



Il settore dell'*automotive* italiano e le implicazioni in termini di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica

Commissione Industria, commercio, turismo
21 maggio 2020

Audizione di Confindustria ANCMA
(Associazione Nazionale Ciclo, Motociclo e Accessori)



GEAR 2030

Il recente report finale GEAR 2030 della Commissione UE definisce prospettive e priorità verso un sistema di trasporto sostenibile nel 2030 ed oltre.

La transizione alla mobilità elettrica rappresenta uno dei principali cardini di questo programma.

Si prevede il dimezzamento di motori a combustione interna entro il **2030** e il loro totale abbandono entro il **2050**



High Level Group on the
Competitiveness and Sustainable
Growth of the Automotive Industry
in the European Union

FINAL REPORT - 2017

DG GROW – Internal Market, Industry,
Entrepreneurship and SMEs





GEAR 2030

«La transizione»: De-carbonizzazione e ZEV

OBIETTIVI:

- **Emissioni di CO2:** revisione dei target oltre il 2020
- **Infrastrutture di Ricarica:** reale applicazione target Direttiva DAFI
- **Flotte pubbliche EV:** per stimolare la domanda di elettrico
- **Incentivi fiscali:** per sostenere l'acquisto di VE dai privati
- **Incentivi non-fiscali:** e altre misure pubbliche, per incoraggiare l'uso di VE (parcheggi gratuiti, bus lanes etc)
- **Industria di batterie EU:** sviluppo di una catena di valore completa per una produzione di massa di batterie in Europa.



High Level Group on the
Competitiveness and Sustainable
Growth of the Automotive Industry
in the European Union

FINAL REPORT - 2017

DG GROW – Internal Market, Industry,
Entrepreneurship and SMEs





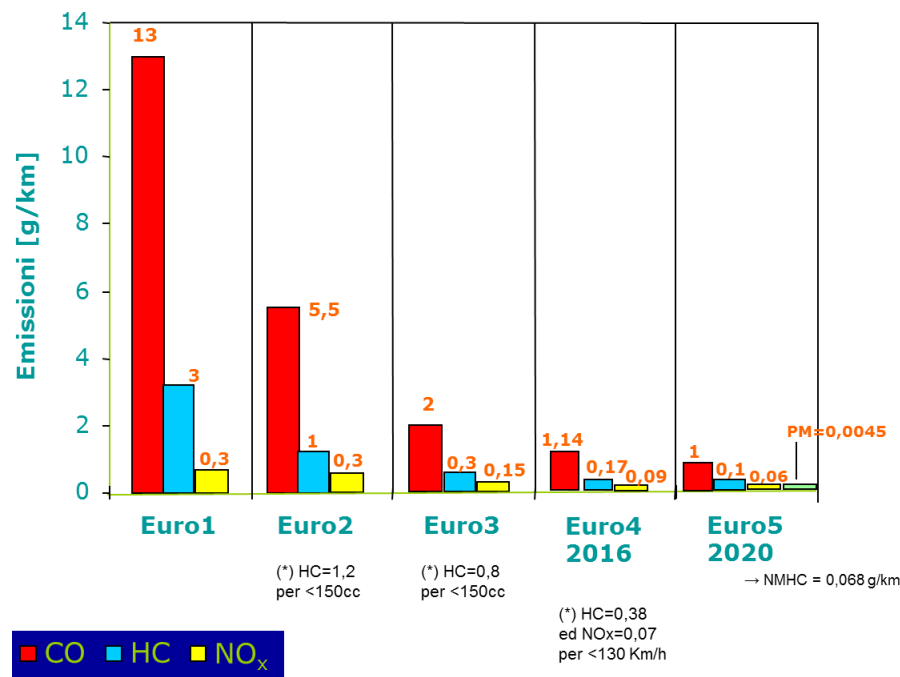
EURO 5 moto nel 2020: passo verso l'elettrico ?

L'entrata in vigore della normativa EURO5 nel 2020 nelle intenzioni del legislatore UE rappresenta una ulteriore spinta ad accelerare il processo verso la transizione all'elettrico.

EURO5 moto = EURO6 auto

Vehicle class	Driving class	Emission Standard	Date	CO [mg/km]	THC [mg/km]	NMHC [mg/km]	NOx [mg/km]	PM [mg/km]	Test Cycle
L3e	PI / PI Hybrid V _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1/2016	1140	170	-	90	-	WMTC
L3e	CI / CI Hybrid V _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1/2016	1000	100	-	300	80	WMTC
L3e	PI / PI Hybrid V _{max} ≥ 130 km/h	Euro 5	1/2020	1000	100	68	60	4,5	WMTC
L3e	CI / CI Hybrid V _{max} ≥ 130 km/h	Euro 5	1/2020	500	100	68	90	4,5	WMTC

Vehicle class	Driving class	Emission Standard	Date	CO [mg/km]	HC [mg/km]	NMHC [mg/km]	NOx [mg/km]	PM [mg/km]	Test Cycle
M1	PI / PI Hybrid	Euro 5	9/2009	1000	100	68	60	5,0	NEDC
M1	CI / CI Hybrid	Euro 5	9/2009	500	-	-	180	5,0	NEDC
M1	PI / PI Hybrid	Euro 6	9/2014	1000	100	68	60	4,5	NEDC
M1	CI / CI Hybrid	Euro 6	9/2014	500	-	-	80	4,5	NEDC





Evoluzione tecnologia (passaggio a Euro 5)

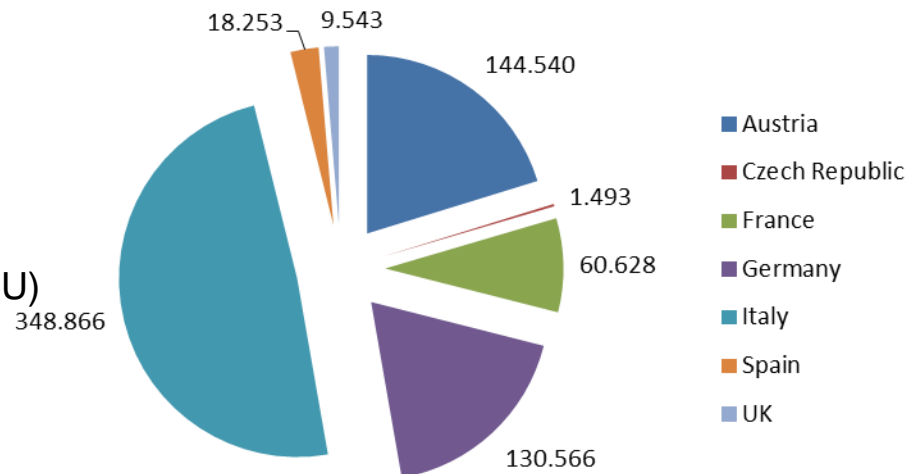
	Ciclomotori	Motocicli
Motore	<ul style="list-style-type: none">• 4T + EFI• Ricalibrazione + design improvement	<ul style="list-style-type: none">• Ottimizzazione calibrazione motore per riduzione emissioni start-up (freddo)
Aftertreatment	<ul style="list-style-type: none">• Re-design sistema scarico• Ottimizzazione termica TWC per light-off rapido• Arricchimento Kat	<ul style="list-style-type: none">• Aumento dimensioni kat marginale e/o arricchimento Kat• Pre-Kat o Kat più vicino a motore
Valutazione Impatto	Upgrading tecnologico incrementale ma significativo	Upgrading tecnologico incrementale



L'INDUSTRIA NAZIONALE DELLE DUE RUOTE

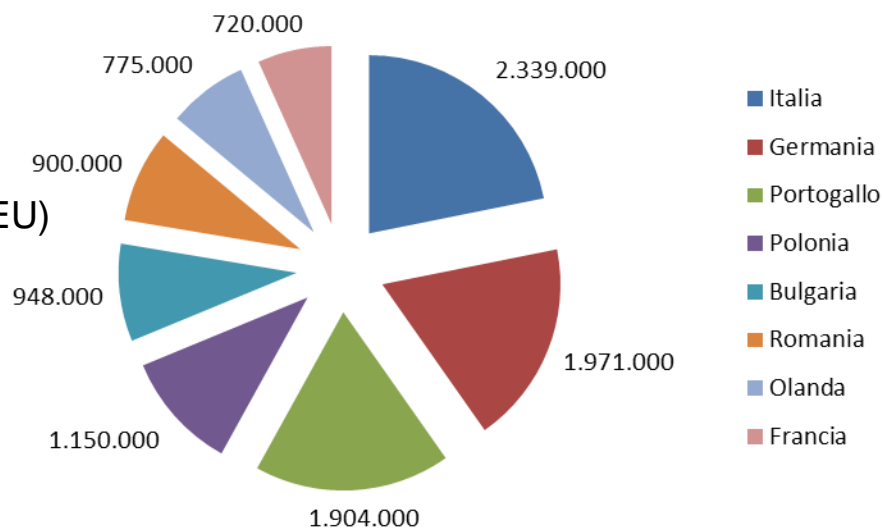
■ PRODUZIONE ITALIANA MOTOCICLI:

320.000 unità
(45% della produzione europea, 1° produttore EU)



■ PRODUZIONE ITALIANA BICICLETTE:

2,5 milioni di unità
(20% della produzione europea, 1° produttore EU)



Esiste una filiera nazionale della mobilità elettrica a 2 ruote:

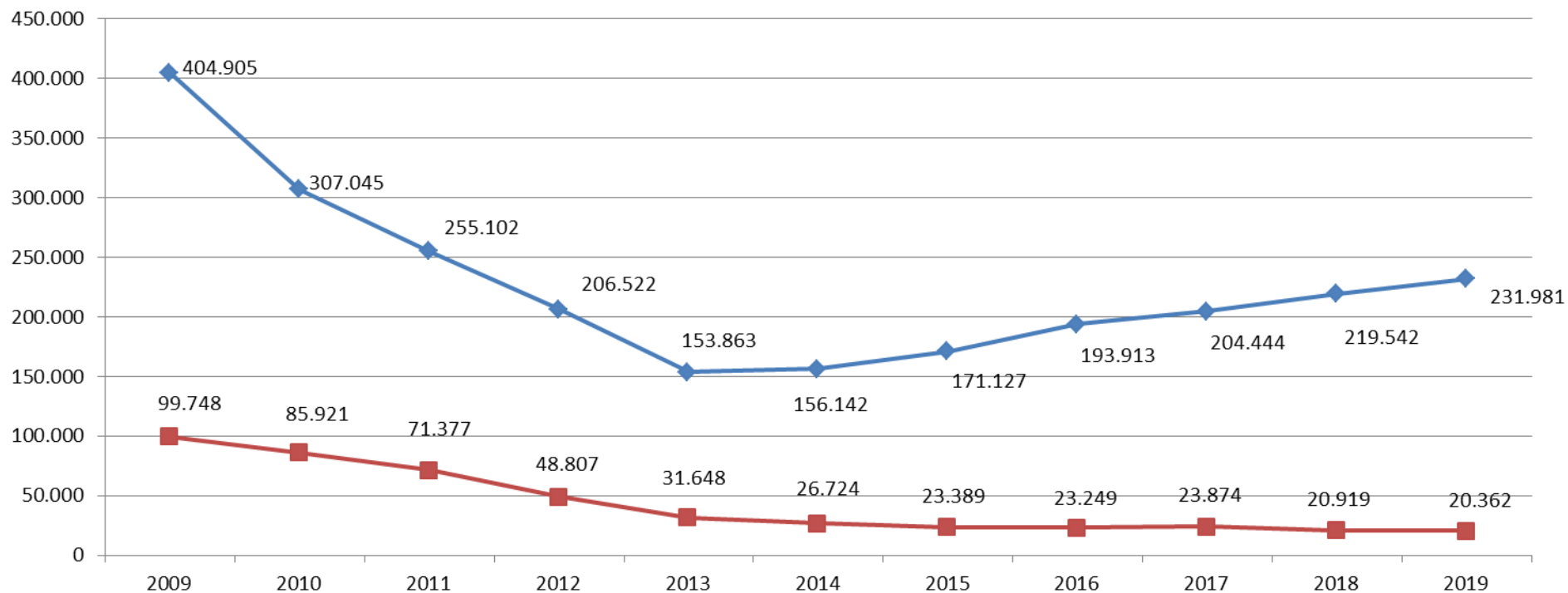
- Aziende che affiancano alla produzione termica una linea di veicoli elettrici
- Business unit di imprese che operano in altri settori
- Start-up
- Sharing mobility





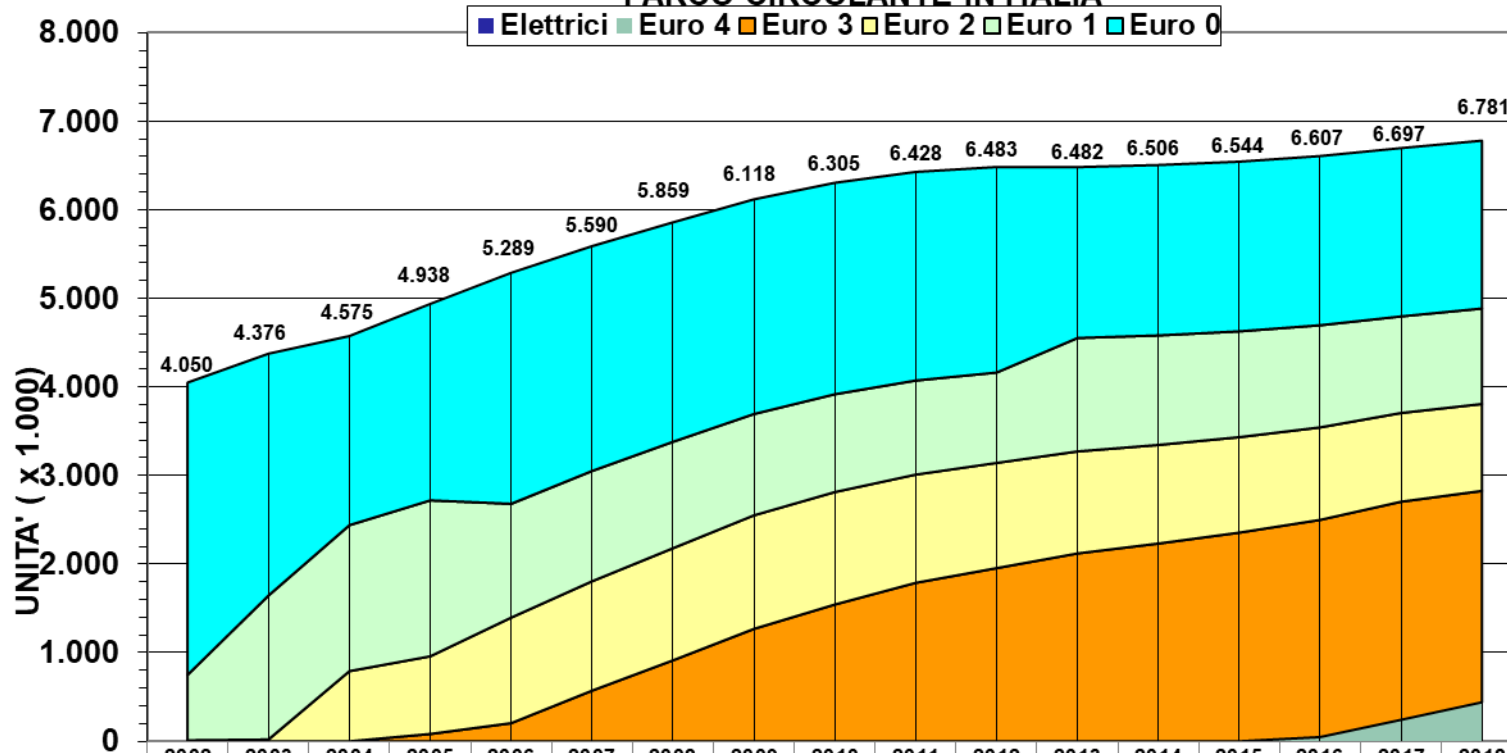
Immatricolazioni e RegISTRAZIONI 2009/2019

—◆— Motocicli e motoscooter —■— Ciclomotori



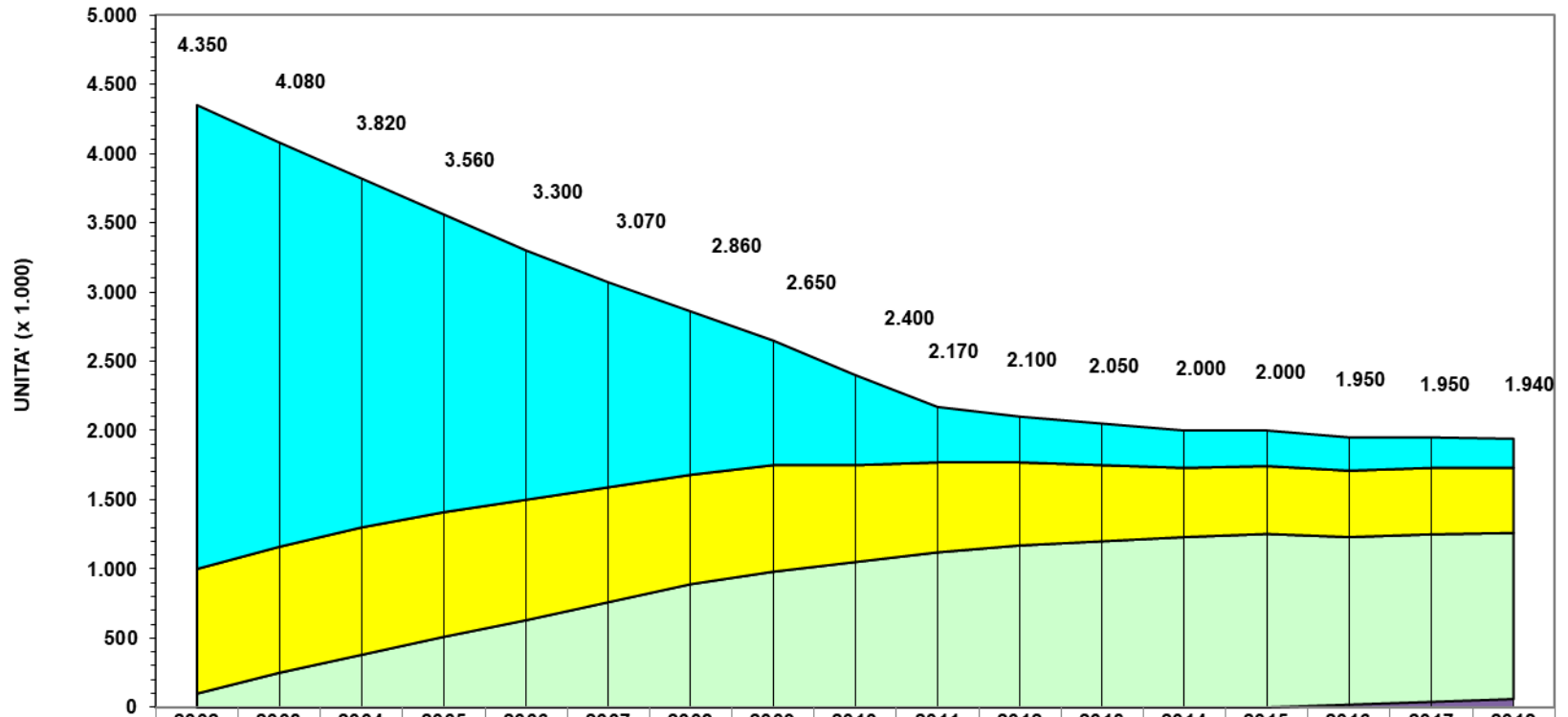
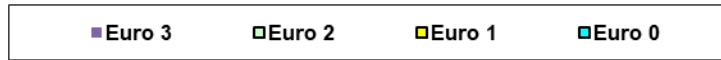


MOTOCICLI PARCO CIRCOLANTE IN ITALIA



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
■Euro 0	3.300	2.730	2.135	2.218	2.608	2.538	2.478	2.423	2.387	2.355	2.320	1.929	1.924	1.916	1.910	1.900	1.895
■Euro 1	738	1.625	1.648	1.760	1.284	1.245	1.201	1.144	1.104	1.062	1.020	1.280	1.236	1.194	1.153	1.090	1.078
■Euro 2	12	21	792	877	1.192	1.235	1.266	1.282	1.270	1.222	1.188	1.152	1.113	1.078	1.044	1.002	981
■Euro 3				83	205	572	914	1.269	1.544	1.789	1.955	2.121	2.233	2.356	2.452	2.462	2.386
■Euro 4															48	243	438
■Elettrici																	3

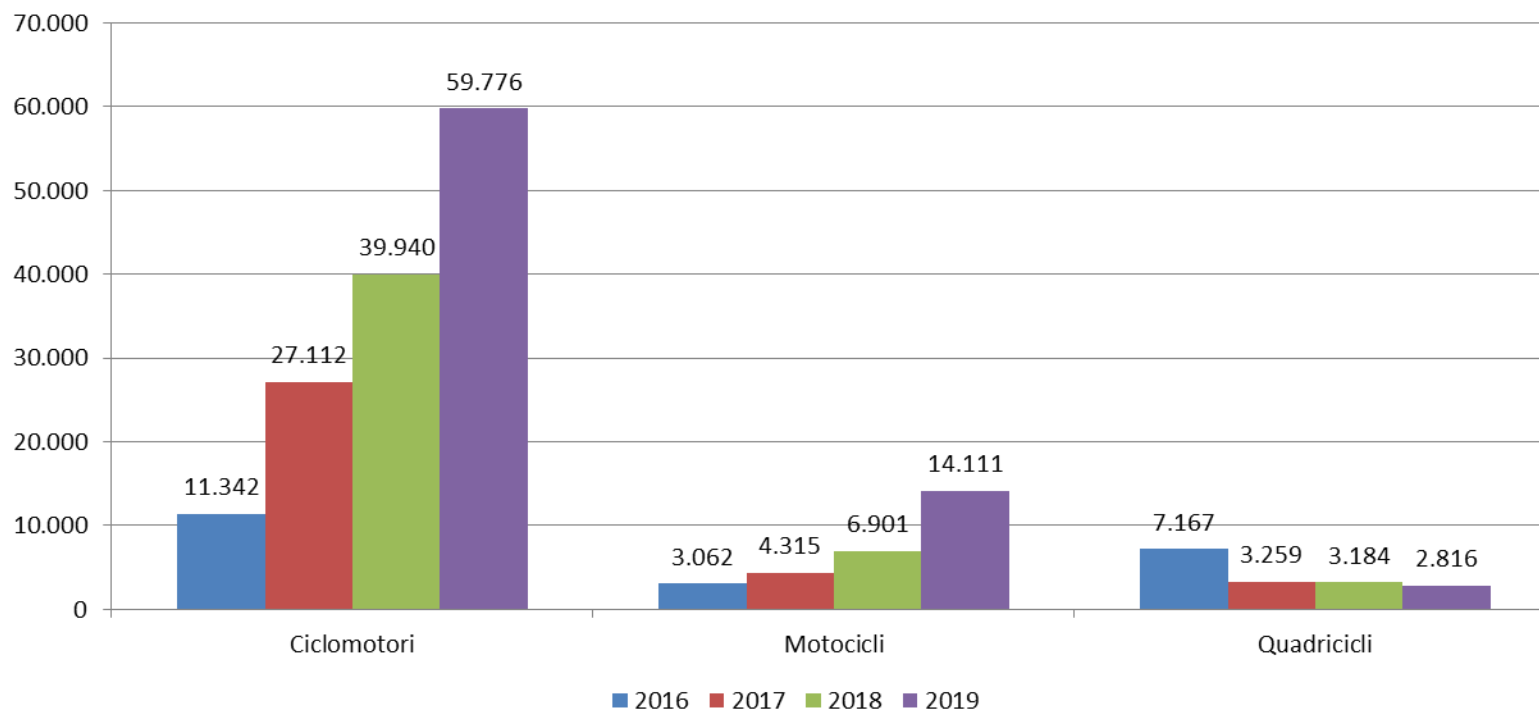
CICLOMOTORI PARCO CIRCOLANTE IN ITALIA



	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
 Euro 0	3.350	2.920	2.520	2.150	1.800	1.480	1.180	900	650	400	330	300	270	257	240	220	210
 Euro 1	900	910	920	900	870	830	790	770	700	650	600	550	500	490	480	480	470
 Euro 2	100	250	380	510	630	760	890	980	1.050	1.120	1.170	1.200	1.230	1.253	1.210	1.210	1.200
 Euro 3															20	40	60

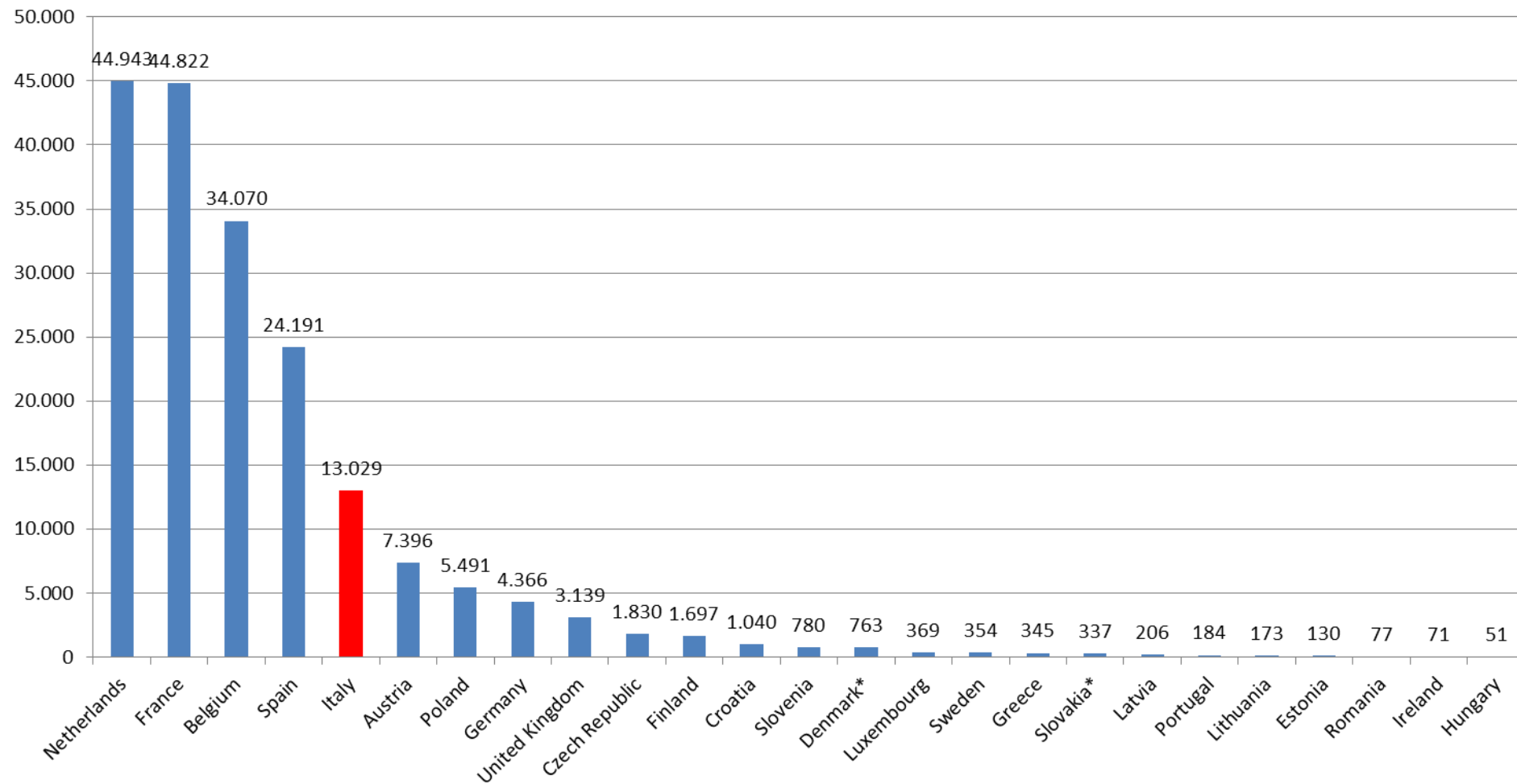


Immatricolazioni 2R elettriche in EU





Immatricolazioni 2R elettriche per paesi EU 2014 - 2019



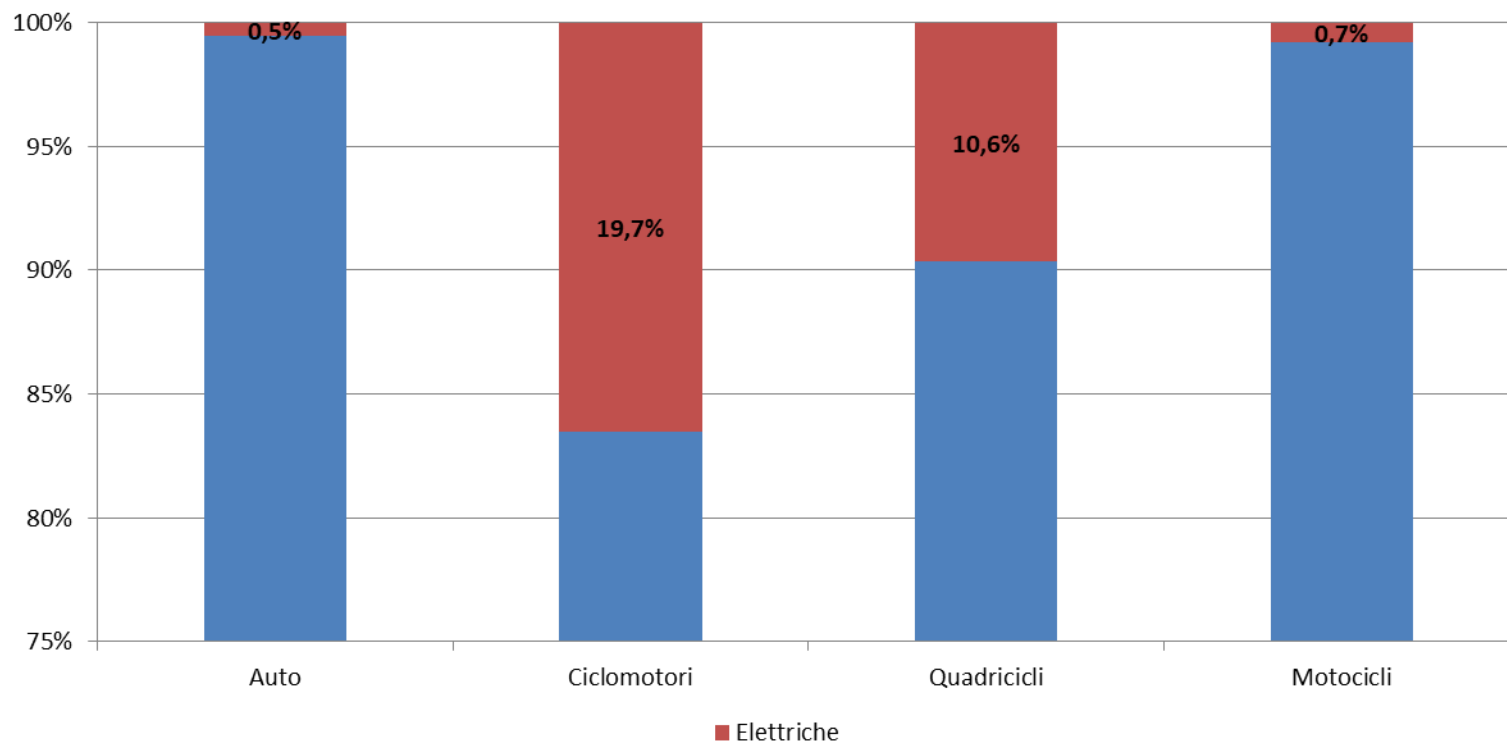


Vendite veicoli elettrici in ITALIA

	2017	2018	2019
Auto	2.020	4.998	10.661 (+427%)
Ciclomotori	1.142	2.927	4.026 (+252%)
Motocicli	502	631	1.795 (+257%)
Quadricicli	844	675	628 (-25%)
Biciclette	148.000	173.000	195.000 (+31%)



Penetrazione veicoli elettrici





INCENTIVI ECOBONUS

- **Legge di bilancio 2019**: 10 milioni di euro per acquisto ciclomotori e moto elettriche fino a 11 kW
 - Contributo: 30% prezzo di listino fino a 3.000 euro con rottamazione di ciclomotore o motociclo fino a Euro 2.
- **Decreto Crescita** (giugno 2019): incentivo esteso anche a tricicli, quadricicli e moto > 11 kW, rottamazione estesa fino a Euro 3
- **Decreto milleproroghe** (dicembre 2019): misura prorogata fino a 31 dicembre 2020



INCENTIVI ECOBONUS – RICHIESTE DI MODIFICA

Cancellare l'obbligo di rottamazione:

- Ostacola l'efficacia della misura
- Come per le auto, che hanno contributi differenziati in base alla presenza o meno di rottamazione: il 75% delle pratiche non ha utilizzato la rottamazione (fonte: Invitalia)
- Necessario in Fase 2 per promuovere forma di mobilità alternative ai trasporti pubblici: anche il bonus bici non richiede obbligo di rottamazione

Situazione Fondi Residui

Info



Fondo Residuo
€ 8.146.500,00

Info



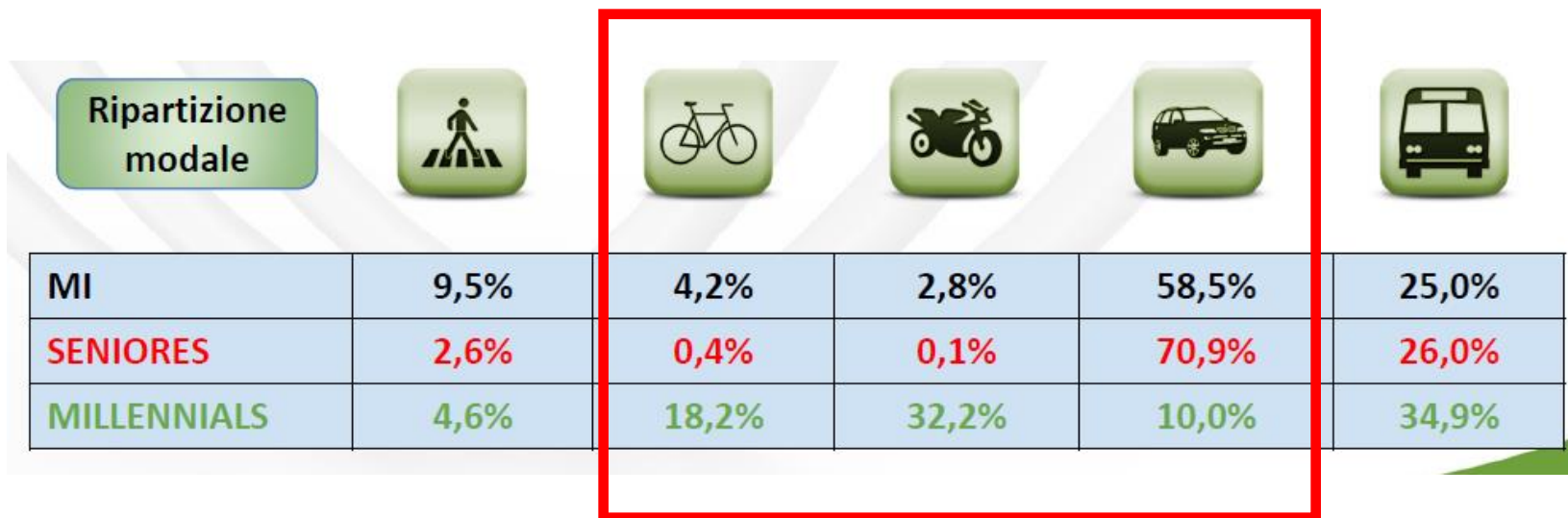
Fondo Residuo
€ 7.459.664,00



Una mobilità in cambiamento ?

Il caso MILANO

- ◆ 2,5 milioni di abitanti
- ◆ 7,5 milioni di spostamenti al giorno

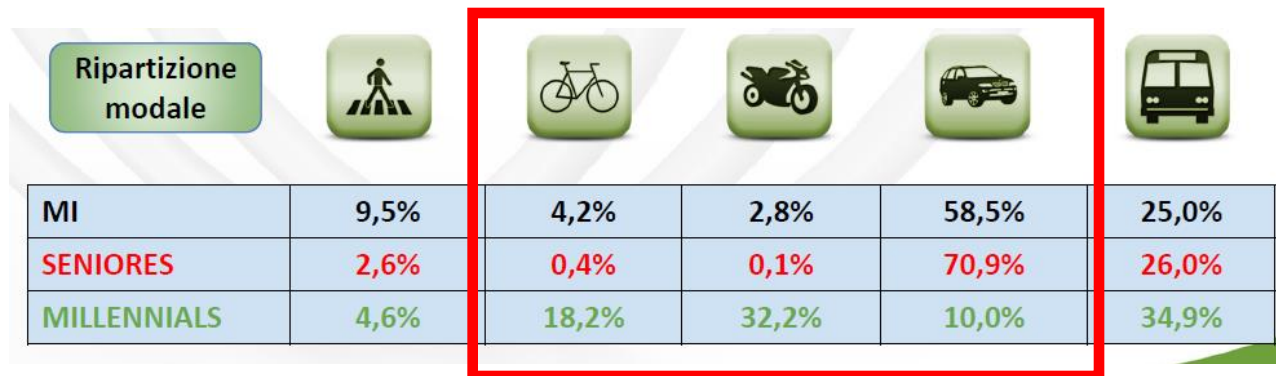


Fonte: RSE, maggio 2017





Una mobilità in cambiamento ?



Come spiegare questa tendenza ?

- Attenzione verso il benessere: meno soldi a disposizione, ma volontà di stare bene
- Desiderio di un ambiente di vita salubre (inquinamento) e sicuro
- Critica all'attuale modello di mobilità: traffico, inquinamento, pericolosità

MAGGIORE ATTENZIONE VERSO POSSIBILI SOLUZIONI: I VEICOLI ELETTRICI



Una mobilità in cambiamento ?

I principali OSTACOLI:

- Soluzioni TECNICHE (Prodotti)
- INFRASTRUTTURE disponibili
- PREZZO
- VANTAGGI non ancora pienamente percepiti

Tuttavia, qualcosa sta cambiando: l'idea che possa esistere una mobilità urbana diversa da quella attuale sta gradualmente prendendo piede.





Una questione cruciale: le infrastrutture di ricarica

DECRETO LEGISLATIVO 16 dicembre 2016, n. 257.

Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.

1. Al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, il presente decreto stabilisce requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto e compresso, idrogeno e gas di

di due sottosezioni. La prima sottosezione è costituita dal Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica - PNire, previsto dall'arti-

Disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto. Sezione a) del Quadro Strategico Nazionale

(Attuazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della direttiva 2014/94/UE)

1. Entro il 31 dicembre 2020, è realizzato un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico per garantire l'interoperabilità tra punti già presenti e da installare, e, a seconda delle esigenze del mercato, che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e

3. Il numero dei punti di ricarica è fissato tenendo conto anche del numero stimato di veicoli elettrici che sono immatricolati entro la fine del 2020, che sono indicati





Una questione cruciale: le infrastrutture di ricarica

RICARICA IN AC PER LE 2 RUOTE A MOTORE:

< 3 kW ➔ Presa «**Type 3A**»

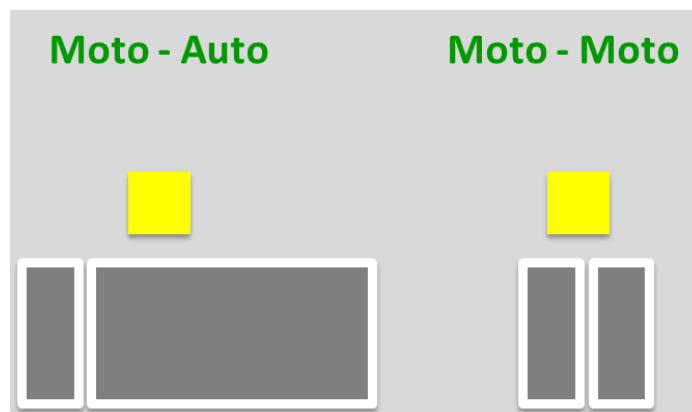


Rated current	16A
Rated voltage	200-250V a.c.
Frequency	50-60Hz

> 3 kW ➔ Presa «**Type 2**»

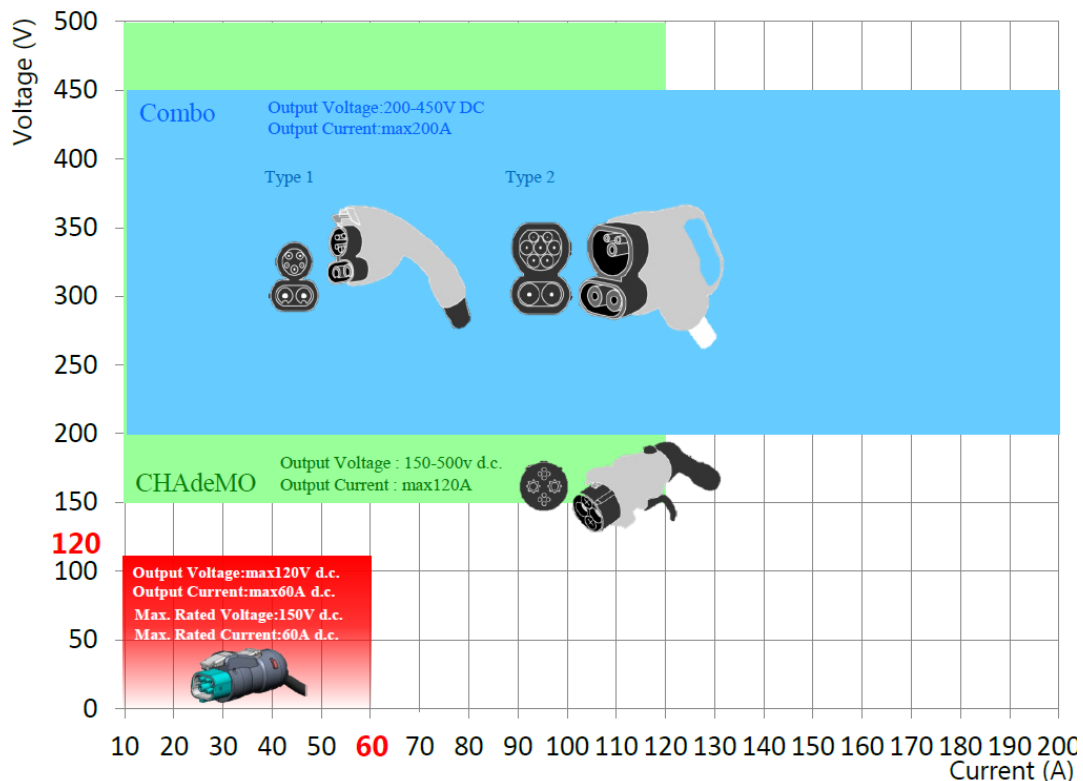


Rated current	32A
Rated voltage	380-480V a.c.
Frequency	50-60Hz



Una questione cruciale: le infrastrutture di ricarica

RICARICA IN DC PER LE 2 RUOTE A MOTORE:

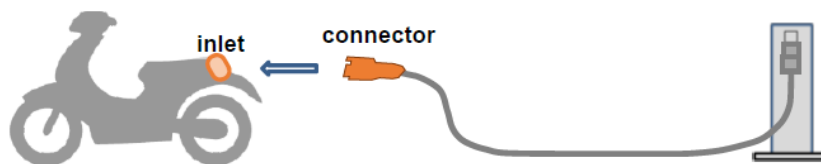


> 50 kW **grosse moto**

10-15 kW **scooter, moto piccole**

Vantaggi DC:

- tempi più rapidi
- no caricabatteria a bordo





Agevolazioni 2R elettriche in ITALIA

- Esenzione tassa proprietà per 5 anni
- Accesso a ZTL in realtà accesso consentito spesso a tutte le 2R a motore
- Premi assicurativi ridotti del 30-50% ma a discrezione delle assicurazioni
- Incentivi locali all'acquisto: solo in poche città:
Bologna, Modena, Genova, Catania (350-1.000 €).
- Aggiornamento CdS:
l'art. 175 non disciplina l'accesso
dei motocicli elettrici in autostrada Il DDL di riforma del codice fermo
da più di un anno in Parlamento





Prospettive future per le 2R elettriche

I requisiti omologativi e le restrizioni al traffico sempre più stringenti, unite ad un miglioramento della tecnologia elettrica ed alla riduzione dei costi spingeranno il mercato dell'elettrico.

Questo soprattutto nel segmento del **commuting urbano**, meno in quello del "**leisure**".

Sono attesi nei prossimi anni anche **nuovi concetti di mobilità** (condivisa) **e di veicolo**, soprattutto nel segmento triciclo e quadriciclo.

Nel frattempo, cresce in modo impetuoso il ricorso alle biciclette a pedalata assistita e a nuove forme di **micromobilità**.

Automazione e connettività si affiancheranno allo sviluppo del paradigma elettrico, probabilmente accentuandone la diffusione.