

MOTUS-E è la prima associazione italiana costituita su impulso dei principali operatori industriali, del mondo accademico e dell'associazionismo ambientale e d'opinione per favorire la transizione del settore nazionale dei trasporti verso l'adozione massiva di mezzi sostenibili, promuovendo la mobilità elettrica e divulgandone i benefici connessi alla tutela ambientale.

MOTUS-E è una piattaforma di dialogo tra soggetti diversi, uniti dall'idea che stare insieme non significa perdere identità, ma rafforzarla, per vincere assieme la sfida che la rapida trasformazione del mondo dei trasporti ci mette davanti.

MOTUS-E vuole fare sistema, guidando il cambiamento verso un nuovo paradigma di mobilità. Per farlo, è necessario cambiare visione, business, prospettiva, in tre direzioni:

- Nel modo di interpretare la mobilità come servizio, sempre più connesso e condiviso;
- Nel modello di formazione, che riscopre nuove opportunità di lavoro in un business che crea valore;
- Nella prospettiva, per costruire una realtà che punta a raccogliere interessi diversi per veicolarli in modo operativo e concreto in un nuovo concetto di mobilità.

SUGGERIMENTI PER L'UTILIZZO OTTIMALE DELLE RISORSE DEL RECOVERY FUND PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI E LO SVILUPPO INDUSTRIALE

Riportiamo qui di seguito alcuni suggerimenti che abbiamo raccolto attraverso il rapporto con gli stakeholder industriali della intera filiera del valore della mobilità elettrica. Il fine è di puntare a una ripartenza del nostro paese che volga lo sguardo alla decarbonizzazione dei trasporti, al miglioramento della qualità dell'aria, a una mobilità di merci e persone più efficiente e complementare alla crescita della produzione energetica da fonti rinnovabili, fornendo una risposta rapida ma anche lungimirante, per ridare slancio ai comparti produttivi con il fine non solo di salvare le imprese ma, anzi, di accrescerne la competitività nel contesto europeo e mondiale. Oggi è lecito sostenere che l'abbattimento dell'inquinamento delle nostre città e il *phase out* dai combustibili fossili non rappresentano più una scelta, ma una necessità e un'opportunità anche di tipo economico-industriale. In questo progetto ambizioso la mobilità gioca un ruolo determinante. MOTUS-E intende sottoporre al Governo le proposte dei propri tavoli di lavoro, evidenziando alcune delle azioni presentate al MiSE nell'ambito del tavolo Automotive, la cui concreta attuazione può consentire il rafforzamento del ruolo dell'Italia nella transizione, il pieno e concreto rilancio di tutte le aziende coinvolte e fungere da stimolo per la creazione di nuove imprese e nuove professionalità.

MISURE DI SUPPORTO ALLA DOMANDA

Descrizione del progetto	Misure connesse o da modificare	Tempi	Risorse aggiuntive																																																															
<p>Proroga Ecobonus La proroga della misura dell'ecobonus è sicuramente importante per il sostegno al mercato dei veicoli M1 elettrici e all'abbassamento graduale del prezzo di acquisto degli stessi. Sarà importante tenere in considerazione la crescita del mercato e destinare le risorse a una platea di beneficiari più ampia, concentrandosi di meno sul valore unitario dell'incentivo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Legge di Bilancio 2019 	2022-2024	Parte delle risorse avanzate dal 2021 + ulteriori 650 M€																																																															
<p>Politica Fiscale per le flotte aziendali elettriche: rivedere i meccanismi di deducibilità per le flotte aziendali e P.IVA a uso promiscuo e Non esclusivamente strumentale all'attività di impresa, per leasing, acquisto o noleggio di un veicolo a zero (0-20gCO2/km) e basse emissioni (21-60gCO2/km), rispettivamente nella misura del 100% e dell'80% dell'ammortamento o del costo operativo del noleggio, alzando inoltre i costi massimi deducibili. Si riducono inoltre, per i veicoli a basse emissioni, e si azzerano, per i veicoli a emissioni zero, le tasse sui fringe benefit ai dipendenti.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipologia di uso</th> <th>Costo Max fisc. Riconosciuto Acquisto OGGI</th> <th>Costo Max fisc. Riconosciuto Noleggio OGGI</th> <th>% Deducibilità OGGI</th> <th>Costo Max fisc. Riconosciuto Acquisto NEW</th> <th>Costo Max fisc. Riconosciuto Noleggio NEW</th> <th>% Deducibilità NEW</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="7">0-20 gCO2/km</td> </tr> <tr> <td>Altri utilizzi aziendali (Pool) e Professionisti</td> <td>€ 18.075</td> <td>€ 3.615</td> <td>20%</td> <td>€ 36.150</td> <td>€ 7.230</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Utilizzati dai dipendenti (uso promiscuo)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>70%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>Agenti di commercio</td> <td>€ 25.822</td> <td>€ 5.164</td> <td>80%</td> <td>€ 43.897</td> <td>€ 8.779</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td colspan="7">20-60 gCO2/km</td> </tr> <tr> <td>Altri utilizzi aziendali (Pool) e Professionisti</td> <td>€ 18.075</td> <td>€ 3.615</td> <td>20%</td> <td>€ 36.150</td> <td>€ 7.230</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>Utilizzati dai dipendenti (uso promiscuo)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>70%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>Agenti di commercio</td> <td>€ 25.822</td> <td>€ 5.164</td> <td>80%</td> <td>€ 43.897</td> <td>€ 8.779</td> <td>90%</td> </tr> </tbody> </table>	Tipologia di uso	Costo Max fisc. Riconosciuto Acquisto OGGI	Costo Max fisc. Riconosciuto Noleggio OGGI	% Deducibilità OGGI	Costo Max fisc. Riconosciuto Acquisto NEW	Costo Max fisc. Riconosciuto Noleggio NEW	% Deducibilità NEW	0-20 gCO2/km							Altri utilizzi aziendali (Pool) e Professionisti	€ 18.075	€ 3.615	20%	€ 36.150	€ 7.230	100%	Utilizzati dai dipendenti (uso promiscuo)	-	-	70%	-	-	100%	Agenti di commercio	€ 25.822	€ 5.164	80%	€ 43.897	€ 8.779	100%	20-60 gCO2/km							Altri utilizzi aziendali (Pool) e Professionisti	€ 18.075	€ 3.615	20%	€ 36.150	€ 7.230	80%	Utilizzati dai dipendenti (uso promiscuo)	-	-	70%	-	-	80%	Agenti di commercio	€ 25.822	€ 5.164	80%	€ 43.897	€ 8.779	90%	<ul style="list-style-type: none"> Modifica del TUIR Revisione della legge di bilancio 2020 su fringe benefit 	2021 – 2024 Opportunità di rendere strutturale la norma sui soli veicoli a zero emissioni.	500 M€
Tipologia di uso	Costo Max fisc. Riconosciuto Acquisto OGGI	Costo Max fisc. Riconosciuto Noleggio OGGI	% Deducibilità OGGI	Costo Max fisc. Riconosciuto Acquisto NEW	Costo Max fisc. Riconosciuto Noleggio NEW	% Deducibilità NEW																																																												
0-20 gCO2/km																																																																		
Altri utilizzi aziendali (Pool) e Professionisti	€ 18.075	€ 3.615	20%	€ 36.150	€ 7.230	100%																																																												
Utilizzati dai dipendenti (uso promiscuo)	-	-	70%	-	-	100%																																																												
Agenti di commercio	€ 25.822	€ 5.164	80%	€ 43.897	€ 8.779	100%																																																												
20-60 gCO2/km																																																																		
Altri utilizzi aziendali (Pool) e Professionisti	€ 18.075	€ 3.615	20%	€ 36.150	€ 7.230	80%																																																												
Utilizzati dai dipendenti (uso promiscuo)	-	-	70%	-	-	80%																																																												
Agenti di commercio	€ 25.822	€ 5.164	80%	€ 43.897	€ 8.779	90%																																																												
<p>Super ammortamento per mezzi elettrici esclusivamente strumentali all'attività di impresa (car sharing, noleggio, furgoni): si propone di introdurre un super ammortamento che premi, come già definito nelle altre forme di incentivazione, i veicoli nelle fasce 0-20gCO2/km e 21-60gCO2/km, sia di categoria M1 sia N1, con un super ammortamento del 130% e del 110% rispettivamente. Le risorse stanziare andrebbero a supportare l'acquisto nel triennio in esame di circa 120.000 veicoli M1 e di quasi 15.000 veicoli N1 e N2.</p>		2021 - 2024 Oltre tale periodo, si propone di prorogare solo sulla fascia 0-20 e sia per gli M sia per gli N	150 M€																																																															
<p>Incentivi all'acquisto veicoli N elettrici: La proposta operativa avanzata nel presente documento ha l'obiettivo di individuare uno schema di incentivazione nazionale per il potenziamento e il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali N1 e N2 che possa privilegiare le alimentazioni a emissioni e che sia concepito in modo da risultare concretamente accessibile per gli operatori della</p>		2021-2024	100 M€																																																															

<p>micro-logistica urbana di distribuzione e della logistica multi-drop di ambito suburbano potenzialmente interessati ad utilizzare il veicolo commerciale N1 e N2 ad alimentazione Full Electric (BEV) per le proprie attività.</p> <p>La struttura dell'agevolazione per i veicoli commerciali ad alimentazione esclusivamente elettrica potrebbe essere articolata come segue, con riferimento all'importo di incentivo per singolo acquisto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veicolo VCL da 0 a 1,999 ton BEV Euro 4.000 • Veicolo VCL da 2,0 a 3,299 ton BEV Euro 6.000 • Veicolo VCL da 3,3 a 3,5 ton BEV Euro 10.000 • Veicolo LDV da 3,51 a 7 ton BEV Euro 12.000 • Veicolo LDV da 7,01 a 12 ton BEV Euro 14.000 <p>A cui si aggiungono 2.000 euro in caso di rottamazione di un veicolo di medesima categoria N1 o N2, appartenente alle classi emissive da euro 0 a euro 3.</p> <p>Questo tipo di incentivo dovrebbe essere accompagnato da politiche armoniche su tutto il territorio nazionale di divieto di circolazione dei veicoli N euro 0, 1, 2, 3 e 4.</p>			
<p>Rafforzare i fondi per l'acquisto del Parco mezzi del trasporto pubblico locale su gomma, da dedicare unicamente a mezzi a zero emissioni.</p> <p>Al fine di poter meglio integrare i mezzi e le infrastrutture elettriche all'interno delle flotte degli operatori TPL, sarà necessario rivedere le attuali modalità di accesso ai fondi estendendole anche al noleggio operativo per offerte integrate mezzi + infrastrutture + energia.</p> <p>E' inoltre importante aprire all'adozione di Partnership Pubblico Private per progetti di elettrificazione di linee autobus, per convogliare maggiori risorse verso gli operatori TPL.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile 	2021-2033	3.000 M€
<p>Elettrificare le flotte della PA:</p> <p>si propone di sostituire progressivamente i mezzi in dotazione alla pubblica amministrazione (circa 35.000 secondo il rapporto Formez PA, con escluse alcune categorie) con mezzi elettrici.</p>		2021-2024	700 M€

MISURE DI SUPPORTO ALLE INFRASTRUTTURE PER I MEZZI DI TRASPORTO ELETTRICI

Descrizione del progetto	Misure connesse o da modificare	Tempi	Risorse aggiuntive
<p>Revisione e rafforzamento PNIRE: un'azione che il Governo dovrebbe mettere in campo per facilitare l'utilizzo dei fondi per una rete di ricarica pubblica e di sottomettere, come già fatto da Germania e Romania ad esempio, una richiesta di deroga alla normativa sugli aiuti di Stato (<i>de minimis</i>) per consentire un cofinanziamento direttamente verso gli operatori di mercato, consentendo un ritorno dell'investimento per l'installazione e la gestione delle colonnine in aree con bassa penetrazione di veicoli elettrici e delle tecnologie ad alta potenza. Questa azione permetterebbe di evitare di gravare sui Comuni con oneri di gestione, di possesso e ammodernamento e di sostituzione degli asset, che invece diventerebbero di proprietà degli operatori nell'arco della concessione di suolo pubblico.</p> <p>L'oggetto dei fondi si potrebbe riconfigurare come descritto nei seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastrutture di ricarica di potenza al massimo di 22 kW in parcheggi di interscambio con servizi di trasporto pubblico all'ingresso delle aree urbane. • Mix di infrastrutture di ricarica lente, quick e fast in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, dove c'è disponibilità di potenza e dove avviene lo scambio modale dei pendolari (treni, car sharing, taxi, TPL) • Caricatori ad alta potenza (maggiori o uguali 100 kW) in autostrada e sulle super-strade a scorrimento veloce insieme a una valutazione della localizzazione di un numero limitato di HUB di alta potenza nei comuni sopra i 50.000 abitanti; oggi infatti i caricatori ad alta potenza si prevede non ripaghino l'investimento nell'arco della loro vita utile. • Copertura delle aree a fallimento di mercato (es. piccoli comuni non a vocazione turistica), dove gli operatori economici non sono stimolati a intervenire ma al contempo è importante installare per garantire una buona copertura territoriale. Si possono individuare dei parametri, di concerto con ANCI, per caratterizzare queste aree (es. comuni sotto i 10.000 abitanti con bassa varianza di popolazione lungo tutto l'arco dell'anno). 	<ul style="list-style-type: none"> • PNIRE • Dlg 257 2016 	<p>2021-2024</p>	<p>400 M€ Prevedere cumulabilità con POR e fondi strutturali regionali</p>

<p>Agevolazione per le ricariche domestiche e sui luoghi di lavoro: ai fini di orientare la scelta del consumatore verso la mobilità elettrica l'attuale agevolazione ha presentato le seguenti criticità: la parcellizzazione dell'incentivo in un orizzonte temporale molto lungo (10 anni) e l'impossibilità di acquisto dell'infrastruttura di ricarica in leasing. È opportuno perciò:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ridurre l'orizzonte temporale della rateizzazione della quota incentivabile dagli attuali dieci anni a 5 anni. • Eliminare il vincolo della potenza minima pari a 3,7 kW in quanto la maggior parte delle wallbox domestiche hanno potenza pari a 3,7 kW e non sono quindi al momento agevolate; <p>Inoltre in considerazione del fatto che, in particolare in una prima fase, una forte accelerazione nella diffusione dei veicoli elettrificati sarà sostenuta dai veicoli delle flotte aziendali, si propone di estendere la possibilità di beneficiare del credito di imposta previsto per le infrastrutture di ricarica domestica anche per le piccole e medie imprese, con caratteristiche applicative coerenti con la tipologia di infrastruttura installata in ambito aziendale sia per le flotte sia per i dipendenti: per le PMI perciò si propone di eliminare i limiti di potenza e quelli sul numero delle infrastrutture da agevolare e di innalzare a 100.000 euro i relativi limiti di spesa.</p>	<p>Legge di Bilancio 2019</p>	<p>2021-2024</p>	<p>100 M€, fondi a esaurimento</p>
<p>Rete di ricarica dedicata ai veicoli di trasporto merci elettrici: al fine di favorire l'elettrificazione dei veicoli di logistica dell'ultimo miglio (furgoni e camion leggeri di tipologia N1 e N2), bisogna considerare che i trasportatori non possono far affidamento sulla rete di ricarica pubblica, poiché la stessa non garantirebbe una programmabilità delle consegne e delle ricariche necessarie nell'arco della giornata. Sarebbe perciò importante pianificare un sostegno all'infrastrutturazione di</p> <ul style="list-style-type: none"> • nodi di Scambio logistici, • stazioni, • mercati ortofrutticoli, • parcheggi di aree commerciali GDO 		<p>2021-2024</p>	<p>50 M€</p>

MISURE DI SUPPORTO ALL'OFFERTA

Descrizione del progetto	Misure connesse o da modificare	Tempi	Risorse
<p>Bando per Gigafactory batterie: attrarre investimenti per la costruzione di una Gigafactory in Italia di produzione di batterie per mezzi elettrici (1GWh). Principali caratteristiche della misura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sgravi su assunzioni di risorse specializzate under 35 e cofinanziamento a fondo perduto per il sito produttivo (max 40% investimento). • Obbligo di investimento R&D di nuove chimiche e nuovi sviluppi batterie. • Obbligo di relazione (sul modello del Bando IR2, Industrializzazione dei risultati della ricerca, della Regione Piemonte) con le università per percorso di ricerca e assunzione di laureandi e dottorandi • Definizione di un tempo minimo entro il quale l'aggiudicatario non potrà spostare la produzione in un altro stabilimento. • Impianto alimentato da fonti rinnovabili per abbattere l'impronta di carbonio a vita intera delle batterie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Creazione di un bando internazionale – modificare i Contratti di Sviluppo • Legge 181/89 Rilancio aree di crisi industriale • IPCEI 	2021-2023	200 M€
<p>Bando per impianto sperimentale di riciclaggio e riuso batterie: Bando per la realizzazione di un impianto sperimentale di riciclaggio e riuso delle batterie per trazione in ottica di economia circolare. + Progetti di ricerca che insistono sull'impianto in accordo con le università.</p>		2021-2023	50 M€
<p>Includere la mobilità elettrica fra i temi che accedono alle agevolazioni fiscali alle imprese per Formazione: supportare la riqualificazione delle competenze dei lavoratori addetti ai processi produttivi, alla progettazione e fabbricazione dei prodotti, alle reti di vendita (concessionari) e assistenza post-vendita (officine). A tale fine si propone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • integrare il piano Industry 4.0 con voci per la formazione per l'elettrificazione; • uniformare l'aliquota di agevolazione relativa al credito d'imposta per l'intera filiera del veicolo elettrico al 50%; 	Piano Industria 4.0	2021-2024	85 M€

<ul style="list-style-type: none">• consentire il trasferimento del beneficio fiscale tra Legal Entities riconducibili alla medesima società controllante, in caso di progetti unitari di formazione.			
---	--	--	--