



LIFE 15 IPE IT 013



PREPAIR C13

Aggiornamento aprile 2020



LIFE 15 IPE IT 013



Premessa

- Il presente documento descrive sinteticamente le principali novità degli ultimi 12 mesi rispetto ai temi trattati nello studio PREPAIR C13
- Nelle sezioni successive si riportano i temi aggiornati in modalità estremamente sintetica: si rimanda per approfondimenti, alla consultazione delle fonti
- Come nel documento originario, anche le fonti consultate sono allegare in toto (sono tutti documenti pubblici) e catalogate in tabella analogamente alle fonti relative allo studio iniziale
- La lettura di queste pagine offre un quadro di natura qualitativa, di tendenze e criticità



LIFE 15 IPE IT 013



Attività svolte

- Ricerca web: dati aggiornati , nuove politiche, tendenze
- Analisi dei dati raccolti
- Elaborazione e confronto rispetto a quanto analizzato nella fase iniziale (2019)
- Riesame punti critici ed opportunità



LIFE 15 IPE IT 013



Pandemia COVID 19

- L'irrompere della pandemia COVID 19 nella fase di lavoro ha messo in evidenza una netta interruzione di continuità sia delle tendenze di sviluppo (per come note) sia degli argomenti di approfondimento;
- I trend relativi al parco veicolare si sono drasticamente modificati sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo – inevitabilmente nella fase di lockdown
- Le incognite sul riavvio in Italia in particolare (ma similmente a livello globale) sono strutturali e le ripercussioni a medio – lungo termine difficilmente valutabili

The image features a light blue background with horizontal stripes. In the lower-left corner, there are two dandelion seed heads. One is larger and more prominent, with its stem curving upwards. From this head, a trail of individual dandelion seeds with long, thin stems extends diagonally upwards and to the right, following the path of the stripes. The seeds are small and delicate, appearing to be blown away by a breeze. The overall aesthetic is clean and minimalist.

Area statistica



LIFE 15 IPE IT 013



Statistiche – EV e rete (2018/19 e primo trimestre 2020) - Italia

- L'anno 2019 aveva visto con netto favore il mercato auto di BEV e PHEV a discapito quasi esclusivo del diesel e comunque a fronte di una leggera riduzione complessiva.
- Se il nuovo anno, anche a fronte dell'irrigidimento di restrizioni ambientali nelle maggiori città sembrava spingere il trend nella stessa direzione (quasi un'ordina di grandezza per le BEV), già complessivamente si delineava una riduzione nel numero complessivo di auto vendute rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (ca-6%).
- La crisi COVID ha appiattito il mercato dell'auto che a marzo complessivamente segna -85%(rispetto allo stesso mese del 2019) pur con una crescita nelle BEV. Valutati sul primo trimestre si confermano i segnali positivi per l'area «BEV – PHEV» e la riduzione del mercato complessivo si media su un 35% rispetto allo stesso trimestre del 2019. I valori di metano e BEV sono ormai vicini, nei prossimi mesi si potrà forse individuare una tendenza chiara fra i due.
- Le proiezioni di mercato non sono certo serene e pur nell'ottica di un ripristino delle vendite(non facile, visto l'avvicinarsi di un periodo di difficoltà economica del paese), si dovranno scontare i ritardi di sostituzione del parco circolante e dello smaltimento del magazzino, che ritarderà – quest'ultimo, l'aggiornamento del parco veicolare ed il raggiungimento degli standard emissivi
- La situazione dei punti di ricarica vede un aumento da settembre 2019 a gennaio 2020 di ca 300 punti di ricarica di accesso pubblico, per una media di ca 4 punti di ricarica per auto (BEV + PHEV) quando l'obiettivo di sostenibilità stima un rapporto nell'ordine di 1:1
- MOTUS E / ANFIA / ACEA / UNRAE / ACI

Dati UNRAE – nuove immatricolazioni (rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente)

Per alimentazione	marzo		Var. % marzo 2020/2019	gennaio/marzo		Var. % gennaio/marzo 2020/2019
	2020	2019		2020	2019	
Benzina	10.161	80.330	-87,4	156.474	231.156	-32,3
Diesel	10.566	88.271	-88,0	120.394	237.172	-49,2
Gpl	2.240	12.880	-82,6	21.022	35.442	-40,7
Metano	738	2.744	-73,1	8.441	6.472	+30,4
Ibride elettriche (HEV)	3.578	9.896	-63,8	34.854	27.322	+27,6
<i>benzina+elettrica</i>	2.914	8.950	-67,4	28.545	24.730	+15,4
<i>diesel+elettrica</i>	664	946	-29,8	6.309	2.592	+143,4
Ibride elettriche plug-in (PHEV+REx)	388	458	-15,3	2.949	1.082	+172,6
<i>benzina+elettrica</i>	378	454	-16,7	2.883	1.078	+167,4
<i>diesel+elettrica</i>	10	4	+150,0	66	4	+1550,0
Ibride elettriche totali (HEV+PHEV+REx)	3.966	10.354	-61,7	37.803	28.404	+33,1
Elettriche	926	622	+48,9	5.400	1.158	+366,3
Idrogeno	0	1		0	1	
totale	28.597	195.202	-85,4	349.534	539.805	-35,2



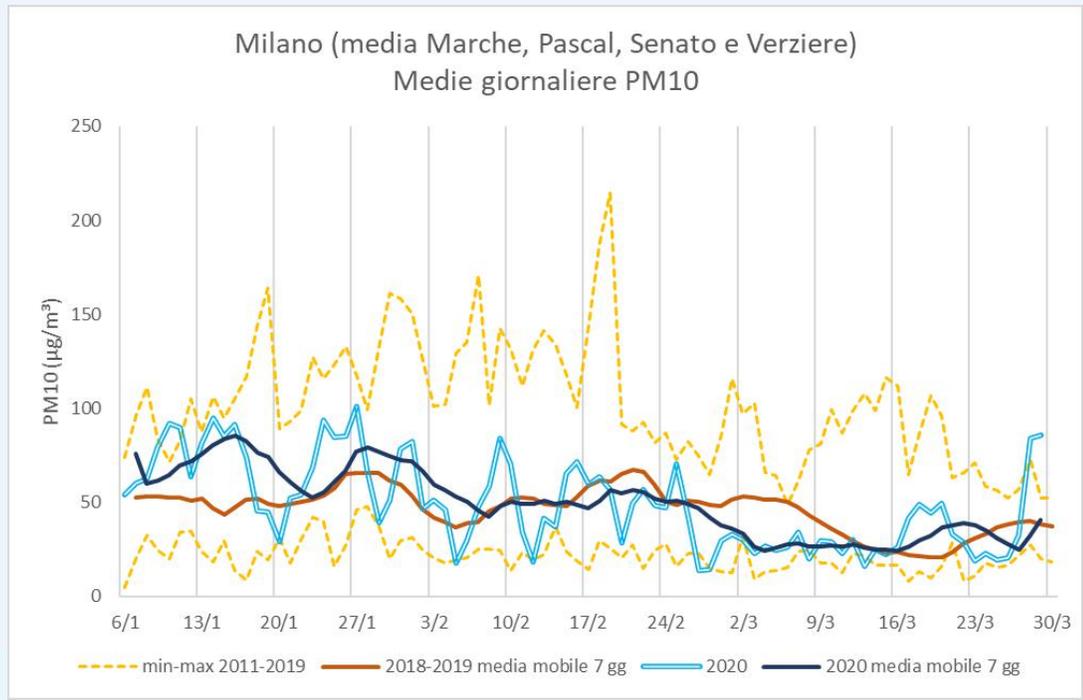
LIFE 15 IPE IT 013



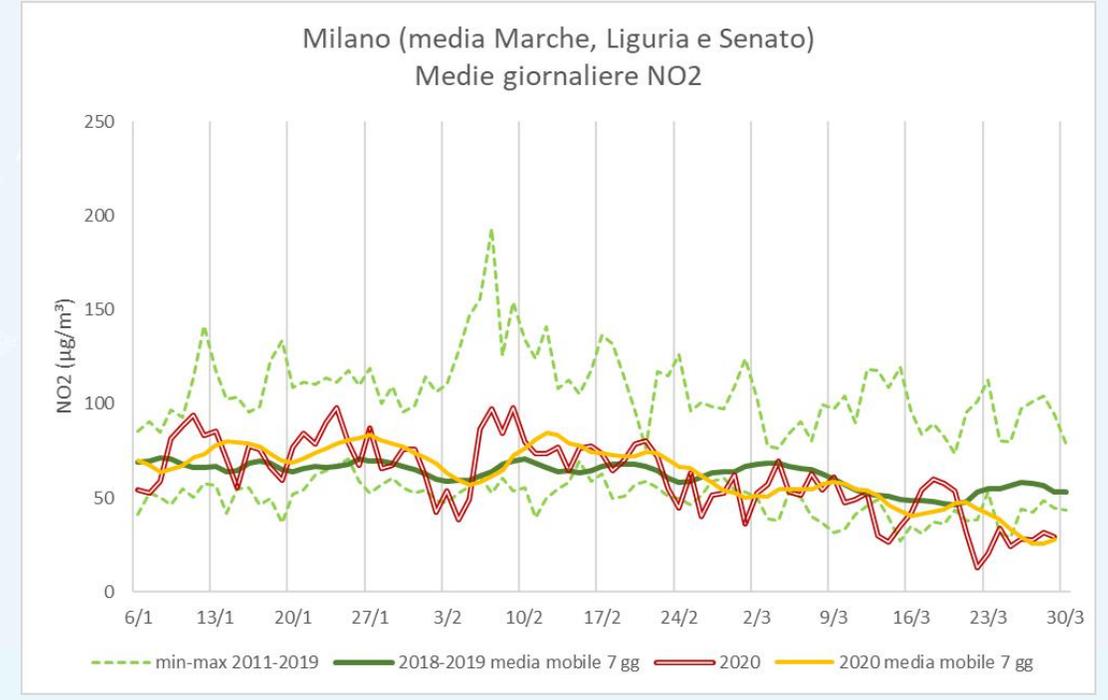
COVID – mobility lockdown & air quality impacts

- AMAT Milano ha pubblicato il monitoraggio della mobilità
- ARPA Lombardia ha pubblicato il monitoraggio dei parametri ambientali, ponendoli a confronto con l'analoga settimana dell'anno precedente.
- Nella pagina successiva si riportano alcuni grafici rappresentativi dei documenti visionati (ARPA e AMAT).

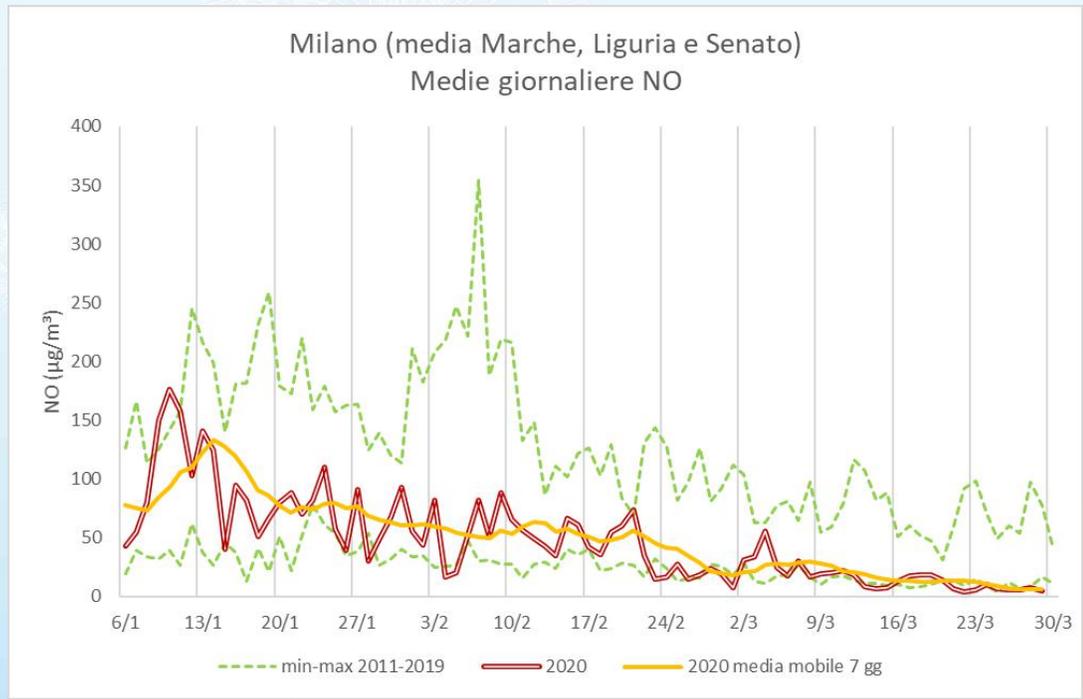
PM 10



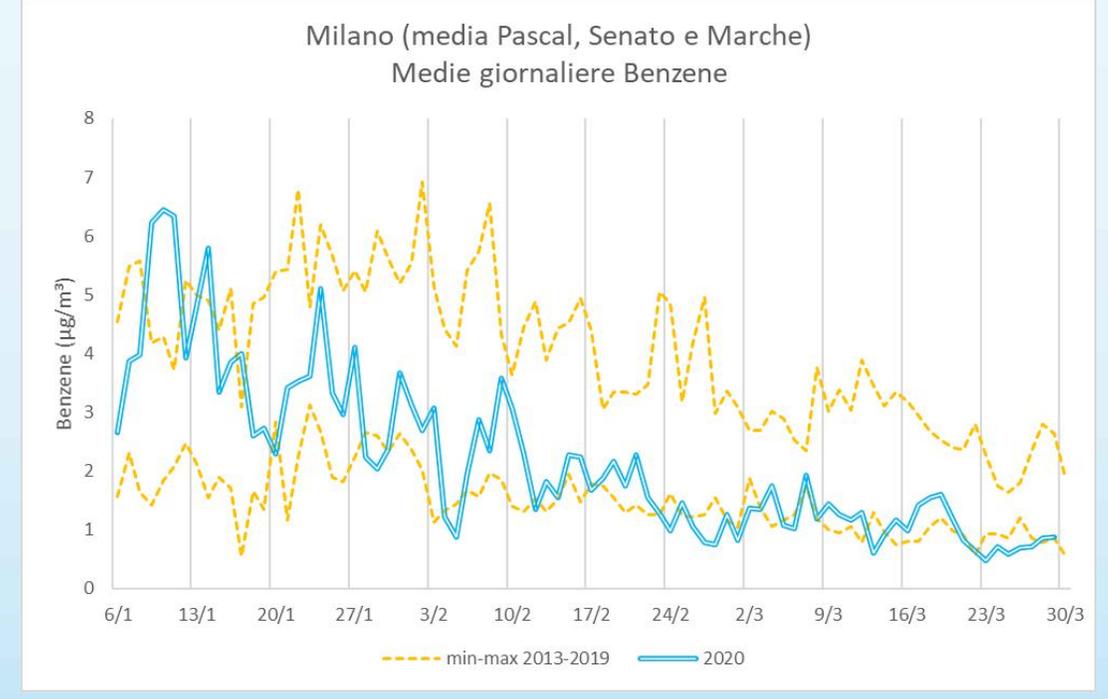
NO2



NO

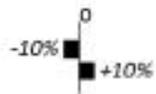


BENZENE



ANALISI AMAT MILANO - COVID

Variazione degli spostamenti



Metropolitana



Indice di congestione



Area B



Area C



Car Sharing



Bike Sharing



Scooter Sharing



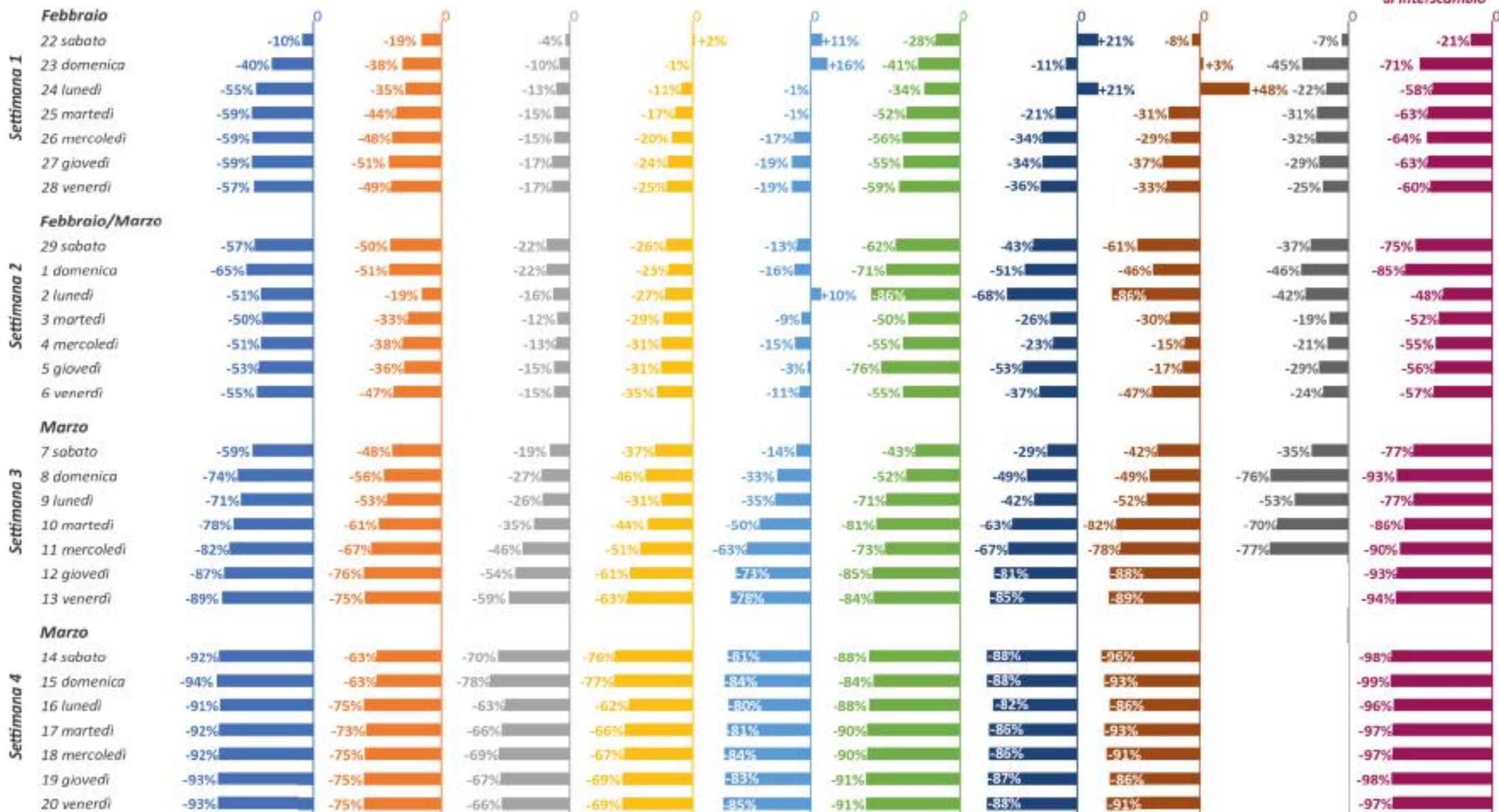
Monopattini Sharing



Sosta su strada



Parcheggio di interscambio





Area istituzionale

Normative, decreti e atti EU



LIFE 15 IPE IT 013



REGOLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO (livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi) - 17-apr-19

- REGOLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO (livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi);
- Premesse :
- (comma 45) «Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione»;
- aggiornare le flotte;
- transizione (deroga) per piccoli produttori;
- (comma 51) la revisione del regolamento è prevista nel 2023; problema delle modalità di misurazione
- (Comma 54) abrogazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 con effetto a decorrere dal 10 gennaio 2020
- (comma 55): Poiché l'obiettivo del presente regolamento, cioè la definizione di livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma può invece, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare provvedimenti in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo
- Art (4) deroghe e Art (5) supercrediti
- Art (7) monitoraggio: comma (4) registro centralizzato pubblico
- Art (15) la relazione di riesame è prevista nel 2023



LIFE 15 IPE IT 013



Preparare il terreno per incrementare l'ambizione a lungo termine - Relazione 2019 sui progressi dell'azione per il clima dell'UE RELAZIONE DELLA COMMISSIONE EUROPEA ott-19 COM(2019) 559 final

- Cap. 3: Le norme sulle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni nuovi sono elementi chiave per la riduzione delle emissioni prodotte dai trasporti stradali. Nonostante le emissioni medie di CO₂ per chilometro delle autovetture e dei furgoni nuovi rimangano ben al di sotto degli attuali obiettivi applicabili, i dati provvisori per il 2018 indicano un aumento delle emissioni rispetto al 2017. Per raggiungere gli imminenti obiettivi per il 2020 e il 2021 i fabbricanti di veicoli dovranno pertanto ridurre significativamente le emissioni del loro parco veicoli, in media di circa 25 g CO₂/km per le autovetture e di 11 g CO₂/km per i furgoni.
- ...quasi tutti gli Stati membri necessitano di intraprendere rapidamente ulteriori azioni per assicurare il conseguimento dell'obiettivo per il 2020.
- Cap 5: SVILUPPI DELLE POLITICHE DA OTTOBRE 2018:
- Un regolamento²⁶ adottato il **17 aprile 2019** definisce nuovi livelli di emissione per le autovetture e i furgoni a partire dal 2020. Entro il 2025 e il 2030 le emissioni medie delle autovetture nuove dovranno essere ridotte rispettivamente del 15 % e del 37.5 % rispetto al 2021, mentre le emissioni medie dei furgoni dovranno essere ridotte rispetto al 2021 rispettivamente del 15 % e del 31 %.
- Per quanto riguarda i veicoli pesanti, un regolamento adottato il 20 giugno 2019 fissa per la prima volta livelli di emissione di CO₂ per i veicoli pesanti nell'UE. Le emissioni degli autocarri immessi per la prima volta sul mercato dell'UE dovranno essere ridotte in media rispetto al 2019 del 15 % entro il 2025 e del 30 % entro il 2030.
- Entrambi i regolamenti prevedono un meccanismo per incentivare la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni sulla base di soglie di riferimento applicabili dal 2025 in avanti. I regolamenti introducono inoltre nuove disposizioni finalizzate ad assicurare la rappresentatività delle emissioni monitorate rispetto ai valori reali.
- Il **20 giugno 2019** inoltre è stata adottata la revisione della direttiva sui veicoli puliti , che mira a promuovere soluzioni di mobilità pulita nell'ambito delle gare d'appalto pubbliche.
- Sono infine in corso trattative tra il Parlamento europeo e il Consiglio sulla revisione i) della direttiva "eurobollo", che promuove una tassazione più intelligente delle infrastrutture stradali, e ii) della direttiva sui trasporti combinati³⁰, che promuove l'uso combinato di diversi modi di trasporto delle merci (ad esempio autocarri e treni).



LIFE 15 IPE IT 013



REGULATION proposal OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL - establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulation - (EU) 2018/1999 (European Climate Law) - 04-mar-20 - COM(2020) 80 final

- By **September 2020**, the Commission will present an impact assessed plan to increase the EU's greenhouse gas emission reduction target for 2030 to at least 50% and towards 55% compared with 1990 levels in a responsible way.
- The Commission will propose to amend this Regulation accordingly and, by **June 2021**, review and propose to revise where necessary, all relevant related policy instruments.
- For the period 2030 to 2050, the Commission would be empowered to adopt delegated acts to supplement this Regulation by setting out a trajectory at Union level to achieve over time the 2050 objective.
- The objectives of the present proposal can best be pursued through a Regulation. This will ensure direct applicability of the provisions.
- Art6. By 30 September 2023, and every 5 years, thereafter the Commission shall assess the consistency of national measures identified and the adequacy of relevant national measures to ensure progress on adaptation and issue recommendations



LIFE 15 IPE IT 013



La Legge di Bilancio 2020 e lo sviluppo sostenibile (SDG. goal 7) – commento ASVIS

- dal primo di gennaio 2020, le pubbliche amministrazioni, in occasione di rinnovo degli autoveicoli in dotazione, devono acquistare o noleggiare il 50% di veicoli elettrici. Consideriamo l'intervento condivisibile ma non sufficiente.
- Le misure di incentivazione oggi esistenti appaiono insufficienti perfino rispetto agli obiettivi dichiarati nel PNIEC, come dimostrano i dati delle nuove immatricolazioni. Nella Legge di Bilancio non è inserito alcun sostegno ai privati per l'acquisto di mezzi di trasporto ecologici. Gli incentivi oggi previsti si applicano in genere all'acquisto di auto con prezzi mediamente alti e difficilmente accessibili ad ampie fasce della popolazione italiana. Per abbattere il numero di mezzi “pesanti e inquinanti”, si potrebbe trasformare il valore della rottamazione in un buono per acquisto, in abbonamenti ai trasporti pubblici, biciclette e altri mezzi leggeri e alla sharing mobility, al fine di ridurre i mezzi privati circolanti nelle aree urbane (l'Italia è la seconda nazione europea per mezzi privati, ampliando il “Programma sperimentale buono mobilità” introdotto all'art.2 della Legge 12 dicembre 2019, n. 141 di conversione del Decreto Legge 11/2011 (“Decreto Clima”).



LIFE 15 IPE IT 013



Legge di bilancio 2020

- Articolo 11x, commi 47-50 (Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane)
- Articolo 1, comma 75 (Incentivi alla mobilità sostenibile e condivisa) : Il comma equipara i monopattini elettrici ai velocipedi (biciclette), come definiti nel Codice della strada.
- Articolo 1, comma 85-99 (Green new deal): realizzazione di un piano di investimenti pubblici per lo sviluppo di un Green new deal italiano, istituendo un Fondo
- Articolo 1, commi 107 e 109 (Green Mobility) dispone in ordine agli autoveicoli delle pubbliche amministrazioni, prescrivendo che il rinnovo della loro dotazione avvenga per almeno la metà mediante acquisto o noleggio di veicoli ad energia elettrica o ibrida



LIFE 15 IPE IT 013



Monopattini elettrici

- DM 229 04-06-2019: sperimentazione monopattini elettrici
- Circolare 300 del 09/03/2020 ministero dell'interno: circolazione su strada dei monopattini elettrici e dei dispositivi per la mobilità elettrica: disposizioni in aggiornamento a quanto espresso nella legge di bilancio 2020. I punti 7,8 e 9 descrivono le difficoltà pratiche nell'applicazione della legge (individuazione del proprietario, responsabilità del minore, monitoraggio incidentalità)

A dandelion seed head is shown on the left side of the image, with its seeds blowing away in the wind towards the upper right. The background is a light blue gradient with horizontal stripes. The text "Strategie future" is overlaid on the lower part of the image.

Strategie future



LIFE 15 IPE IT 013



Strategie future EU

- Come già esposto nell'area istituzionale, rispetto alle strategie europee di riduzione di GHG e di Carbon neutrality e dei relativi prossimi appuntamenti di revisione dei vincoli, è chiara la tendenza dell'Unione Europea di voler accentrare la parte regolatoria per facilitare la convergenza dei diversi stati all'obiettivo comune di neutralità ambientale.
- La volontà di perseguire l'obiettivo è confermata dal processo integrato in EU, compresa l'attività di ricerca in merito al campo dello stoccaggio (batterie).

Conclusioni





LIFE 15 IPE IT 013



Conclusioni

1. Mercato dell'auto favorevole alle auto elettriche (anche in forza delle restrizioni di circolazione che vanno distribuendosi sul territorio) nonostante un rallentamento complessivo. Primo trimestre 2020 nell'ordine del -40% complessivo, il target elettrico si salva. Il forte rallentamento ed il rischio di una crisi economica post covid dovrà essere riassorbito in un tempo ancora non valutabile.
2. Moto elettriche e monopattini elettrici confermano il successo, pur all'interno di un target ristretto.
3. Lo scenario di mobilità durante il COVID vede una serie di misure emergenziali per il mantenimento dell'operabilità; manca ancora un quadro di medio lungo termine. L'obbligo del distanziamento applicato ai settori dello sharing e del trasporto pubblico dovranno essere «testati» nella loro reale applicabilità. Sicuramente in contesti ad alta urbanizzazione l'impatto di una riduzione di uso e capacità di sharing e TP o comunque la ricerca di una maggiore sicurezza, può implicare il ritorno all'uso dell'auto.
4. Curiosamente, proprio nel periodo della fase pandemica si sovrappone da parte dell'Unione Europea, il tentativo di procedere – unitamente al green new deal - una stretta per raggiungere l'obiettivo di neutralità ambientale nel 2050.