

Libro Bianco
sull'auto elettrica



Con il patrocinio di:



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



*Rimini 5 novembre 2015
KeyEnergy, Fiera di Rimini*

*Facciamo la E-Mobility:
i fattori chiave per lo sviluppo in Italia*

*Pietro Menga
CIVES@ceiweb.it*

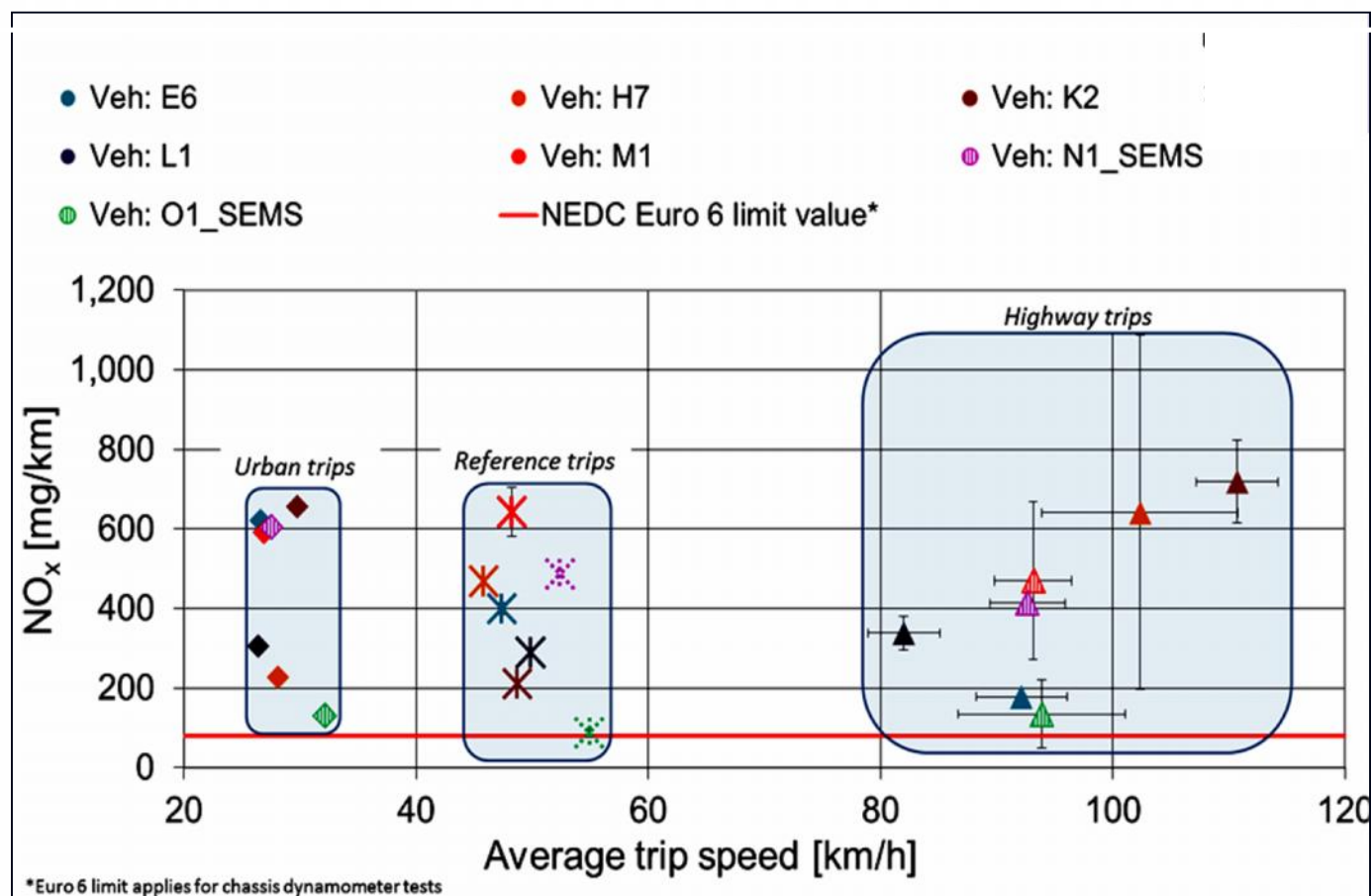


Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali
a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile



COMITATO
ELETTROTECNICO
ITALIANO

A che punto sono le auto endotermiche (diesel Euro 6)



Fonti: TNO,
LUBW, Ricardo
(test su 19
modelli)

Nearly 9,500 people die each year in London because of air pollution

Counting impact of toxic gas NO₂ for the first time suggests more than twice as many people as previously thought die prematurely from pollution in UK capital

Anno 2010

- Mortalità prematura attribuibile al **PM_{2.5}** **3537 persone**
- Mortalità prematura attribuibile agli **NOx** **5879 persone**

(In Italia gli NOx sono stati definiti come "un blando irritante polmonare")



CEI-CIVES

fonte Greater London Authority
& King's College London

Quanta E-Mobility?



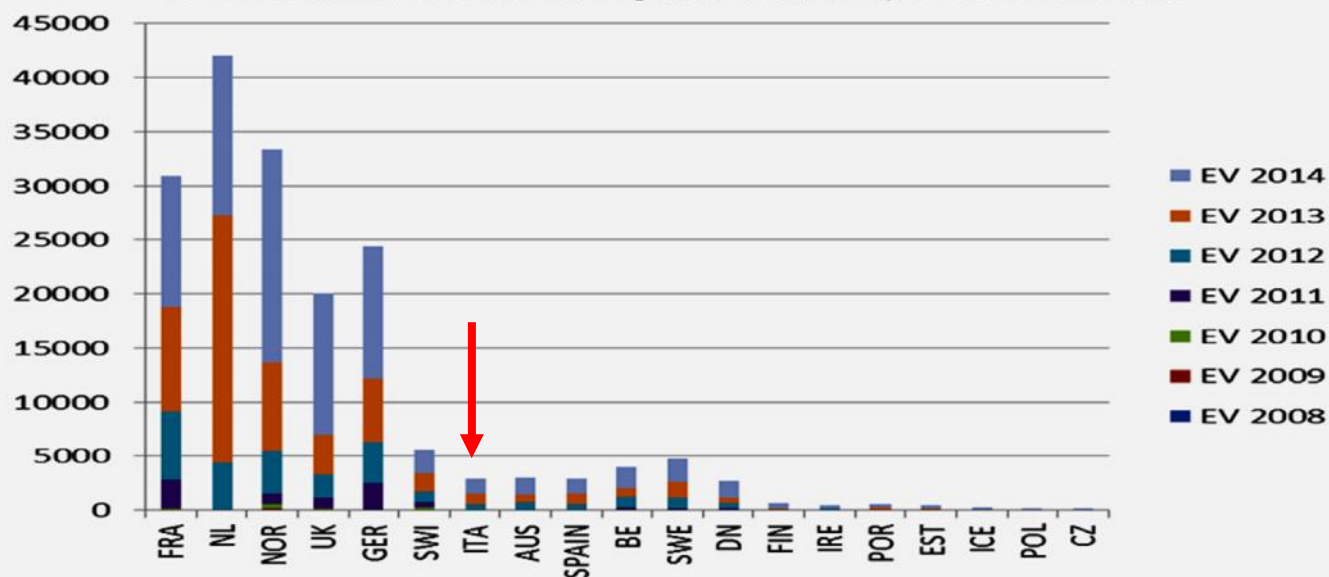
L'obiettivo UE è di dimezzare per il 2030 il numero di auto alimentate con carburanti convenzionali

La stima della Green Vehicles Initiative è che al 2025 il 10% del mercato auto sia elettrico (batteria ricaricabile)

Il vincolo UE dei 95 gCO₂/km al 2020-21 significherebbe 150.000 auto elettriche vendute nel solo nel 2020

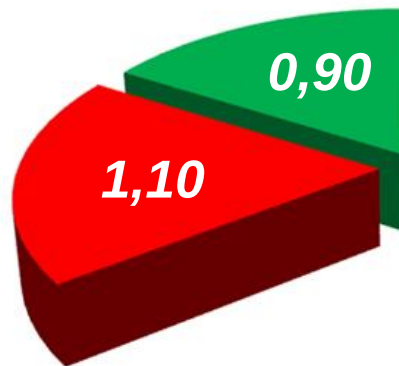
Electric passenger new car registrations

source: AVERE, national car registrations, European total 180.000



CEI-CIVES

Costo per il Paese delle diverse tecnologie (composizione parco auto attuale)

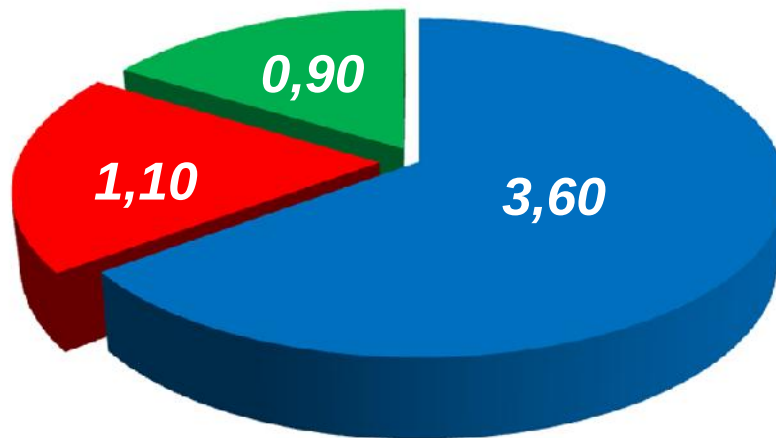


Auto i.c.e.
(c€/km)



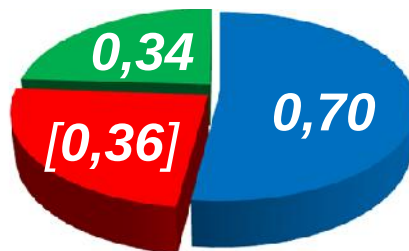
Auto elettrica
(c€/km)

Costo per il Paese delle diverse tecnologie
composizione parco auto attuale



Auto i.c.e.
5,6 c€/km

- CO2
- Costi sanitari
- Import Energia



Auto elettrica
1,4 c€/km

Verso una mobilità a impatto zero: Motivazioni e obiettivi



***Mobilità elettrica → bassa esposizione energetica
(import, incertezze geopolitiche)***



***Totale assenza di tutte le emissioni inquinanti
(gas serra, qualità dell'aria, minori costi sanità)***



***Risparmio economico
10% di E-Mobility → 2 MLD € /anno***



***Presente in Italia know-how imprenditoriale
da valorizzare e consolidare
(TPL, veicoli commerciali, mobilità leggera)***

Allacciare offerta e domanda,
*connotando l'elettrico di attributi vantaggiosi
anche per il consumatore*



Rimuovere la barriera: un extracosto del veicolo “accettabile”
(incentivazioni economiche)



Rimuovere la barriera: la possibilità di ricaricare “facilmente”

- Ricarica autonoma privata (programmazione edilizia)
- Ricarica pubblica



Offrire una convincente offerta motivazionale
(regolamentazione mobilità locale armonica (temporanea)
su intero territorio nazionale)



Con un atteggiamento proattivo → Identificare il mercato
(orientare le risorse)



CEI-CIVES

OFFERTA



→ **PERCEZIONE** → **MOTIVAZIONE** →



DOMANDA



✓ *Ha un prezzo accettabile*



✓ *Posso ricaricare a casa, in città, in autostrada, anche gratis*

✓ *Mi dà una quantità di vantaggi:*



sosta gratuita, accessi gratuiti alle ZTL, niente pedaggi su autostrade, ponti, gallerie, orari di accesso estesi per le attività di servizio



✓ *E questo in TUTTO il Paese*

→ *E' buona per me oltre che per il Paese*



✓ *Costa troppo cara*



✓ *Avrei difficoltà a ricaricare a casa e fuori casa*



✓ *Non vedo vantaggi nell'utilizzo*

→ *E' buona per il Paese ma non è stimolante per me*



CEI-CIVES

Germania, obiettivo 1 milione di 'elettriche', con il piano che allo Stato non costa nulla
Comune del ministro dell'ambiente Segolène Royal (a livello nazionale)



Per favorire la vendita di elettriche e ibride plug-in, il Paese ha pianificato una strategia che non incentiva l'acquisto, ma l'uso:

i comuni potranno permettere alle auto a basse emissioni di CO2 di accedere alle corsie preferenziali, di parcheggiare gratuitamente e di adottare altre misure incentivanti.

Les Crit'Air classent les véhicules en fonction de leur niveau de pollution, de 1 à 6.

Les véhicules électriques, qui n'émettent pas de pollution à l'échappement, feront l'objet d'une catégorie spécifique.



L'investimento pubblico per l'incentivazione nei diversi Paesi

<i>Paese</i>	<i>Numero totale di VE (auto)</i>	<i>Incentivo</i>	<i>Impegno finanziario</i>
Norvegia	50.000	media 20.000 €/veicolo	circa 1 MLD€
Olanda	49.000	media 8.000 €/veicolo	circa 390 M
Svezia	5.000	media 4.200 €/veicolo	circa 21 M€
Inghilterra	20.000	media 7.000 €/veicolo	circa 140 M€
Danimarca	2.600	media 20.000 €/veicolo	circa 52 ML€
Francia	43.000	media 6.300 €/veicolo	circa 270 M€
Irlanda	570	media 10.000 €/veicolo	circa 5,7 M€
Italia	3.600 (*)	media 2.500 €/veicolo	circa 3 M€
(*) solo in parte (circa 1.250) con incentivazioni		(**) quota di contributo	

Da dove prendere i soldi ?



CEI-CIVES riproduzione riservata

Il punto critico (o no?): La copertura finanziaria



Chi inquina paga: Carbon tax (FMI, World Bank, IEA, Enciclica Papale)

- *Extrafiscalità su veicoli molto inquinati → crediti a quelli a impatto zero*
- *Continuità nel tempo delle risorse, fino a “massa critica”*
- *Valenza “informativa e formativa”*

Ma non solo sulle emissioni di CO2



***Utilizzare anche l'extragettito IVA dei veicoli elettrici
(o ridurre l'aliquota)***



CEI-CIVES

Grazie per l'attenzione!

CIVES@ceiweb.it