Il settore dell'automotive italiano e le implicazioni in termini di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica (atto n. 396)
Razionalizzazione, la trasparenza e la struttura di costo del mercato elettrico e sugli effetti in bolletta in capo agli utenti" (atto n. 397)

Audizione MOTUS-E
Dino Marcozzi
Segretario Generale
Francesco Naso
Responsabile Ingegneria, Mercato e Ambiente

Commissione 10a (Industria, commercio, turismo) del Senato della Repubblica
Roma, 11 febbraio 2020

LA MOBILITÀ ELETTRICA COME OPPORTUNITÀ-PAESE: "MISSIONE E-MOBILITY ITALIA"

La mobilità elettrica costituisce una straordinaria opportunità di sviluppo da non lasciarsi sfuggire. Bisogna concentrare le forze su questo tema valorizzando e potenziando le competenze che il Paese già possiede e presidiando gli sviluppi tecnologici e di sistema verso la decarbonizzazione dei trasporti al 2050.
Riteniamo necessaria una cabina di regia centrale, in grado di coordinare le attività di policy e definire regole comuni a livello territoriale su infrastrutture, piani di mobilità, politiche di supporto dell'industria e del mercato.
In sintesi, è necessario fissare obiettivi chiari al 2030 e 2050, stabilendone la progressività e dotandosi di strumenti di misurazione di percorso.

MOTUS-E propone alcune linee di intervento ritenute prioritarie per agevolare lo sviluppo del settore *e-mobility* in Italia e accelerare la transizione verso un ecosistema di mobilità a zero emissioni, organizzando il documento in tre macro-settori: Domanda, Infrastrutture e Offerta.

1. TAVOLO DI LAVORO: OFFERTA

Dalle analisi di filiera che MOTUS-E sta condividendo con Confindustria/ANFIA, emergono grandi potenzialità da coltivare e fare emergere. Molte competenze aziendali sono già presenti in tante realtà industriali lungo tutti i livelli della catena del valore.

Le aree principali su cui intervenire in via prioritaria sono le seguenti:

- Processi di aggregazione per le PMI del settore
- Incentivazione alle imprese per investire in innovazione, cambio di processi e nuove competenze.
- Formazione e riconversione delle competenze verso il settore del "*Mobility as a Service"* (MaaS) e della "*Platform economy"* applicata ai trasporti.

1.1 Processi di aggregazione per le PMI del settore

Oggi sono poche le relazioni orizzontali tra imprese dello stesso livello produttivo, relazioni che si dimostrano anche poco formalizzate. Questo può ostacolare il raggiungimento di economie di scala su nuovi prodotti e sui processi di internazionalizzazione e di penetrazione nei nuovi mercati a maggior domanda di veicoli elettrici. Diventa perciò fondamentale creare, rendere vantaggiosi e diffondere strumenti di aggregazione per le PMI del settore, estendendo ad esempio i perimetri di scopo dei consorzi, aumentando i vantaggi fiscali per gli investimenti alle imprese che aderiscono a contratti di Rete o diffondendo l'esempio dei distretti virtuali. Utile, specie in questi primi anni di sviluppo, lo strumento delle "Reti di impresa ambientale" che permettono la creazione di reti ampie e formate da aziende di diversa natura, per esempio fra *manufacturers* e imprese energetiche, fondamentale per la nascita di una filiera nazionale della mobilità elettrica.

1.2 Incentivazione agli investimenti in R&D e riconversione industriale

Suggeriamo di proseguire nell'attività dei **tavoli di confronto fra le industrie automotive, il Governo e le associazioni di categoria per adattare gli strumenti previsti già dal Piano Industria 4.0** (superammortamento, iperammortamento, Nuova Sabatini, fondo garanzia per le PMI, Credito di imposta R&S, ecc.) prorogati dal Governo attuale, per meglio rispondere alle esigenze delle imprese.

Occorre creare un "**Tech Transfer Lab" dedicato per Ricerca e Sviluppo**, ripotenziandone i meccanismi di credito d'imposta. Le tecnologie già incluse nella definizione di *Industry 4.0* (IoT, Cloud DB e computing, Big Data and Analytics, cybersecurity e augmented reality) sono componenti fondamentali della crescita della "*MaaS"* e determineranno la diffusione dei mezzi in flotta a scapito di quelli privati, così come i mezzi

a guida autonoma nei prossimi anni; d'altro canto, affiancati alle cosiddette soluzioni di "*Advanced manufacturing"* (come robot in grado di collaborare con i tecnici e gli operai) e "*additive manufacturing"* (stampanti 3D avanzate per la prototipazione e per la customizzazione dei prodotti) saranno decisive per lo sviluppo di processi industriali più snelli.

Importante sarà, inoltre, definire un **Competence Center dedicato alla filiera mobilità elettrica estesa nell'ambito di Industria 4.0**, verificare la *readiness* delle imprese anche a livello delle competenze necessarie.

È plausibile che, dal punto di vista delle catene di produzione, sempre di più si sfrutterà la modularità di piattaforme comuni fra differenti segmenti di applicazioni e differenti modelli. Questo potrebbe aprire a una flessibilità e a una differenziazione maggiore nella fornitura di servizi E&D (Engineering and Design) e, conseguentemente, a rivedere completamente il concetto di autoveicoli su quattro ruote.

Sarebbe utile capire quali dei succitati strumenti del Piano Industria 4.0 sono stati utilizzati finora e con quali risultati, al fine di monitorarne l'efficacia. Se è evidente che le aziende che investono in ricerca o hanno già implementato soluzioni *Industry 4.0* sono quelli più in alto nella piramide di fornitura (integratori e specialisti, livello Tier I e II), più sorprendente è, secondo l'osservatorio Anfia-Ca' Foscari, rilevare le imprese che lo fanno si sono avvalse pochissimo degli strumenti a disposizione dal Piano.

In ambito R&D sarà fondamentale **indirizzare gli investimenti e guidare gli enti di ricerca e le università verso alcuni temi decisivi per la mobilità elettrica,** temi che ancora lasciano ampia possibilità di sviluppo; alcuni di essi sono già al centro dell'agenda del Governo e dell'industria italiana, altri devono essere messi in rete e sostenuti per superare la fase di prototipazione:

- Nuovi materiali e chimiche delle batterie
- Ingegnerizzazione dei powertrain elettrici
- Processi di smaltimento, riuso e riciclo batterie.
- AI e *machine learning* per ottimizzare la gestione delle flotte TPL e della logistica
- IoT e Big Data applicati alla guida autonoma
- Connettività dei veicoli

Per consolidare e sviluppare le potenzialità, infine, riteniamo importante rafforzare il ruolo dell'Italia nelle iniziative europee sulla e-mobility, stanziando risorse per le imprese partecipanti ai progetti comuni di interesse europeo (IPCEI) nella mobilità elettrica.

1.3 Formazione e riconversione delle competenze

Un tema che suscita particolare attenzione e urgenza è legato alla possibile perdita di posti di lavoro legati al settore automotive tradizionale. Tuttavia, uno studio dell'AIE (Associazione Europea dei Contractors nel settore elettrico) ha stimato la creazione di 200.000 posti di lavoro entro il 2030 in Europa lungo tutta la

catena del valore della mobilità elettrica, al netto dei posti di lavoro persi nel settore manifatturiero. Tali valutazioni si basano assumendo uno scenario conservativo pari al 35% di EV (BEV e PHEV) nelle nuove immatricolazioni al 2030 in Europa.

La transizione verso la mobilità elettrica avrà ripercussioni sulla filiera industriale che investiranno necessariamente la forza lavoro, richiedendo la riconversione delle competenze e la formazione dei giovani in vista di percorsi lavorativi nuovi. La strategia nazionale dovrebbe puntare ad **accompagnare le industrie in questa fase di cambiamento, supportando i lavoratori con competenze e strumenti formativi nuovi e aggiornati.**

A tal proposito, riteniamo cruciale un **potenziamento dello strumento di credito di imposta per la formazione del personale** nelle materie aventi a oggetto le tecnologie rilevanti per il processo di trasformazione tecnologica e digitale delle imprese previsto dal Piano Nazionale Impresa 4.0, in particolare con un focus sull'elettrificazione e la digitalizzazione della mobilità.

I meccanismi di agevolazione per le imprese, finanziati con le coperture previste dalla quota dedicata di Industria 4.0, possono includere:

- Estensione formazione Industry 4.0 per includere la competenze dei lavoratori addetti ai processi produttivi, alla progettazione e fabbricazione dei prodotti, ma anche alle reti di vendita (concessionari) e assistenza post-vendita (officine)
- Sgravi fiscali per l'assunzione di tecnici e riqualificazione del personale
- Fondi dedicati alle assunzioni di giovani diplomati o laureati e all'erogazione di corsi di formazione dedicati ai neoassunti.

2. TAVOLO DI LAVORO: DOMANDA

Supportare la domanda di mobilità elettrica è fondamentale per favorirne la diffusione su larga scala.
Abbiamo identificato alcune traiettorie determinanti che, con coperture necessarie minime o talora nulle, riuscirebbero a incentivare in modo importante l'utente finale a scegliere la mobilità elettrica:

- Fissare target coerenti con quelli europei sul mercato. La riduzione del parco circolante e la progressiva elettrificazione dei veicoli deve inoltre necessariamente accompagnarsi a una revisione dei Sussidi Ambientalmente Dannosi e a una equiparazione dei combustibili alternativi sul piano fiscale;
- Revisionare il meccanismo di incentivazione bonus-malus, alzando la quota riservata al bonus ed estendendolo anche ai veicoli N1, e rimodulare il bollo in base alla classe del veicolo e alle emissioni;
- Fornire regole chiare e uniformi di circolazione e declinare a livello locale i target nazionali, uniformare i regolamenti comunali, elettrificare progressivamente le flotte di veicoli riservati al trasporto pubblico locale e della Pubblica Amministrazione.

2.1 Piani e programmi condivisi e certi nel tempo

Affinché si favorisca il consolidamento di una filiera nazionale e si riescano a rispettare i target UE al 2030 di uso delle risorse rinnovabili (21,6% del totale al 2030) e di contrazione dei consumi (2,6 MTep) nei trasporti, è importante che l'Italia diventi un paese appetibile per i veicoli elettrici con un piano e degli obiettivi ben definito nei prossimi anni.

- Innanzitutto bisogna darsi un **obiettivo di riduzione del circolante M1** al di sotto dei 33 milioni di veicoli al 2030; questo equivarrebbe a raddoppiare l'attuale tasso di sostituzione dal 3,6% a sopra il 7% annuo. Si può raggiungere questo scopo riducendo il tasso di motorizzazione attraverso politiche di sostegno alla dismissione senza sostituzione, oltre che puntando sulla crescita di mobilità alternativa specie in ambito urbano.
- Si devono tracciare degli obiettivi sfidanti di **elettrificazione del parco veicolare di cittadini e imprese.** I target del PNIEC al 2030 di 4,5 milioni di PHEV e 1,6 milioni di BEV non sono compatibili con gli andamenti del mercato, anche mondiale, che vedono i PHEV al 35% in calo e i BEV al 65% in aumento; riteniamo utile puntare ad **almeno 5 milioni di veicoli privati elettrificati di cui 4,1 milioni BEV**. Questo aiuterebbe molto il Paese a raggiungere l'obiettivo della percentuale di energia rinnovabile nei trasporti (grazie al moltiplicatore 4 della Direttiva RED II).

  Per raggiungere questo obiettivo, si propone, inoltre, di rendere il limite dei 95 gr/km di CO2 imposto ai Costruttori che vale, in linea di diritto, a partire dal 2020 a livello europeo e non per singoli Paesi, **un obiettivo-limite specifico da rispettare in Italia**. Questo consentirebbe di sviluppare concretamente il mercato EV, evitando che le case automotive concentrino la vendita dei modelli elettrificati in altri Paesi europei.
- Urge concertare il piano di *phase out* dai combustibili fossili che accompagni una **revisione profonda, condivisa e pubblicamente trasparente dei Sussidi Ambientalmente Dannosi**. In questo contesto è di vitale importanza pianificare, insieme alle categorie impattate dall'eliminazione del sussidio, la riduzione da oggi fino all'annullamento da qui a 5 o 10 anni e reinvestire le risorse che scaturirebbero da questa azione per un sostegno alla transizione dei settori economici impattati.
- Sarebbe utile, oltre che corretto, **estendere l'attuale modello dei CIC per i biocombustibili** (con ulteriori agevolazioni di prezzi fissati a 357€/CIC e di copertura dei costi di impianto per il biometano) **anche all'elettricità da fonti rinnovabili usata nei trasporti** (come già accade in Olanda e California). La generazione di crediti e debiti di CO2 scambiabili tra le aziende distributrici di carburante/energia porterebbe gli operatori dei servizi di ricarica ad acquisire crediti se certificano l'utilizzo di energia 100% da fonti rinnovabili, così come aiuteranno i distributori di carburanti che si doteranno di infrastrutture di ricarica a evitare di acquistare crediti. Inoltre, indirettamente, questa misura costituirebbe una ulteriore spinta anche alla produzione da fonti rinnovabili.

2.2 Sostegno alla mobilità privata e al trasporto merci urbano a zero emissioni

- Per quanto il **bonus sugli M1** sia stato un ottimo inizio, crediamo che vada rafforzato, **utilizzando tutta la raccolta generata dal malus** (incluso l'eventuale avanzo di bonus dell'anno precedente) **ed estendendolo a chi noleggia, non solo chi acquista.**
- Lo stesso sistema **Bonus-malus** è perfettamente applicabile ai **veicoli N1** di trasporto merci, una tipologia che al 55% è costituita da veicoli Euro 3 o inferiori ed è essenziale alla decarbonizzazione dell'"ultimo miglio" nelle città. Un incentivo all'acquisto (5.000 euro equivalenti al primo anno, 4.600 euro nel secondo e 4000 euro nel terzo) o noleggio (650€/anno equivalenti) e con un bonus rottamazione aggiuntivo per un veicolo N1 a zero emissioni stimiamo non supererebbe i 15milioni di euro nel 2020 e i 65milioni su 3 anni. Risorse facilmente recuperabili aumentando il bollo degli N1 inquinanti; infatti un aumento di 13, 8e 3euro sugli euro 0, 1 e 2 rispettivamente e di 5, 10 e 15euro sui veicoli con emissioni rispettivamente tra 121 e 145, tra 146 e 195 e maggiori di 195 gCO2/km a libretto (con un aumento progressivo di 3 euro nel 2021 e 2022 su ciascuna categoria) porterebbe un aumento del gettito di 72 milioni di euro, considerando un 30% di evasione.
- Le **flotte aziendali** sono la prima naturale applicazione della mobilità elettrica, sia per il loro maggiore utilizzo, sia per la possibilità di rimessaggio e di pianificazione della ricarica. E' inoltre indubbio che in Italia il trattamento dei veicoli M1 aziendali e dei professionisti è ben peggiore di altri Paesi europei, a livello di deducibilità delle quote di ammortamento e di IVA. Proponiamo quindi che le aziende possano **dedurre, in caso di leasing, acquisto o noleggio di un veicolo a 0 o basse emissioni (20-60gCO2/km), rispettivamente il 100% e l'80% dell'ammortamento o del costo operativo del noleggio**, alzando inoltre i tetti massimi di deducibilità del TUIR. Tale intervento costerebbe circa 180 milioni di mancate entrate, copribili facilmente con l'aumento del bollo descritto di seguito.
- Proponiamo con forza **nuovo calcolo del bollo sia per veicoli privati sia commerciali**, basato sui km percorsi per chi si vorrà dotare di strumenti ad hoc, che faccia pagare progressivamente di più a seconda delle classi emissive più inquinanti (Euro 0, 1, 2, 3 e le fasce sopra i 160gCO2/km). Tale aumento potrà crescere nel tempo disincentivando l'uso dei veicoli più impattanti ma partendo da valori piuttosto contenuti. Ad esempio considerando per le M1 nel 2020 un aumento di 0,1 €/kW per le sole categorie euro 1-4 (escludendo le euro 0 e le euro 5 e 6 con emissioni superiori ai 160gCO2/km), si otterrebbe un maggior gettito di quasi 100 milioni di euro.

2.3 Revisione Linee guida nazionali e PUMS locali

Va sottolineato che il Decreto PUMS prevede misure per la riduzione delle emissioni dei veicoli privati e pubblici, ma richiama sempre "veicoli a basso impatto ambientale e con uso di carburanti alternativi", menzionando di rado la mobilità elettrica.
Le Linee Guida Nazionali PUMS dovrebbero essere integrate con obiettivi di crescita della mobilità elettrica, secondo i seguenti criteri:

- Introdurre gli obiettivi del Piano di azione per il clima: -33% al 2030 di gas serra, come un obbligo per le città, parte trasporti, nel PUMS.
- Includere la mobilità elettrica e favorirne la diffusione tra i veicoli pubblici e privati.
- Sostituzione del parco mezzi esistente con veicoli elettrici in coerenza con gli incentivi alla mobilità puramente elettrica previsti dalla Legge N. 145 del 2018, il Decreto per il Piano Strategico Nazionale la Mobilità Sostenibile per il rinnovo del parco autobus
- Introdurre degli obiettivi di creazione di Zone a Zero Emissioni e di divieto di accesso progressivo agli ICE in tutti i Comuni o aree vaste con minimo 100.000 abitanti
- Intervento normativo che consenta un adeguamento organico e omogeneo dei provvedimenti nazionali nei regolamenti comunali e locali più in generale.

Sono necessarie azioni concrete di sviluppo strategico per rendere uniformi le applicazioni di normative e target a livello nazionale e locale:

- **Uniformare i regolamenti su tutto il territorio nazionale**, per rendere omogenee le procedure di adozione e integrazione di misure a sostegno della mobilità elettrica.
- **Declinare i target fissati a livello nazionale in obiettivi locali.**
- **Indicare dei limiti temporali entro cui i comuni si dovranno dotare di Zone a Zero Emissioni e Zone pedonali** con obiettivi di crescita minima della superficie negli anni successivi.
- **Uniformare gli incentivi indiretti ai veicoli elettrici fra tutti i Comuni.** Ad es. garantire la sosta gratuita agli EV sulle strisce blu, consentire l'accesso alle ZTL (non pedonali) e lungo le corsie preferenziali.
- **Introdurre divieti di circolazione ai mezzi di logistica di ultimo miglio non a zero emissioni nei centri urbani** in alcune fasce orarie prestabilite e uniformi.
- **Obbligo di elettrificazione progressiva delle linee di TPL**.
- **Obbligo di redazione di un Piano di elettrificazione** completa dei veicoli in car sharing, taxi e altre forme di trasporto passeggeri urbano.

2.4 Elettrificazione del trasporto pubblico locale

I bus elettrificati sono una realtà già oggi possibile e anche economicamente sostenibile. Con le tecnologie attuali è infatti si possono coprire alcune linee con caratteristiche differenti con mezzi elettrici a batteria:

- Linee urbane brevi, portata contenuta, bus 12 metri: ricarica notturna in deposito
- Linee express, portata maggiore, articolato 18 metri: opportunity charging
- Bus Rapid Transit (BRT) e potenziali sostituzioni dei filobus, articolato 18-24 metri: flash charging

Il valore che auspichiamo circoli **al 2030 è di almeno 13.200 E-Bus nel contesto pubblico urbano**, compatibili con scenari presentate anche da ASSTRA nell'analisi del Piano Nazionale della Mobilità Sostenibile e affini alle regole europee dettate dalla Clean Vehicles Directive, la quale impone valori minimi di penetrazione nelle nuove immatricolazioni differenziando per tecnologia (al 2025: 45% alimentati da combustibili alternativi, con minimo 22,5% solo per l'elettrico; al 2030: 65% alimentati da combustibili alternativi, con minimo 32,5% solo per l'elettrico).

Per raggiungere gli obiettivi di elettrificazione proposti sono necessari alcuni indirizzi politici:

- **Fissare una quota minima di linee elettriche rispetto ai fondi destinati ad autobus a combustibili alternativi o istituzione di fondi riservati**, altrimenti si rischia di indirizzare la maggior parte degli investimenti verso le tecnologie a metano, soprattutto da parte di committenti che privilegino l'investimento iniziale piuttosto che analisi di costo a vita intera.
- **Cambiare le modalità di finanziamento, non solo improntate all'acquisto e non solo improntate alla sostituzione 1 a 1 dei mezzi diesel**. Servono infatti garanzie a supporto dei fornitori di bus elettrici e degli operatori TPL affinché si possano offrire soluzioni integrate di elettrificazione di intere linee con offerte Euro/km, che siano in grado di evidenziare i minori costi di fonte di alimentazione e di manutenzione dei mezzi elettrici.
- **Dare indicazioni chiare sui soggetti (Regioni, Consip, Aziende Municipalizzate) coinvolti nella governance della decarbonizzazione** dei mezzi di trasporto pubblico e sul controllo del raggiungimento dei target da parte degli operatori TPL.
- **Inserire le tecnologie *flash charging* degli autobus elettrici fra le alternative finanziabili dai fondi urbani per tram e filobus.** È infatti dimostrato che tali tipi di applicazioni, con ricariche ad alta potenza in alcune fermate e ai capolinea, con batterie LTO (con capacità ridotta e minor peso) di lunga durata e ricarica ultra veloce (ordine dei secondi) e mezzi dai 18 ai 27 metri bi e tri-articolati, permettono un servizio, rispetto a metropolitane leggere, tram e filobus:
    - Paragonabile in termini di passeggeri-ora e frequenze di passaggio.
    - Meno costoso dal punto di vista infrastrutturale e di acquisto dei mezzi (paragonabile nel caso dei filobus), con una ricaduta positiva anche nei tempi di realizzazione.
    - Più flessibile, con una pianificazione della disposizione dei dispositivi di ricarica alle fermate compatibile anche con altre linee portanti o semi-portanti.
    - Meno impattante dal punto di vista dell'inquinamento acustico e della manutenzione dei mezzi.

2.5 Elettrificazione del car sharing e taxi

Occorre **disciplinare il car sharing e i taxi**, forma di mobilità sempre più condivisa dagli utenti, attraverso alcune procedure:

- Definizione di linee strategiche chiare a livello di Governance;
- Differenziazione tra punti di ricarica pubblici e stalli dedicati alla ricarica del car-sharing EV;
- Identificazione di un numero minimo di veicoli e mezzi (auto, Van, motocicli, quadricicli leggeri, biciclette, micromobilità) condivisi a zero emissioni in ciascun comune sopra i 100.000 abitanti;
- Migliore integrazione tra le varie tipologie di servizi condivisi ed un trasporto pubblico efficiente con l'istituzione di una cabina di regia comunale in condivisione con gli operatori TPL.
- I nuovi car sharing e ride sharing dovrebbero contemplare solo veicoli a zero emissioni, per favorire una maggiore familiarità della cittadinanza con queste tecnologie, entro il 2025.

2.6 Flotte pubblica amministrazione

La direttiva DAFI e il recepimento della stessa nel nostro Paese impone che il 25% dei veicoli nelle flotte pubbliche debbano essere alimentati con “combustibili alternativi”; purtroppo l’obbligo non è sostenuto da un meccanismo premiale o penalizzante verso i relativi centri di costo (Comuni, Questure, Ministeri, ecc.). La direttiva è in fase di revisione ed è in tale contesto normativo che proponiamo di:

- **Inserire l’obbligo di rendere a zero emissioni almeno il 25% delle flotte della PA al 2022 e il 50% al 2025.**
- **Introdurre un meccanismo di premi/penali applicato al Centro di costo della PA per il rispetto dell’obiettivo.**
- **Sostituire, nella selezione della migliore offerta nelle gare pubbliche di acquisto o noleggio, il prezzo di acquisto con il costo a vita intera del bene.**
- **Utilizzare parte dei fondi del Piano Nazionale delle Infrastrutture di ricarica per sostenere l’installazione di infrastrutture dedicate alle flotte pubbliche M1 e N1 e per i veicoli speciali.**

3. TAVOLO DI LAVORO: INFRASTRUTTURE

La mobilità elettrica non potrà diffondersi in modo omogeneo e capillare senza una adeguata rete infrastrutturale. Nella Direttiva sui combustibili alternativi (DAFI, Direttiva 2014/94/UE, recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs. 257/2016) si prevede una ratio di 1 punto di ricarica ogni 10 veicoli per le quick e 1:4 per le fast. A nostro avviso, tale quota non garantisce l'efficace copertura sul territorio, né rispecchia le esigenze dei consumatori. Per questo motivo, riteniamo opportuni i seguenti interventi.

3.1 Creare una rete di ricarica efficiente

Proponiamo una revisione dei target di diffusione delle infrastrutture, adattandolo a parametri di densità abitativa e di destinazione d'uso. Gli stessi parametri possono servire anche a **identificare le potenze di ricarica da distribuire sul territorio**: ad es. serviranno ricariche fast o ultrafast nelle aree extraurbane e periurbane, mentre saranno da preferire ricariche quick a potenza minore nelle aree abitate o in prossimità di uffici.

Occorre tuttavia intervenire anche in ottica di revisione del **PNIRE**:

- **Accentrare la responsabilità dei finanziamenti e del monitoraggio delle installazioni verso il Ministero**
    - **Prevedere una deroga alla normativa sugli aiuti di Stato per le infrastrutture di ricarica pubbliche**. Tale principio rappresenta infatti una limitazione all'utilizzo dei fondi da parte degli operatori, poiché il vincolo prevede attualmente un tetto massimo di 200.000€ di aiuti di Stato ad un'impresa per la realizzazione di un progetto, considerato nei tre anni precedenti a quello in questione e per tutte le società collegate verticalmente (Holding ed eventuali società controllate). La deroga al principio *de minimis* è possibile attraverso una notifica alla Commissione Europea, iter già intrapreso e concluso con successo dalla Germania nel 2017.
    - Creare una **Piattaforma Unica Nazionale di tutte le colonnine ad accesso pubblico** e raggruppando le categorie in un'unica modalità di gestione dei fondi, formando una graduatoria unica nazionale con assegnazione diretta agli operatori.
- **Creare un meccanismo di collaborazione virtuoso tra Regioni e DSO per l'individuazione delle esigenze di ricarica in base ai flussi di traffico** (es. vie ad alto scorrimento) **e dei nodi in cui la rete possa accogliere potenze di connessione elevate** (tramite ad esempio il catasto delle reti). Ad oggi, infatti, la condizione di "fallimento di mercato", tecnologico e geografico, si verifica sia sulle infrastrutture di ricarica pubblica lente e accelerate in aree a bassa densità di veicoli elettrici durante tutto l'arco dell'anno, sia sulle infrastrutture ad alta potenza (HPC, High Power Chargers, a 50kW e oltre, come nei casi delle 150-350kW, con livelli di tensione maggiori dei 400V attuali). In quest'ultimo caso in particolare mancano ancora un numero significativo di modelli di veicoli (auto, LCV) che ricaricano a tali potenze; tuttavia è lo standard verso cui si stanno muovendo gli sviluppi delle case costruttrici e diventa un fattore abilitante per i percorsi interurbani su strade

ad alto scorrimento per le auto, così come per la ricarica in tempi contenuti dei veicoli della logistica merci urbana nei nodi logistici di interscambio delle merci nelle zone di accesso alle città o nelle aree industriali.

3.2 Semplificazione normativa delle infrastrutture di ricarica pubbliche e private

Nell'ottica di rispecchiare le necessità degli utenti che usufruiscono del **servizio di ricarica ad accesso pubblico**, appare necessario semplificare le procedure di installazione delle infrastrutture nelle aree comunali. In questo senso, MOTUS-E ha deciso di elaborare:

- Un **regolamento-tipo, in collaborazione con l'ANCI** e da distribuire a tutti i comuni, che possa agevolare
    - l'analisi di fabbisogno in numero, tipologia e posizionamento delle infrastrutture di ricarica
    - la ricezione delle manifestazione di interesse da parte dei Charging Point Operators (CPO) che forniscono e gestiscono le infrastrutture.
    - Un'assegnazione dei punti di installazione agli operatori garantendo qualità e concorrenza.
- Una **proposta di unificazione nazionale dell'iter autorizzativo** che riduca i documenti di presentare, mantenendo gli allegati tecnici a dimostrazione della compatibilità con gli standard di qualità e sicurezza, che velocizzi i passaggi all'interno degli uffici comunali, che elimini alcuni oneri differenziati fra tutti i comuni (quali COSAP o TOSAP)

Per quanto riguarda **le infrastrutture private** (nelle pertinenze domestiche e negli uffici) riteniamo sia da procedere con le seguenti agevolazioni:

- **Rafforzare il meccanismo di credito di imposta per ricariche private**, diminuendo gli anni su cui diluire il credito (ad oggi, dieci anni) e consentendo di scaricare più di una infrastruttura, favorendo così l'infrastrutturazione di parcheggi aziendali e autorimesse.
- **Semplificazione delle installazioni private**, eliminando l'obbligo di SCIA e revisionando le regole dei Vigili del Fuoco in materia di sicurezza.

3.3 Tariffe sostenibili

Uno dei principali problemi attualmente riscontrati relativamente alle tariffe di ricarica è la notevole difformità tra il costo della ricarica domestica e pubblica, e tra la ricarica con POD domestico e con POD dedicato.
MOTUS-E ha avuto occasione di sottoporre all'ARERA le seguenti proposte:

- **Assimilare la ricarica nelle pertinenze (es. garage o box auto) a quella domestica**
- **Riduzione della componente regolata della tariffa monomia BTVE**, tale da avvicinarla ai livelli di prezzo di una ricarica domestica residente. La misura favorirebbe tutte quegli utenti che non

hanno possibilità di ricaricare in ambito domestico (o relative pertinenze), rendendo comparabili (e quindi maggiormente eque) le condizioni economiche di accesso per la ricarica pubblica e privata, dall'altro rappresenterebbe un costo minimo per il sistema elettrico rispetto al gettito totale.

- **Introduzione di una tariffa monomia per punti di prelievo in MT** dedicati alla ricarica elettrica di alta potenza, che per qualche anno sconterà un numero di clienti ridotto e tassi di utilizzo delle infrastrutture bassi; questo si traduce in un peso significativo sia dei costi di connessione, sia delle componenti fisse e di potenza. Tuttavia le ricariche ultra-veloci sono considerate, grazie a moltissimi studi e sondaggi, un fattore abilitante fondamentale per la diffusione dei veicoli elettrici, sia M1 sia N1.
- **Scontare le componenti regolate delle tariffe MT trinomie ai servizi di car sharing e TPL**. Nel caso dei depositi di autobus e dei parcheggi per il car sharing, infatti, la programmabilità delle ricariche (basata sulle analisi dei livelli di servizio) consente un dimensionamento ottimizzato delle infrastrutture di ricarica, con un minor impatto delle componenti fisse e di potenza della connessione, quanto piuttosto un peso significativo degli oneri su servizi di pubblica utilità che andrebbero invece sostenuti.
- **Favorire l'integrazione dei veicoli con la rete**
  I veicoli elettrici dovrebbero essere intesi come dei veri e propri sistemi di stoccaggio mobili, inquadrandoli come parti di un sistema integrato fra FER, reti di distribuzione e trasmissione e aggregatori. In particolare i SW di smart charging e la tecnologia V2G rappresentano una importante risposta all'impatto, in termini di potenza richiesta alla rete, dei veicoli elettrici sulle linee di distribuzione in bassa e media tensione. In particolare, per favorire la fornitura di servizi ancillari al MSD e di servizi diretti agli operatori di distribuzione in futuro, sarà importante:
    - Ridurre la potenza minima di aggregazione per le UVAM da 1 MW odierno a 200kW o meno.
    - Eliminare gli oneri di sistema e le componenti di trasmissione, distribuzione e misura sull'energia prelevata e immessa dai veicoli nello svolgimento della fornitura di servizi alla rete.
    - Aumentare per un primo periodo il perimetro zonale di aggregazione
    - Estendere a più servizi possibili, inclusi la regolazione secondaria di frequenza e, in futuro, il demand response verso i DSO, l'aggregazione di veicoli sia in V1G sia in V2G.