

Incentivi per i “veicoli”
a basse emissioni
complessive



ANEA – Napoli - 15/2/2013

ing. Vincenzo Zezza

Direzione Generale Politica Industriale e Competitività

Divisione IX – politiche industriali dei settori automotive, cantieristica, trasporti, ...



Basse Emissioni Complessive



Ministero dello
Sviluppo Economico

Iter legislativo

- ✓ sintesi di diverse iniziative parlamentari (A.C. 2844, 3553, 3773) presentate agli inizi del 2011, unificate e discusse nell'ambito delle Commissioni riunite Trasporti e Attività produttive
- ✓ con la conversione in Legge 134/2012 del DL 83/2012 (Legge Sviluppo) viene introdotto il Capo IV-bis “**Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive**”
- ✓ agli artt. 17-bis, 17- decies e seguenti viene introdotta la misura per l'incentivazione dei veicoli a basse emissioni complessive
- ✓ DM di concerto MiSE-MEF pubblicato nella GURI del 12 febbraio 2013 ne definisce le modalità attuative



Basse Emissioni Complessive



Finalità

1. **Ambientale:** promuovere la mobilità sostenibile
2. **Sperimentare** e diffondere flotte pubbliche e private di veicoli (auto, moto, commerciali) a basse emissioni **complessive**, con particolare riguardo al contesto urbano
3. Non solo CO₂ (climalteranti) ma anche “inquinanti” (PM, CO, HC, NOx ... Euro 5 e 6): alimentazioni alternative (emissioni nel “ciclo vita” e “well-to-wheel”)
4. Neutralità tecnologica: criteri basati su emissioni (di CO₂)
5. **Infrastrutture**
 - ✓ Art. 17 septies - *Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica*
 - ✓ DL 24 gennaio 2012, n. 1- (“semplificazioni”): rete Metano e GPL
6. **Veicoli aziendali**
 - ✓ percorrenze “maggiori” (efficienza marginale delle risorse)
 - ✓ percorrenze “definite” e “programmabili” (criticità infrastrutturali)
 - ✓ effetto dimostrativo sul mercato privato (ansia da “ricarica”)



Basse Emissioni Complessive



Ministero dello
Sviluppo Economico

“Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici ”

- a) istituzione di un servizio di ricarica dei veicoli, a partire dalle aree urbane, applicabile nell'ambito del trasporto privato e pubblico e conforme agli omologhi servizi dei Paesi dell'Unione europea, al fine di garantirne l'interoperabilità in ambito internazionale;
- b) l'introduzione di procedure di gestione del servizio di ricarica basate sulle peculiarità e sulle potenzialità delle infrastrutture relative ai contatori elettronici per l'assegnazione dei costi di ricarica al cliente, per la predisposizione di un sistema di tariffe differenziate e per la regolamentazione dei tempi e dei modi di ricarica, coniugando le esigenze dei clienti con l'ottimizzazione delle disponibilità della rete elettrica;
- c) l'introduzione di agevolazioni, anche amministrative, in favore dei titolari e dei gestori degli impianti di distribuzione del carburante per l'ammodernamento degli impianti attraverso la realizzazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;
- d) la realizzazione di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti.
- e) la promozione della ricerca tecnologica volta alla realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica.



Basse Emissioni Complessive



Ministero dello
Sviluppo Economico

Vincoli ed opportunità

1. Emergere di “nuove” tecnologie (elettrico, ibrido plug-in, “dual fuel”, GNL, ecc.)
2. Parco veicoli italiano: “grande”, “obsoleto”, e “privato”
3. Regolamenti CE 443/2009 (CO2) + 715/2007 (Euro5 e 6) e loro “revisioni”,
4. Direttiva 2009/33/CE (veicoli puliti e a basso consumo), Comunicazione COM (2010)186 (Strategia veicoli puliti ed efficienti)
5. Comunicazione della CE - CARS 21 “Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union”
6. “Raccomandazioni” OCSE
7. Limitate risorse nazionali



Basse Emissioni Complessive

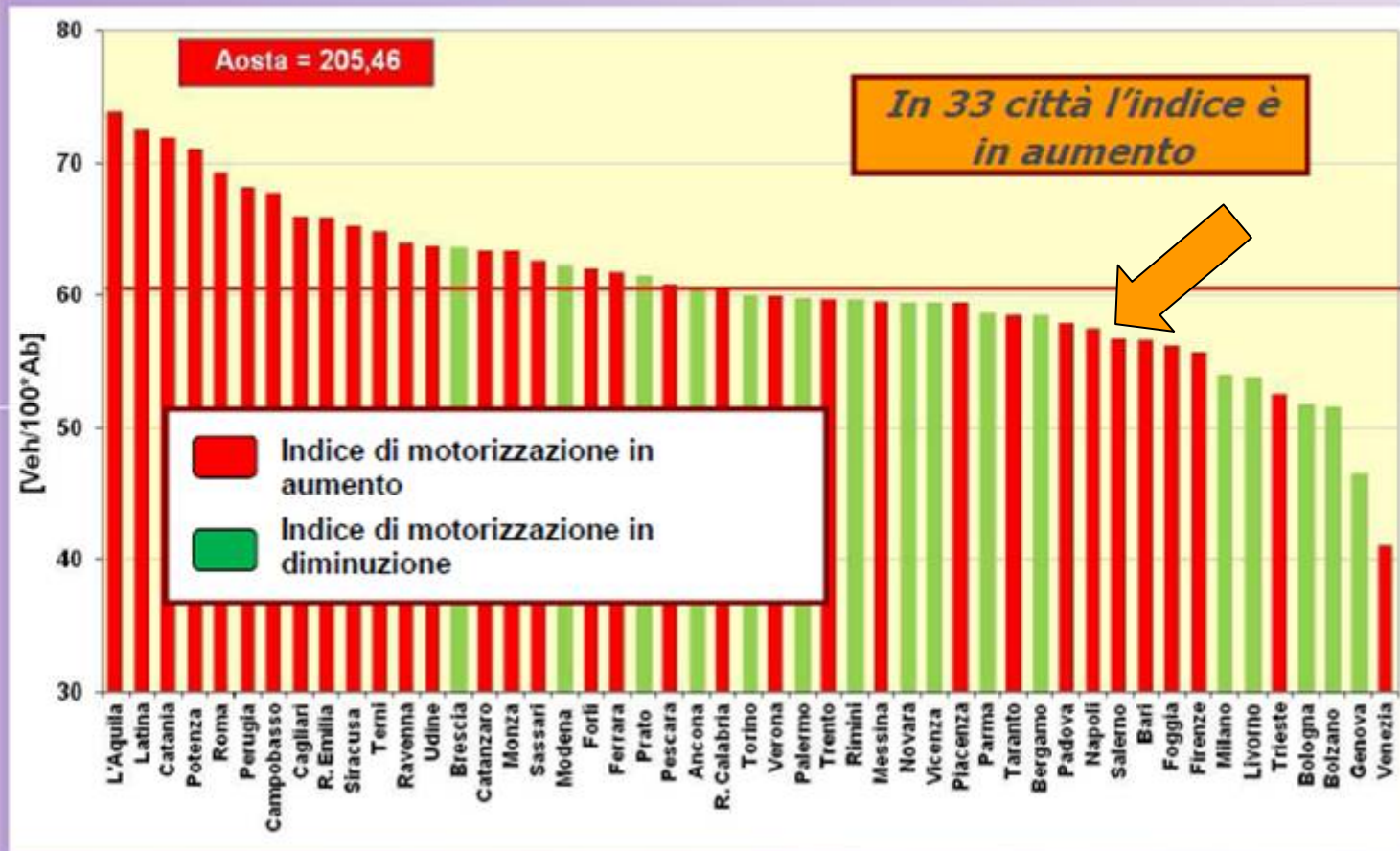


L'indice di motorizzazione

MEDIA '11= 60,77

MEDIA '10= 60,67

MEDIA '09= 61,13



Indice medio anno 2011 (Elaborazione su dati ACI e ISTAT)

Con il patrocinio di

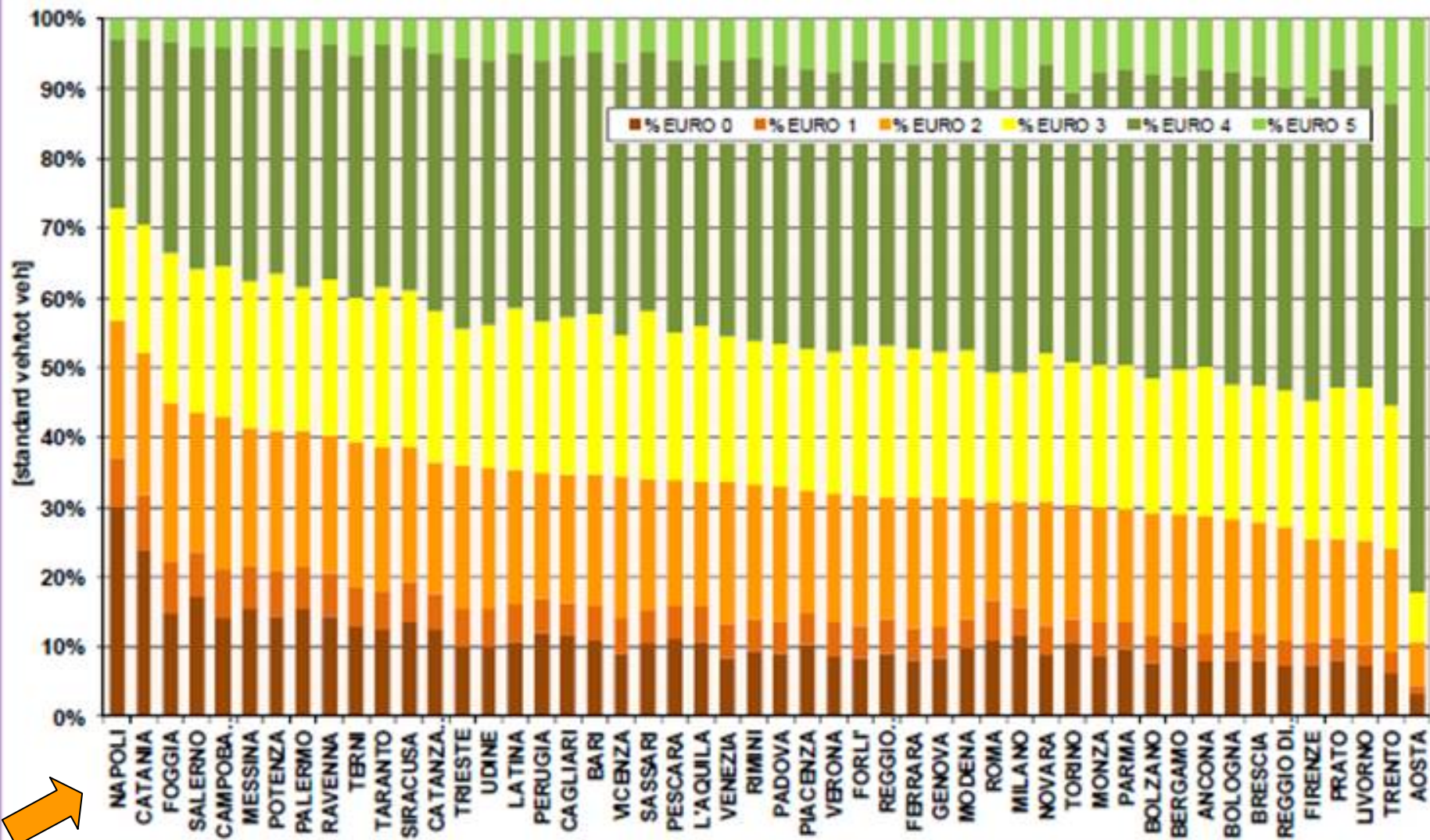


MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Con il contributo di

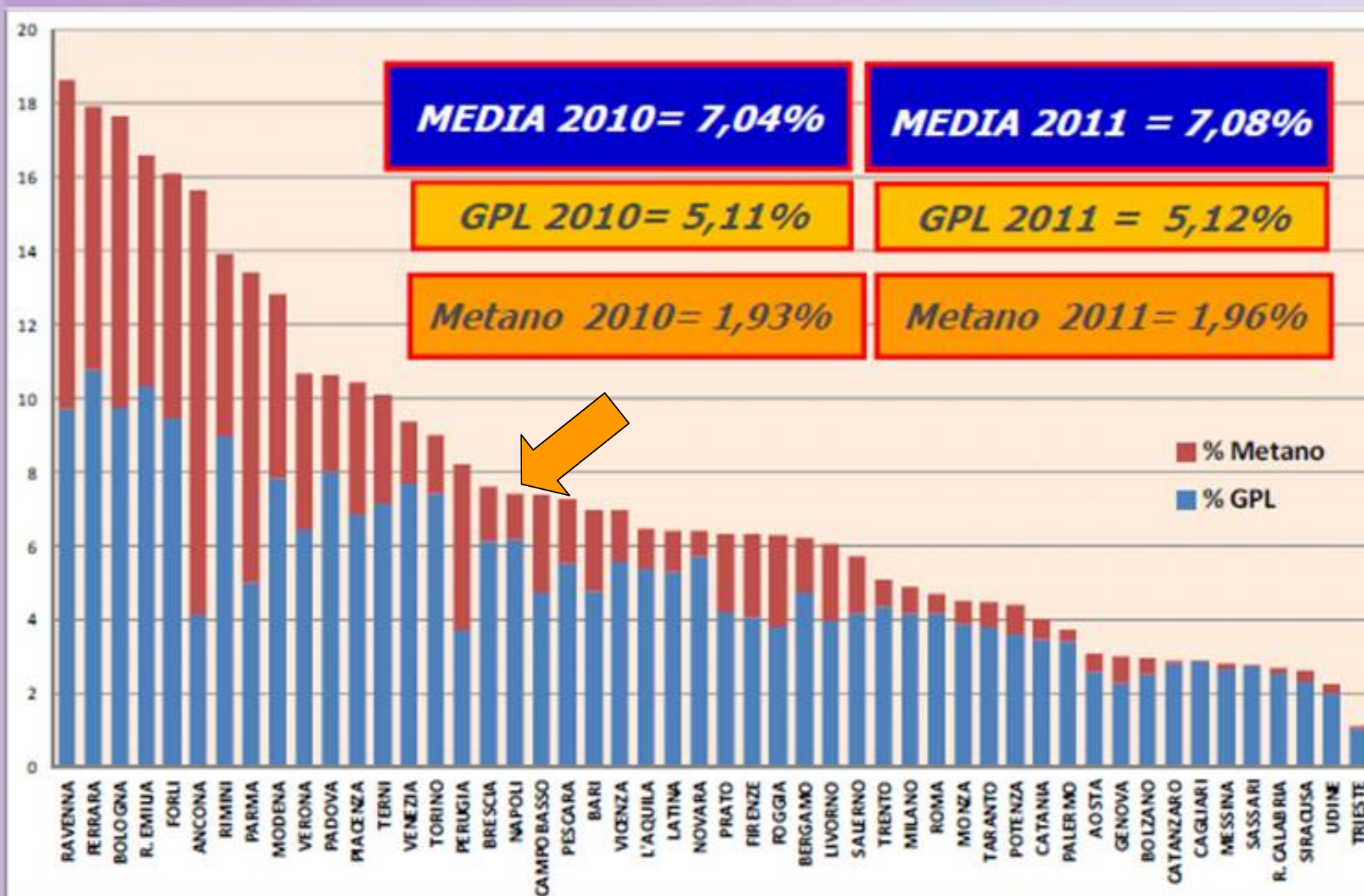


Gli autoveicoli per standard emissivo

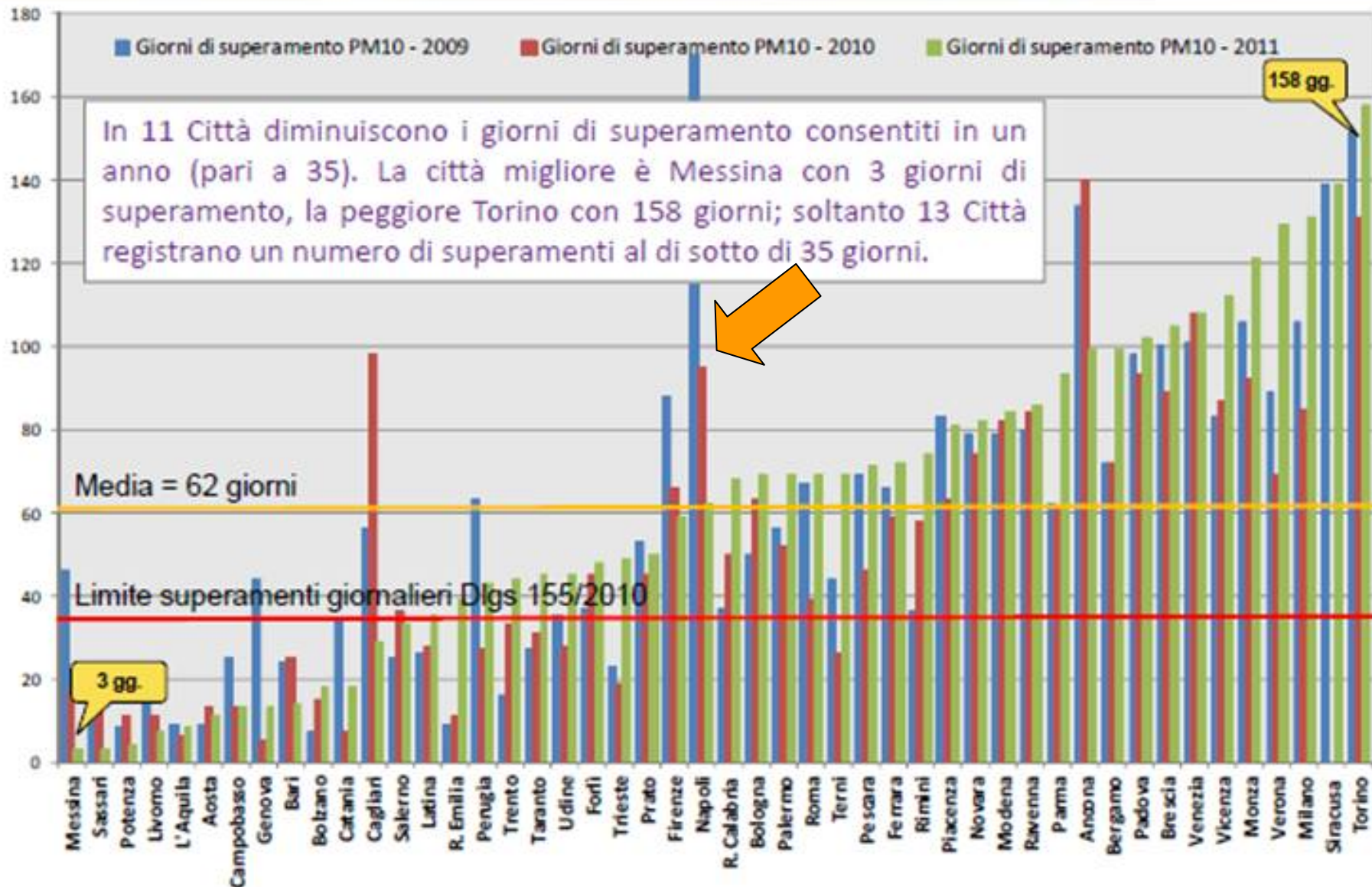


Standard emissivo medio anno 2011 (Elaborazione su dati ACI)

I veicoli a gas: Metano e GPL



La qualità dell'aria: Giorni di superamento di PM₁₀



Mercato auto 2012

- ✓ Totale: 1,4 M (2011: 1,75 M) **-20%**
- ✓ GPL+Metano: ~13% (180 mila) **+140%** su 2011
- ✓ Elettriche: ~0,04% (560) **+100%** su 2011
- ✓ Ibride: ~0,5% (7 mila) **+65%** su 2011

- ✓ Aziendali: ~36% (500 mila) **+8%** su 2011
- ✓ Taxi: ~ 0,3% (4 mila) **-19,4%** su 2011

- ✓ Livello medio emissioni: 126,3 gCO₂/km (**129,8** nel 2011)

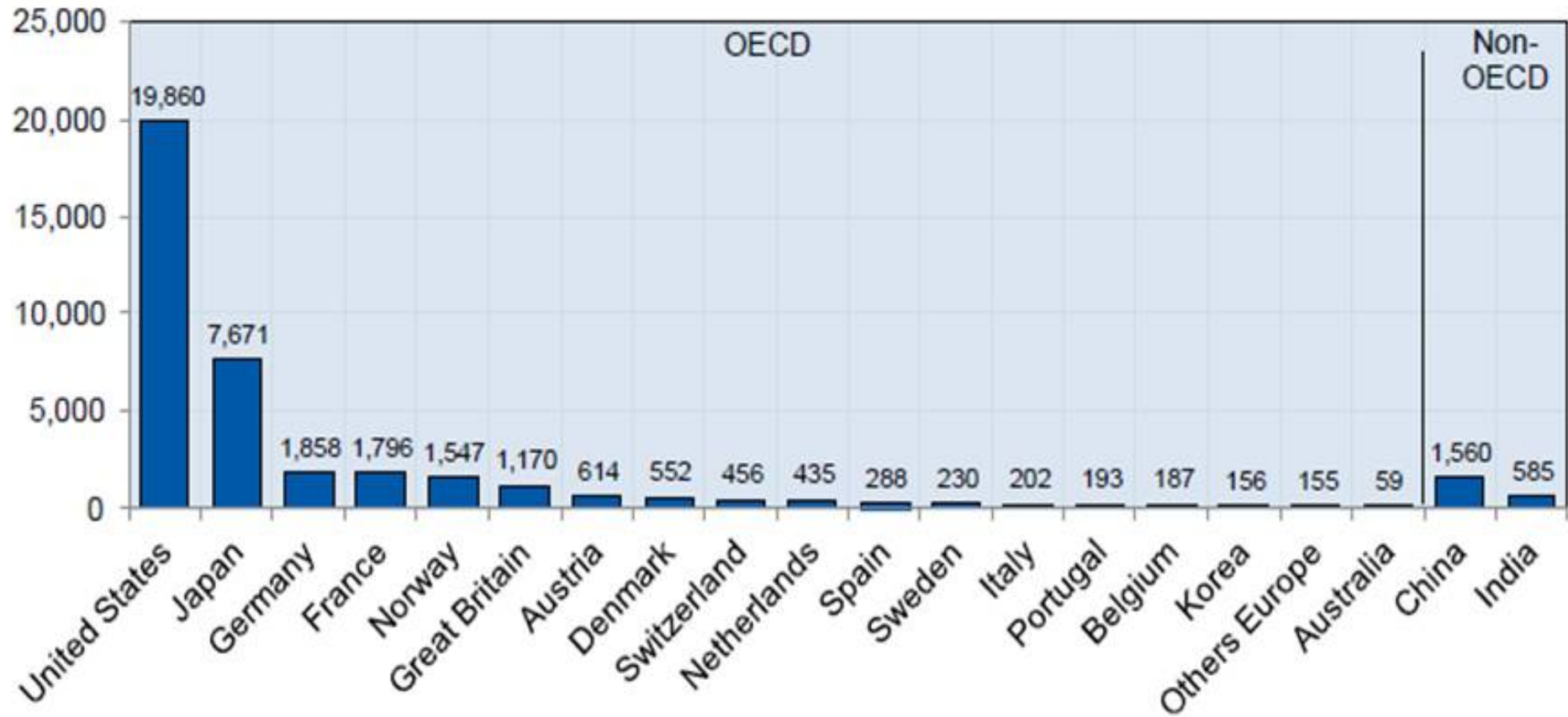


Basse Emissioni Complessive



*Ministero dello
Sviluppo Economico*

2011



Source: Frost & Sullivan (2012a).

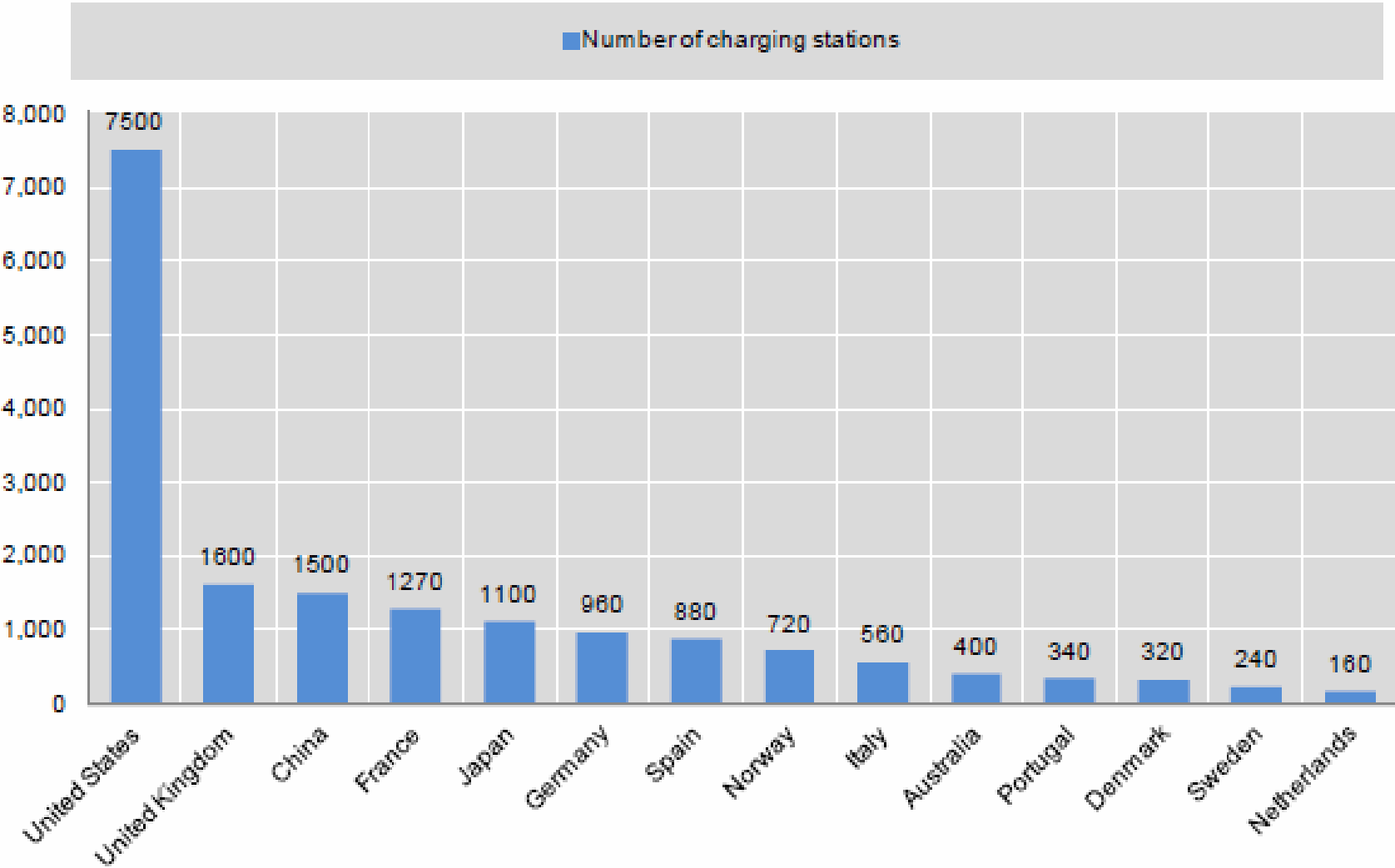


**Market Development
for Green Cars**

September 2012

Figure 19. EV Public Charging Infrastructure, worldwide

2011



Source: OECD, based on Frost & Sullivan (2011).

Parco auto 2012

- ✓ Totale: 35,3 Milioni
- ✓ Età media: 8 anni, 6 mesi (2011)
 - ✓ Euro 0,1,2,3 (fino al 2000): 18,6 milioni (52%)
 - ✓ Euro 4 (2005): 12,6 milioni (36%)
 - ✓ Euro 5 e 6: 4 milioni (12%)
- ✓ Tasso di motorizzazione
 - ✓ Italia: 792 veicoli /1000 abitanti (ACI 2009)
 - ✓ Germania: 562 veicoli/1000 abitanti
 - ✓ Francia: 510 veicoli/1000 abitanti



Basse Emissioni Complessive



Moto, ciclomotori e veicoli commerciali

Mercato 2012

- ✓ Moto: 206 mila (2011: 255 mila) -19%
- ✓ Ciclomotori: 48 mila (2011: 71 mila) -32%
- ✓ Veicoli commerciali: 116 mila (2011: 170 mila) -32%

Parco circolante

- ✓ (moto e ciclomotori): 8,61 M (2011: 8,60 M) -0,12%
- ✓ Veicoli commerciali: 3,9 M (2011: 3,85 M) + 1,53%



Basse Emissioni Complessive



Regolamento (CE) 443/2009 (art.1)

<<Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di **emissioni di CO2 delle autovetture nuove**, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare **l'obiettivo generale** della Comunità europea di **120 g CO2/km come livello medio di emissioni per il nuovo parco auto**.

Il presente regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO2 delle autovetture nuove a **130 g CO2/km**, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione e tecnologie innovative, da conseguire mediante miglioramenti tecnologici apportati ai **motori** dei veicoli.

A partire dal 2020 in avanti il presente regolamento fissa un obiettivo di **95 g CO2/km** come livello medio di emissioni per il nuovo parco auto, a norma dell'articolo 13, paragrafo 5.

Il presente regolamento sarà completato da **altre misure**, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, **una riduzione di 10 g CO2/km.**>>



Basse Emissioni Complessive



Ministero dello
Sviluppo Economico

CARS 21 (giugno 2012)

<<Europe needs to **diversify the energy sources used for transport**, in order to meet climate goals and to reduce its dependency on oil. [...]. This requires **alternative fuels** to come into the market, including electricity, hydrogen, biofuels, methane (natural gas and biomethane) and LPG. For overall policy instruments, the merits of each fuel and powertrain combination should be assessed on a **well-to-wheel basis**, and including also **life cycle aspects**.>>

<<**Financial incentives for clean vehicles** put in place by Member States [...] should **avoid being technology-specific**, instead relying on objective and **commonly available performance data**, such as the **CO2 emissions** from the vehicle.>>

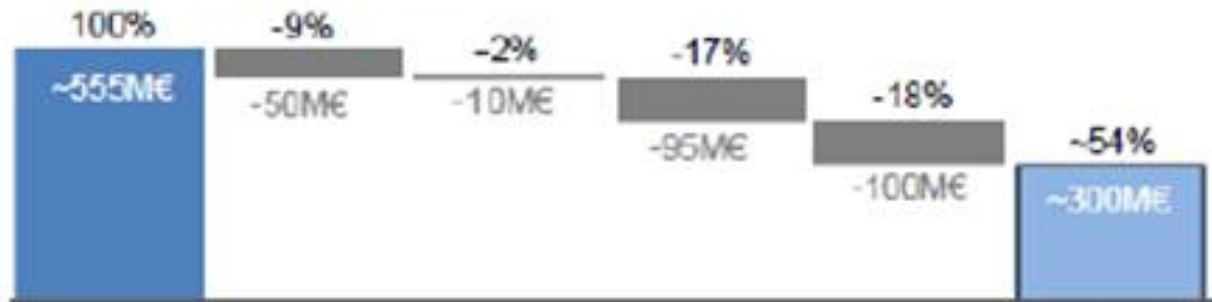
- ✓ soglie “graduali” e chiaramente “discriminanti” tra tipologie di veicoli diversi
- ✓ incentivi “apprezzabili” da parte del consumatore (in entità)



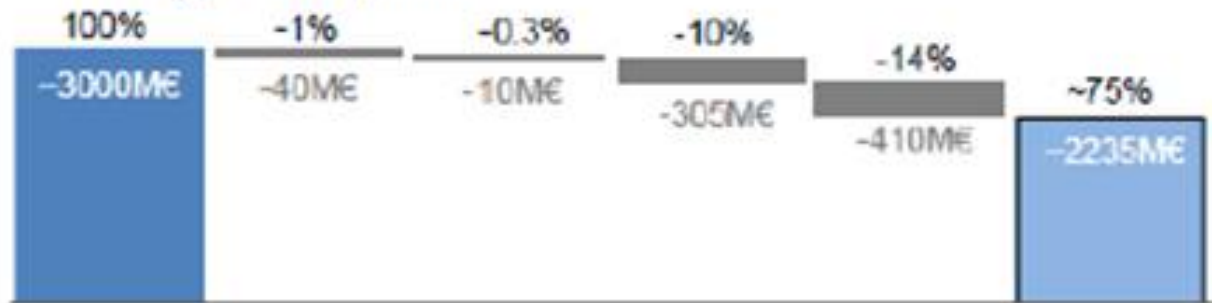
Basse Emissioni Complessive



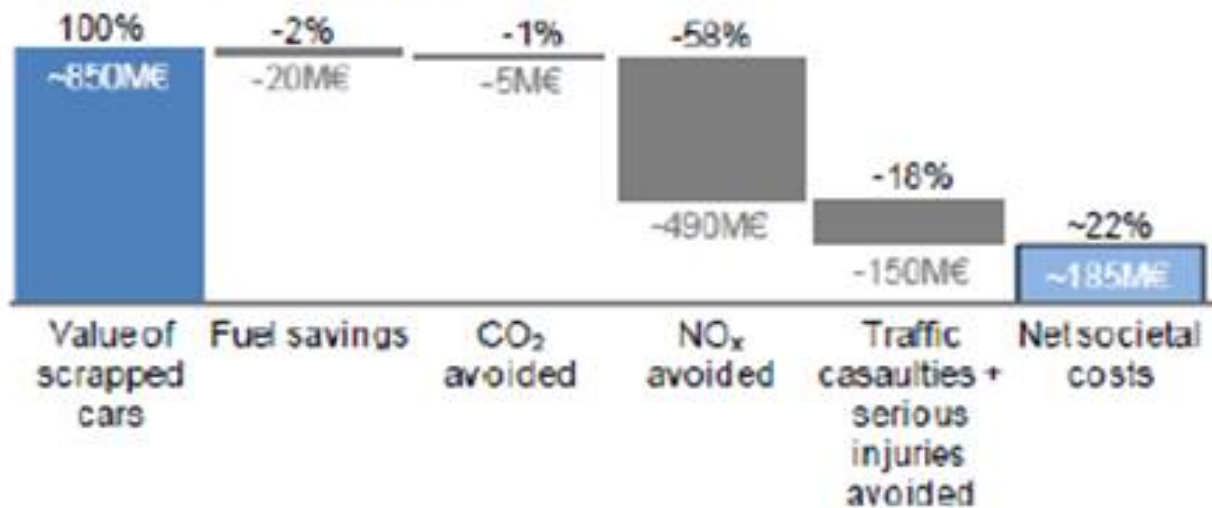
France "Prime à la Casse"



Germany "Umweltprämie"

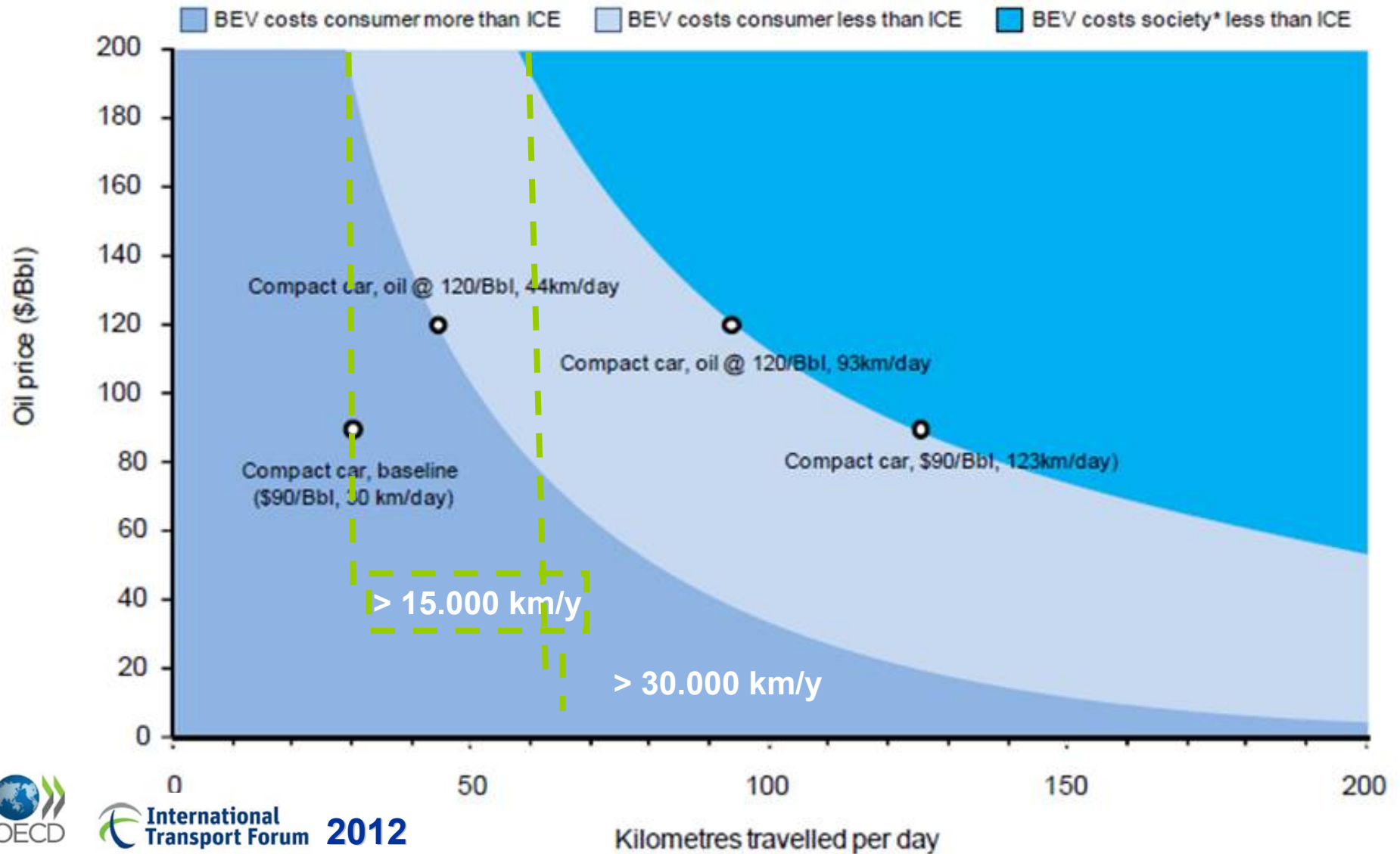


USA "CARS" program



Source: OECD/ITF (2011).

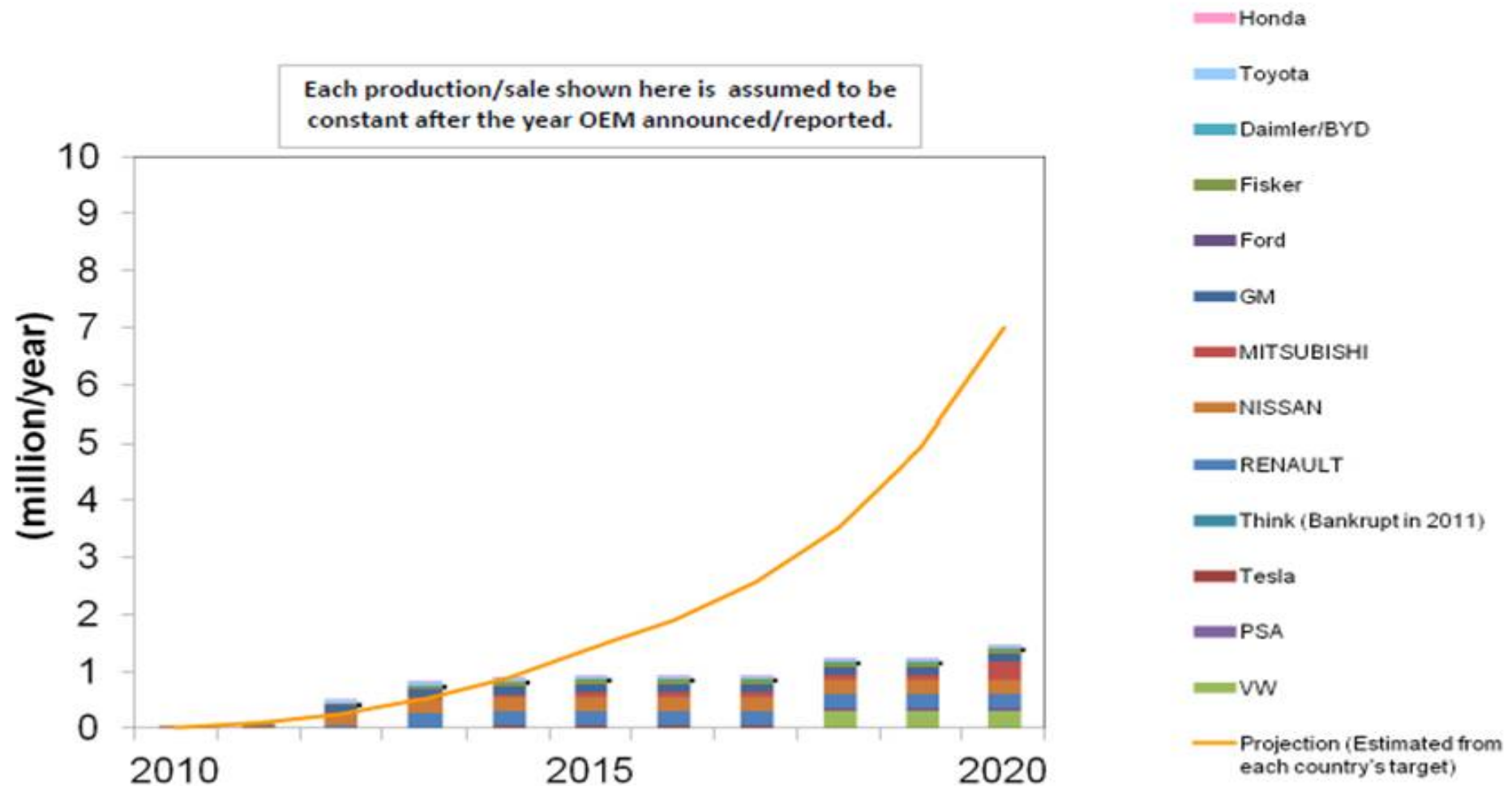
Figure 3: Consumer and Societal Break-even Curves: Compact Diesel Car, 365 days/yr



Industrial and competition issues surrounding green vehicles

- Proliferation of technological trajectories in the green car industry:
 - Markets segments not fully substitutable
 - Little or no R&D scope economies or spillovers
 - Different infrastructure requirements
- Public policy implications
 - Importance of technological neutrality
 - But: role of government in overcoming specific failures and barriers

Government Targets and PHEV/EV Production/Sales as Reported by OEMs



GPP Green Public Procurement

DECRETO LEGISLATIVO 3 marzo 2011 , n. 24

Attuazione della direttiva 2009/33/CE

promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

5-6-2012

Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana

Serie generale - n. 129

6 CRITERI AMBIENTALI PER L'ACQUISTO, IL LEASING O IL NOLEGGIO DI AUTOVETTURE E VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI.

6.1 OGGETTO DELL'APPALTO

Acquisto/leasing/noleggio di autovetture e veicoli commerciali leggeri a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico.

6.2 SPECIFICHE TECNICHE

6.2.1 Limiti di emissioni di inquinanti



Basse Emissioni Complessive



Ministero dello
Sviluppo Economico

Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas

RICARICA IN LUOGHI PRIVATI

- Con la Deliberazione AEEG **ARG/elt 56/10** (aprile 2010) l'Autorità ha rimosso alcuni vincoli normativi che ostacolavano la predisposizione di eventuali punti di ricarica nei luoghi privati. La regola generale dell'unicità del punto di prelievo (POD) ha come unica eccezione il caso di prelievo dedicato alle *pompe di calore* e alla *ricarica di veicoli elettrici*.
 - Fino a ieri: unicità del punto di prelievo per cliente
 - Oggi: **possibili punti di prelievo addizionali**, con contatore dedicato, per:
 - ✓ Famiglie
 - ✓ Condomini (problemi regolamenti condominiali?)
 - ✓ Parcheggi aziendali
- Tariffa di trasporto: BT altri usi
- Prezzo dell'energia: mercato



Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas

Tipologia dei 5 progetti selezionati D96/11

In 9 regioni e diverse città anche grandi... circa 1000 punti:

- Modello distributore

- **Enel Distribuzione-Hera:** 310 colonnine (operative entro il 2013) a **Pisa, Bari, Genova, Perugia**, in diversi comuni dell'**Emilia Romagna** e dell'hinterland di Milano.

- Modello service provider in esclusiva

- **A2A:** 52 colonnine dotate ognuna di due prese indipendenti a **Milano** e 23 a **Brescia** a regime nel primo semestre 2013
- **Comune di Parma** per 200 punti dotati ognuno di due prese indipendenti (al momento non risulta operativo).

- Modello service provider in concorrenza

- **Enel Energia:** 26 punti di ricarica a **Roma** e nell'hinterland di **Milano** operativi entro il secondo semestre 2013.
- **Class Onlus:** 150 colonnine, 43 in provincia di **Monza e Brianza** e 107 in **supermercati** a Roma, Milano, Napoli, Bari, Catania, Genova, Bologna e Varese, in servizio dal secondo semestre 2014.
- Con questi due progetti si sperimenta per alcuni punti anche la tecnologia di **ricarica rapida** in corrente continua ad alta potenza (**50 kW**) in grado di rifornire in pochi minuti i veicoli.



Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas

PROGETTI PILOTA PRIME RISULTANZE/2

- La **ricarica pubblica *urbana*** è certamente diversa dalla **ricarica in aree aperte al pubblico *roadside*** necessaria per gli spostamenti a raggio più ampio: tecnologie diverse, domanda diversa... e se manca l'offerta? **Utilizzo EV limitato → mercato EV ristretto.**
- Anche in ambito urbano servono punti di ricarica rapida? Oltre alla potenziale domanda dei privati, c'è quella **emergenziale** per l'uso commerciale dei veicoli: taxi, flotte, distribuzione merci. **Adozione EV + aumento dei chilometri d'esercizio.**
- In Italia sono attesi sviluppi certamente nel II sem. 2012 in corso e nel 2013: veicoli, progetti, servizi.
...Occorrerebbe però un'**evoluzione** dei **servizi**, quindi delle **tecnologie** impiegate e delle **normative tecniche nazionali**, ma anche dei **regolamenti locali**: l'obiettivo condiviso dovrebbe essere quello di **facilitare l'adozione** della mobilità elettrica migrando dalla termica.



Esempi

1. UK - “Plug-in car & van grant” (+ London congestion charge)

- ✓ EV e PHEV <75 grCO₂/km
- ✓ 25% costo fino a 5.000£ (6.400€), van:20% fino a 8.000£
- ✓ Circa 50 M€
- ✓ 2011: 1.052 EV e 23.370 PHEV

2. Francia - bonus malus

- ✓ 5.000€ (EV)
- ✓ 2011: 2.630 EV



Basse Emissioni Complessive



Olanda

Objectives
Projectplan 2011-15

Show that electric mobility works

> 20.000 cars plus "x" other E-vehicles

Priority for promising segments
of the market 'the heavy users'

- Logistics and distribution
- Company vehicles
- Business and commuting
- Public Transportation

Caratteristiche (sperimentali) della “policy”

Incentivo

- ✓ **Modulato** su 3 soglie oggettive di emissione di CO2 e chiaramente discriminanti:
 - ✓ 50 gr/km (essenzialmente veicoli elettrici);
 - ✓ 95 gr/km (essenzialmente veicoli ibridi/elettrici e alcuni veicoli GPL/metano);
 - ✓ 120 gr/km (essenzialmente veicoli bifuel basati su combustibili alternativi)

- ✓ **Neutrale**: 20% per tutti

- ✓ **“Apprezzabile”**: al netto delle imposte (cfr. acquirenti aziendali)

- ✓ **Equo**: tetti (5, 4 e 2 mila €) corrispondenti circa al 20% del prezzo della autovettura più “economica” in ciascuna categoria di emissione

- ✓ **Scalare**: il tetto, e l’ammontare di risorse disponibili, sono più alti per i veicoli con minori emissioni

- ✓ **Condiviso**: (in parti uguali) tra sconto del venditore e contributo pubblico

- ✓ **Duraturo** ma **declinante** nel tempo: phasing out da 20% nel 2013/14 a 15% nel 2015 (e tetti più bassi)



Basse Emissioni Complessive



*Ministero dello
Sviluppo Economico*

Veicoli agevolabili

- ✓ ciclomotori e motocicli a due o tre ruote, quadricicli, auto, veicoli commerciali leggeri
- ✓ elettrici, ibridi, a GPL, a metano, a biometano, a biocombustibili, a idrogeno

Prevalentemente (89% delle risorse 2013):

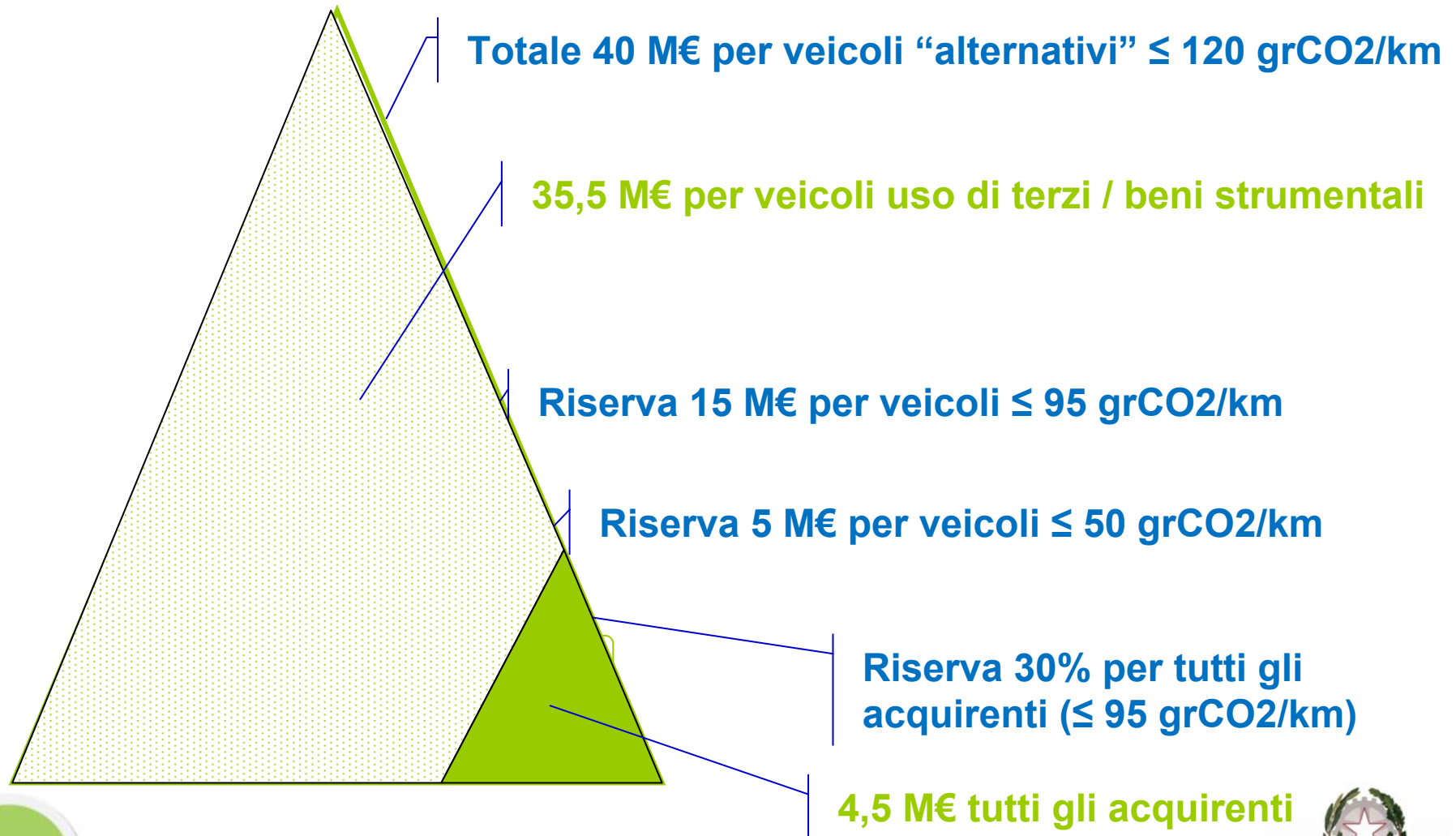
- ✓ destinati all'uso di terzi (taxi, car-sharing, noleggio, servizi di linea, ecc,)
- ✓ utilizzati esclusivamente come bene strumentale nell'attività propria dell'impresa



Basse Emissioni Complessive



Risorse 2013

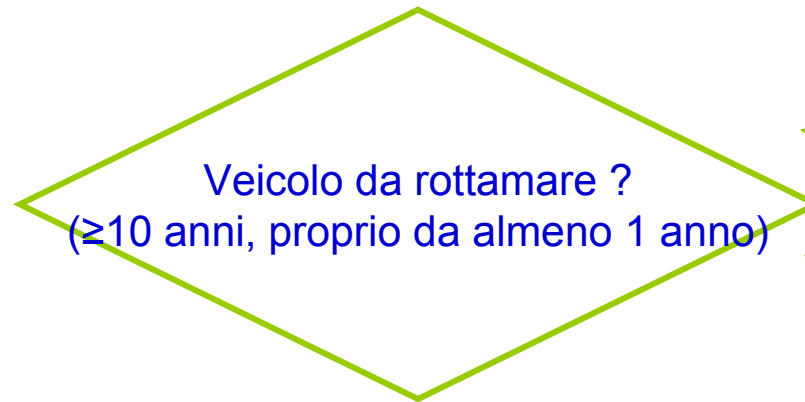


Basse Emissioni Complessive



*Ministero dello
Sviluppo Economico*

Risorse 2013



Si

No

Vincoli:
solo imprese
veicoli uso terzi (taxi, noleggio, ecc.)
beni strumentali azienda
≤ 120 grCO2/km

35,5 M€

Tutti (privati e imprese)
Vincoli:
≤ 95 grCO2/km

4,5 M€



Basse Emissioni Complessive



Entità contributi 2013/2014

emissioni	Contributo totale	Tetto massimo	Componente statale del contributo = 50% (massimo)	Numero di veicoli agevolabili (minimo)	Numero di veicoli agevolabili (massimo)
≤ 120 grCO ₂ /km	20%	2.000	1.000	25.000	25.000
≤ 95 grCO ₂ /km		4.000	2.000	7.500	≥ 17.500
≤ 50 grCO ₂ /km		5.000	2.500	2.000	≥ 16.000



Basse Emissioni Complessive



Ministero dello
Sviluppo Economico

Procedura

1. Tutti gli utenti

informazioni su sito www.bec.mise.gov.it (help-desk via FAQ)

2. Rivenditori

- a) registrazione a piattaforma accessibile da sito [prossima settimana]
- b) prenotazione contributo (su piattaforma) con dati acquirente [dal 14 marzo]
- c) Caricamento in piattaforma di targa veicolo e documentazione [entro 90 gg da prenotazione]
- d) Caricamento in piattaforma della documentazione rottamazione (se pertinente) [entro 15 gg. da punto c]



Basse Emissioni Complessive



*Ministero dello
Sviluppo Economico*

Documentazione

1. Fattura di vendita
2. Atto d'acquisto
3. Carta di circolazione
4. Certificato di proprietà

Nei casi in cui sia prevista la rottamazione:

- a) Carta di circolazione/foglio complementare
- b) Certificato relativo alla demolizione
- c) “Presenza in carico” del demolitore



Basse Emissioni Complessive



Attenzione !

- ✓ Rivenditori non obbligati ad aderire
- ✓ Correttezza dati in input
- ✓ Scadenze (max 90gg. + max 15 gg)
- ✓ Scadenze in gg. festivi (non prorogate)
- ✓ Operatività prenotazioni tutti i giorni 9-20
- ✓ Operatività “help-desk” per rivenditori lun-ven. 9-18



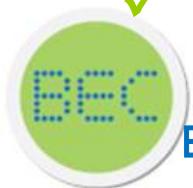
Basse Emissioni Complessive



*Ministero dello
Sviluppo Economico*

Monitoraggio e sviluppi

- ✓ **Monitoraggio continuo delle risorse sul sito web**
- ✓ **Monitoraggio periodico risultati su sito web**
- ✓ **Risorse 2014: 35 M€ - 2015: 45 M€**
- ✓ **Rideterminazione ripartizione entro 15 gennaio 2014 (e poi 2015)**
- ✓ **Riduzione contributo al 15% (e tetti) al 2015**



Basse Emissioni Complessive



Contributi
Per veicoli a Basse Emissioni Complesive



[FAQ](#) | [NOTIZIE](#) | [CONTATTI](#) | [HOME](#)

Contributi
Per veicoli a Basse Emissioni Complesive



TESTIAMO LA SCELTA PULITA



| [CONTRIBUTI](#)

| [AREA RIVENDITORI](#)

| [NORMATIVA](#)

La Legge Sviluppo (n. 134/2012) prevede una misura per **promuovere la mobilità sostenibile** anche mediante contributi statali per l'acquisto di veicoli a basse emissioni complessive (BEC).
Le agevolazioni per l'acquisto di veicoli sono operative nel triennio **2013-2015**, con uno stanziamento globale di **120 milioni di euro**.
La misura, con finalità ambientale e carattere sperimentale, è rivolta prevalentemente ai veicoli aziendali e a quelli ad uso pubblico.

Solo un richiamo ...

Mobilità sostenibile

Mobilità come interazione fra mezzi di trasporto, infrastrutture e ambiente



Obiettivi tecnologico-produttivi = obiettivi 7° PQ/EU



Mobilità Sostenibile = muovere persone e merci in modo ecologico, ergonomico, economico, sicuro e interconnesso





Grazie