



SETTANTACINQUE ANNI DI ENERGIA

**Iniziative europee per la
decarbonizzazione dei trasporti**

Dario Dubolino

Commissione Europea – DG MOVE

ROMA 6 NOVEMBRE 2019



Cambiamenti climatici: Visione strategica europea a lungo termine

- Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e **climaticamente neutra** entro il 2050
- Scenari e percorsi per il raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi
- Tutti gli scenari richiedono **riduzioni sostanziali delle emissioni dell'intero settore dei trasporti:**
 - Riduzioni delle emissioni di almeno il 60% entro il 2050 per mantenere l'aumento delle temperature entro i 2°C;
 - Riduzioni fino al 90% per limitarlo a 1.5°C.

Verso un'economia a zero emissioni nette entro il 2050

A questo scopo, è necessario:

- Un sistema di mobilità più efficiente
- «Modal shift» verso modalità di trasporto più efficienti
- Rendere più pulite tutte le modalità di trasporto:
 - Migliorare l'efficienza dei veicoli convenzionali
 - Accelerare la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni



Pilastri della mobilità sostenibile



**Veicoli
efficienti**



**Fonti
energetiche
pulite**



**Infra
struttura di
distribuzio
ne**



**Migliore
organizzazio
ne dei
trasporti**



Iniziative europee più recenti per la mobilità pulita



Norme su emissioni CO2 per veicoli leggeri e pesanti
Direttiva sui veicoli puliti



Direttiva Energie Rinnovabili
(& Piano d'azione per le Batterie)



Direttiva sull'Infrastruttura per i carburanti alternativi
Direttiva sulla Performance Energetica degli Edifici



Direttiva Sistemi di Trasporto Intelligenti
Direttiva Trasporti Combinati
Direttiva Eurovignette

Nuove norme in materia di emissioni di CO2 dei veicoli leggeri (2019)

- Emissioni medie delle nuove auto e veicoli commerciali leggeri:
 - 2025: -15% rispetto al 2021 (sia auto che veicoli commerciali leggeri)
 - 2030: auto -37.5%, veicoli commerciali leggeri -31% rispetto al 2021
 - (punto di partenza: rispettivamente 95g CO2/km e 147g CO2/km)
- Incentivi per veicoli a zero e a basse emissioni (50g/km CO2)
- Nuova governance: WLTP, meccanismi di sorveglianza di mercato



Norme in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti (2019)

- 4 tipi di veicoli pesanti responsabili delle emissioni più elevate
- Altri tipi veicoli pesanti (autobus, pullman, altri autocarri) potranno essere inclusi nella revisione prevista per il 2022
- Emissioni medie: -15% nel 2025, -30% nel 2030 rispetto al 2019
- Incentivi per veicoli a zero e basse emissioni (50% della media di emissioni di CO2)



Direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFID)

L'Unione Europea necessita di un'infrastruttura che

- ✓ Copra l'intero **core network** dei corridoi TEN-T entro il 2025;
- ✓ Copra a sufficienza **l'intera rete dei trasporti**;
- ✓ Permetta ai consumatori di fare rifornimento o ricaricare il proprio veicolo **con la stessa facilità con cui si fa il pieno per un veicolo convenzionale**;
- ✓ Assicuri l'**inter-operabilità** di infrastrutture e servizi;
- ✓ Faccia fronte ad una **domanda crescente**.



AFID – state of play & prossimi passi

- Piano d’Azione sui carburanti alternativi (novembre 2017): analisi dei Quadri Strategici Nazionali, ulteriori azioni per rinforzare e complementare a livello europeo
- 2019: rapporti nazionali sulla messa in atto dei Quadri Strategici Nazionali.
- 2020: rapporto della Commissione al Parlamento e al Consiglio, e possibile proposta di revisione se necessario
- Valutazione della Direttiva iniziata quest’anno. Elementi principali:
 - Requisiti minimi dell’infrastruttura
 - Facilità di accesso e interoperabilità («seamless customer services»)
 - Esigenze specifiche dei mezzi pesanti?
- Consultazione pubblica nel 2020



La nuova Direttiva sui veicoli puliti (Dir. 2019/1161 – «CVD»)

- **Ambito di applicazione:** tutti i tipi di appalti pubblici (compresi acquisto, leasing, locazione, servizi etc.) di automobili, furgoni, autobus, autocarri
- Introduce una **definizione** di «veicolo pulito»
- Fissa **obiettivi minimi** per gli appalti pubblici
- Lascia piena **flessibilità** nel modo in cui tali obiettivi sono raggiunti
- Adottata da Parlamento Europeo e Consiglio (20/6/2019).
- Pubblicata in Gazzetta Ufficiale UE luglio 2019
- **Trasposizione entro il 2 agosto 2021**



<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj>

Nuova CVD – ambito di applicazione

- Appalti pubblici per **automobili, veicoli commerciali leggeri, autobus, autocarri**
Veicoli di categoria M1, M2, M3 (solo classe I and A, i.e. autobus, non pullman), N1, N2 e N3

- **Tramite:**

- **Contratti di acquisto, leasing, locazione o vendita a rate** soggetti all'obbligo di applicare le procedure di appalto UE (Dir. 2014/24/EU and 2014/25/EU)
- **Contratti di servizio pubblico** per la prestazione di servizi di trasporto passeggeri su strada a norma del Regolamento 1370/2007
- **Contratti di servizi** definiti all'Allegato 1 della CVD (Servizi di trasporto pubblico terrestre, servizi speciali di trasporto passeggeri su strada, trasporto non regolare di passeggeri, raccolta rifiuti, trasporto e consegna postale e di colli)



Nuova CVD – definizione di “Veicolo pulito”

- **Veicoli leggeri:** soglie di emissione allo scarico
 - Fino al 2025: 50gCO₂/km, 80% dei limiti di emissioni RDE di inquinanti in vigore;
 - Dal 2026: 0gCO₂/km
- **Veicoli pesanti:** uso di carburanti alternativi, definizione separata per veicoli «a emissioni zero»:
 - Tutti i carburanti elencati nella Direttiva AFID: veicoli elettrici (inclusi ibridi ricaricabili), idrogeno, gas naturale (CNG/LNG), biocarburanti (non blended), carburanti sintetici, GPL);
 - “**Veicolo pesante a emissioni zero**” (allo scarico)

I filobus sono considerati a emissioni zero se usano solo elettricità. Se usano un secondo gruppo propulsore non a emissioni zero (e.g. motore diesel) sono considerati veicoli puliti ma non a emissioni zero





Nuova CVD – obiettivi minimi di appalto

Obiettivi minimi nazionali di appalto di veicoli puliti

- **Percentuale minima di veicoli puliti** nell'insieme degli appalti pubblici in uno Stato Membro
- Per ogni Stato Membro, sono fissati obiettivi specifici per i veicoli leggeri, gli autobus e gli autocarri, per i periodi **2021-2025** e **2026-2030**.
- Obiettivi minimi per l'**Italia**:
 - **Automobili/veicoli commerciali leggeri**: 38,5% per entrambi i periodi (2026-2030 = emissioni zero)
 - **Autocarri**: 10% per il periodo 2021-2025, 15% per il 2026-2030
 - **Autobus**: 45% per il periodo 2021-2025, 65% per il 2026-2030; metà di questo obiettivo dev'essere realizzata tramite autobus a emissioni zero
- Piena **flessibilità** nella distribuzione degli sforzi all'interno di uno Stato Membro

Urban Vehicle Access Regulations

- La Commissione ha pubblicato uno studio dettagliato sulle diverse «urban vehicle access regulations» (UVARs) – ZTL, zone a basse emissioni, etc.: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies_en
- Comprende una serie di raccomandazioni e consigli sull'elaborazione e l'implementazione delle UVAR
- Ulteriori documenti esplicativi in preparazione



www.urbanaccessregulations.eu

Una panoramica completa di zone a basse emissioni, ZTL, pedaggi e altre restrizioni in tutta Europa



Prospettive per i mezzi pesanti

- Obblighi di riduzione delle emissioni
- Restrizioni all'accesso nelle aree urbane
- Domanda crescente di veicoli puliti
- Veicoli elettrici / LNG / idrogeno / ?
- Casi d'uso ed esigenze specifiche
 - Distribuzione urbana/locale/regionale
 - Trasporto a lungo raggio
- Infrastruttura di ricarica / rifornimento
- Ambizioni e prospettive di lungo periodo (post-2030)





Grazie per la vostra attenzione!

*Dario Dubolino
Direzione Generale Mobilità e Trasporti
Unità B.4 Sustainable and Intelligent Transport*