



Piano Energia e Clima Nazionale: l'incidenza dei Trasporti



Firenze - Fortezza da Basso

Martedì 9 aprile 2019, ore 14:30-17:00

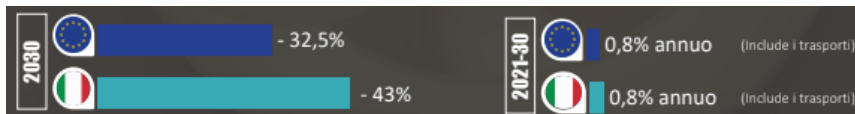
Nell'ambito di

Francesco Naso (MOTUS-E)

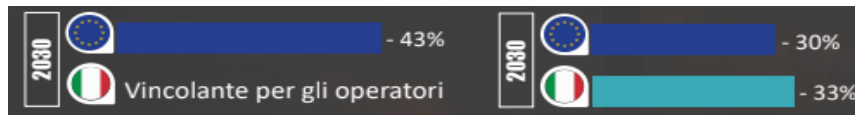
EXP@MOVE
MOBILITÀ ELETTRICA & SOSTENIBILE

Obiettivi consumi, emissioni e FER nei trasporti

- Riduzione consumi energia primaria e finali:

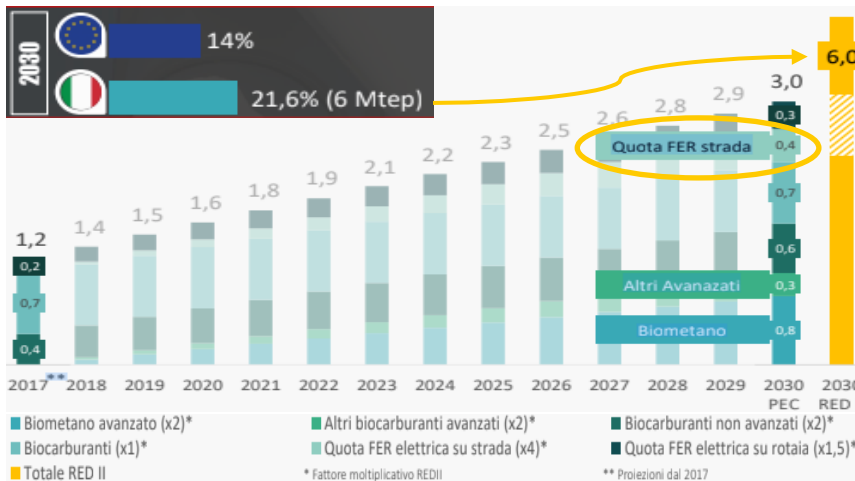


- Riduzione dei GHG rispetto ai livelli 2005:



- Obiettivi FER nei consumi finali nei trasporti:

È necessaria una spinta politica ed economica, focalizzata verso l'elettrico (puro) e non su altre tecnologie che non sono commercialmente pronte o ambientalmente convenienti.



TARGET UE

Direttiva/Legge	Soggetto Obbligato	Obiettivi comunitari	Target 2020	Target 2025	Target 2030	Penalties	Specifiche
Effort Sharing Decision, Effort Sharing Regulation		Riduzione del 10% al 2020, 30% al 2030 rispetto a livello emissioni 2005	-13%		-33%		Settori non-ETS: Transports; Buildings; Agriculture; Non-ETS Industry; Waste
New Cars	Produttori	Riduzione del 40% al 2021 rispetto a emissioni 2007	2021: Media flotta 95g/km	-15% GHG rispetto al 2021	-37,5% GHG rispetto al 2021	95€ x g/km in eccesso a veicolo venduto	(AVG: 158,7gCO2/km)
New Vans	Produttori	Riduzione del 19% al 2020 rispetto a emissione 2012	2020: Media flotta 147g/km	-15% GHG rispetto al 2021	-31% GHG rispetto al 2021	95€ x g/km in eccesso a veicolo venduto	(175gCO2/km)
New Trucks	Produttori	Riduzione del 15% al '25 e 30% al '30 rispetto a livello 2019		-15% GHG rispetto al 2019	In 2025, -30% GHG rispetto al 2019. Soggetto a revisione nel 2022.	2025-29: 4,250 €/gCO2/tkm 2030 - : 6 800 €/gCO2/tkm	Specialmente per large lorries (TIR) che sono responsabili del 65-70% delle emissioni degli Heavy Duty Vehicles
Renewable Energy Directive II (RED II)	Fornitori di carburante	Target FER nei trasporti 7% (min 3,5% da biocarburanti avanzati).					Target trasporti fino al 14%, (7 % max da biocarburanti di prima generazione low-iluc)
Clean Vehicles Directive	PA			45% di Bus "Puliti" 10% camion puliti; 38,5% veicoli leggeri puliti.	65% di Bus "Puliti" (almeno 32,5% a zero emissioni); 15% camion puliti; 38,5% veicoli leggeri puliti.		Bus almeno 22,5% a zero emissioni;
PNIRE	Enti locali		Infrastrutture di ricarica: 13.000 lente 6.000 rapide				rapporto 1:8 pub/pri rapporto tra 2:1 e 4:1 tra lente/ accelerate
DAFI (D.Lgs. 257/2016)	PA	22,5%/ 32,5% a zero-emissioni"	2022: 25% mezzi della PA alimentati a combustibili alternativi	50% PNIEC	85% PNIEC		Per carburanti alternativi si intende: GNC/GNL, GPL, EV, PHEV, Idrogeno

PNIEC - Scenari di mobilità 2030

TRASPORTO PASSEGGERI - pass_km (mld)		
	2015	2030
Pubblico su strada	103	130
Auto private e motocicli	717	768
<i>di cui privato</i>	717	731
<i>di cui car-pooling</i>	0	32
<i>di cui car/moto-sharing</i>	0	5
Ferroviario	59	87
Aereo	63,9	86
Navigazione	4,9	5,2
TOTALE	947,8	1076,2
Ciclo e piedi	10	24
Smart Working	~ 0	5

TRASPORTO MERCI - t_Km (mld)		
	2015	2030
Merci su strada	135,3	154,4
Ferroviario	22,7	33
Navigazione	47,9	32,4
TOTALE	205,9	219,8

	2016 (Mv)	2030 (Mv)
Auto elettriche BEV	0,01	1,6
Auto ibride PHEV	0,009	4,5
Auto metano	0,911	2,4
Auto GPL	2,2	3,1
Auto tradiz e ibride (no plug in)	34,7	~25
Auto idrogeno	-	~0,01

Mv milioni di veicoli

Parco Circolante	2018	2025 Intermediate		2030 Intermediate	
		FIF	MOTUS-E	E2030	FIF
Passenger Car					
VAL TOT (M)	38,9	35,6	31,1	37	35,9
% EV	0.04	1.79	4	13.51	6.42
% PHEV		2.12	3.03		6.07

Rinnovo trasporto privato

- Revisione Incentivi e sistemi fiscali
- Uniformazione regolamenti
- Shift modale: carpooling, smart working, ecc
- PUMS obbligatori

Rinnovo trasporto pubblico

- Rinnovo bus verso elettrici e metano (urb. + extra-urb.)
- Quote EV o gas crescenti ed obbligatorie nelle flotte PA
- Rafforzare infrastrutture per il trasporto di massa

Criticità principali

Mancanza obiettivi chiari propedeutici agli investimenti di Industria e settore MaaS

Manca una **riduzione** significativa del **parco circolante** **36,7 M al 2030**

Obiettivi 2030 solo **Passenger car** BEV, PHEV, metano. **TPL? Logistica urbana?**

Shift modale poco ambizioso.

Discutibile il target EV e PHEV. Proveniente da stime contenute di percorrenza dei BEV?

Piani Infrastrutturali poco dettagliati

Investimenti in **IdR?** **PNIRE** da rivedere pesantemente

Manca **apporto** della **ricarica elettrica** e delle **batterie second life** alla **rete** e gli strumenti di deferral investments

Target al 2030 non permette di valutare il ritorno investimenti nazionali e il rispetto dei **target al 2040 e 2050.**

Politiche locali Giusto obbligo PUMS ma

Manca **revisione** Linee guida per **disincentivi indiretti comuni** fra gli enti locali

Manca una **declinazione** degli **obiettivi nazionali** su Comuni e Regioni

Manca una **impostazione elettrica** di **MaaS** (car sharing, car pooling, taxi, uber, NBT)

Risorse economiche

Sui **SAD** solo un accenno. **Serve un piano di riduzione a Medio-Lungo termine**

Piano di politica industriale e R&D. Generico, nessun rimando a normativa o *governance*

Cenno a nuovi **incentivi**, nessuna previsione né riferimento a maggior efficienza

I SAD e le risorse per investire

SAD: Sussidi Ambientalmente Dannosi

Calcolati nel 2016 dal MAATM: **11,5 MLD di Euro**

Incerti: **4,5 MLD di Euro**

Molti non quantificati fra cui differenziale accise Gas vs Benzina

N° e Settore di riferimento	Tipo di Sussidio	Breve descrizione	Target	Totale in Mln €
21, Energia	Detrazione fiscale	Riduzione accise sul gasolio del 24,7%, tradotto in un prezzo finale del gasolio ridotto del 17,2%.	Autotrasporto merci e altre categorie di trasporto passeggeri	1.295,80
23, Energia	Detrazione fiscale	Differenziale aliquota sul gasolio al 22% rispetto alla aliquota della benzina al 49%.	Lavori agricoli e assimilati	830,43
24, Energia	Riduzione di prezzo	Agevolazione del gasolio come fonte di riscaldamento in area svantaggiata.	Riscaldamento in aree geograficamente o climaticamente svantaggiate	Quota di 219,40
27, Energia	Differente trattamento o fiscale	Differente trattamento fiscale fra benzina e gasolio	Tutti	4.968
5, IVA agevolata	Iva 10%	L'agevolazione IVA per l'acqua e le acque minerali	Tutti	880,84

Esempio Pellet: > 40 Mln€ / anno

2 forme di incentivazione

Italia: 3,5 mln ton

Maggiore consumatore al mondo

2,5 mln ton estero (via TIR/navi)

Processo produttivo energivoro:

1MWh termico e 200 kWh elettrico per tonnellata

ACQUISTA ORA LA TUA STUFA A PELLETTA

**A SOLI 34€ AL MESE
E LA DETRAI FINO AL 65%**



**GRATIS
BANCALE DI PELLETTA
CON 70 SACCHI**

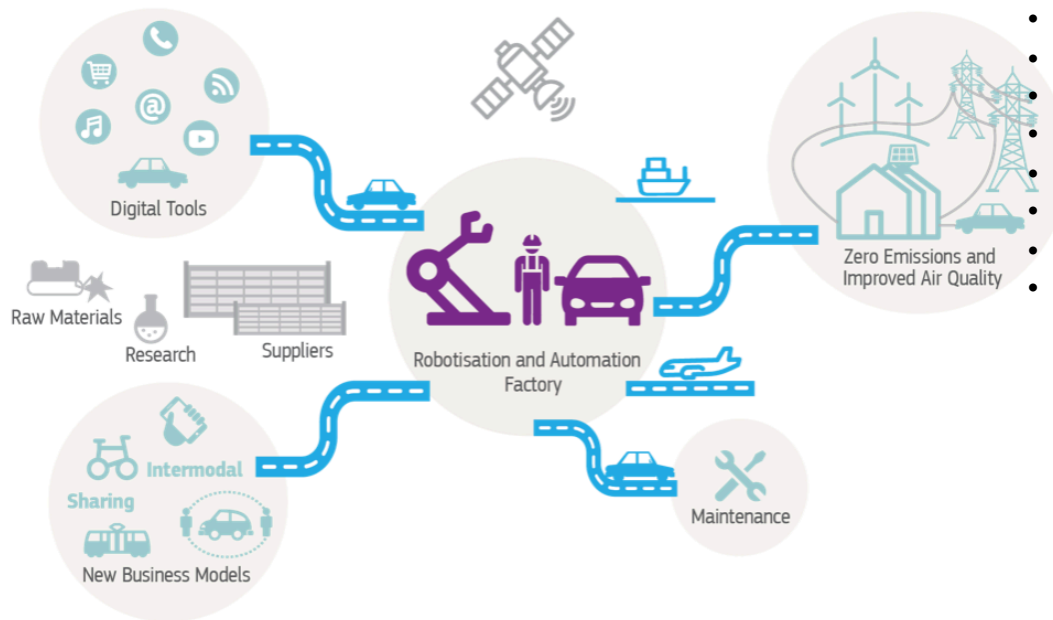
LO CONSEGNAMO IN CASA TUA

Stabilizzazione accise gas per trasporto

Volume Gas (GJ)	46.314.908					
Accisa		Attuale	Minimo EU	Intermedio	Acc. Diesel	Acc. Benzina
Valore (€/GJ)		0,09	2,6	10	17,25	22,91
Gettito (€)		4.168.342	120.418.760	463.149.079	798.932.161	1.061.074.539
Mancato Gettito Attuale (€)		-	116.250.419	458.980.737	794.763.819	1.056.906.198

Anno		2016	2018	2019	2021	2023	2025	2027	2029	2030
Volumi (Tep)		1.106.000	1.419.429	1.576.143	1.889.571	2.203.000	2.516.429	2.829.857	3.143.286	3.300.000
Volumi (GJ)		46.306.008	59.428.635	65.989.949	79.112.577	92.235.204	105.357.831	118.480.459	131.603.086	138.164.400
Gettito derivante da livello di accisa:	(€/GJ) €									
Attuale	0,09	4.167.541	5.348.577	5.939.095	7.120.132	8.301.168	9.482.205	10.663.241	11.844.278	12.434.796
Minimo EU	2,60	120.395.621	154.514.452	171.573.868	205.692.699	239.811.530	273.930.362	308.049.193	342.168.024	359.227.440
Intermedio	10,00	463.060.080	594.286.354	659.899.491	791.125.766	922.352.040	1.053.578.314	1.184.804.589	1.316.030.863	1.381.644.000
Acc. Diesel	17,25	463.060.080	1.025.143.961	1.138.326.623	1.364.691.946	1.591.057.269	1.817.422.592	2.043.787.915	2.270.153.238	2.383.335.900
Acc. Benzina	22,91	1.060.870.643	1.361.510.038	1.511.829.735	1.812.469.129	2.113.108.524	2.413.747.918	2.714.387.312	3.015.026.707	3.165.346.404
Mancato gettito erariale medio [M€]		526	783	869	1.042	1.214	1.388	1.560	1.732	1.819
Mancato gettito erariale medio progressivo [M€]										18.134

EV su Industria Italiana e PNIEC



AZIONI

Mappatura filiera

- Componentistica
- Costruttori batterie
- Micromobilità
- TPL
- Trasporti Merci
- Sharing
- Post sale
- Retrofitting

Mappatura strumenti

- Iperammortamento
- Nuova sabatini
- Fondo Garanzia PMI
- Credito imposta R&D
- ...

Incentivi EV: verso le flotte M1 e N1

Situazione attuale trattamento fiscale

Deducibilità ammortamento

- Uso esclusivo az. 100%
- Uso promiscuo 70%
- Pool 20%

Altri Paesi Europei: 100%
sempre

Azioni MOTUS-E

Richiedere agevolazioni per EV
Lavorare sull'utilizzatore finale
Simulazioni
superammortamento

Certificati bianchi

DM MISE 10 maggio 2018

- Criptico
- Vale sull'acquisto
- Timing (7 anni vs. 3-4)
- 200-250 €/Tep

Semplificazione processo

è il fattore correttivo percentuale del segmento di autovetture j-esimo, definito come:

$$\Delta\%_j = \sum_{j=1}^N \frac{NEDC_{correlato_{xj}} \left[\frac{tep}{km} \cdot 10^{-6} \right] - NEDC_{xj} \left[\frac{tep}{km} \cdot 10^{-6} \right]}{NEDC_{xj} \left[\frac{tep}{km} \cdot 10^{-6} \right]}$$

Nuova proposta

Beneficio utilizzatore

- Noleggio
- Acquisto
- Leasing

Recupero credito d'imposta
(20%) in 4 – 5 anni

Legare l'incentivo all'efficienza
del veicolo
(es. kWh/km o Capacità / peso)