 7 a 30 volte (a seconda dei fattori inquinanti) più pulita di quanto non lo fosse nel 1970, anche, peraltro, con il contributo di altri fattori determinanti (per es. il riscaldamento). Questo dato va sempre rammentato, quando lo compariamo con la percezione mediatica e politica circa i pericoli persistenti dell'inquinamento urbano da trasporto stradale. Gli automobilisti sono, infatti, il bersaglio privilegiato di politiche di mobilità, volte a penalizzare l'uso dell'automobile in città perché dannoso all'ambiente, quando i dati reali rivelano un'altra verità.

L'ITALIA E GLI OBIETTIVI UE

L'obiettivo medio che il settore auto nel suo complesso dovrebbe raggiungere è stato fissato a 130 g/km di CO₂ a partire dal 2012 (media del fattore di emissione certificato per le singole auto sull'intero venduto comunitario). Per arrivare a questo traguardo, le Istituzioni comunitarie sostengono politiche di agevolazioni per conseguire la riduzione delle emissioni.

L'Italia negli ultimi anni era riuscita ad avvicinarsi sensibilmente all'obiettivo grazie a una politica incentivante dei veicoli a basso impatto ambientale a risorse per la rottamazione dei veicoli più inquinanti. Come si vede dal grafico, dopo la fine dell'onda lunga dell'ultimo pacchetto di incentivi (31 marzo 2010), il livello di CO₂ è tornato a salire, passando da 131,8 g/km a 134 g/km a fine 2010.