

La carta di e_mob 2023

(Il documento redatto dal comitato scientifico di e_mob è stato oggetto di discussione e approfondimento durante i lavori della settima conferenza nazionale della mobilità elettrica. Si precisa che il documento è semplicemente uno strumento di confronto per portare all'attenzione di tutte le governance questi temi inseriti nella carta)

L'anno che sta passando e quello che verrà sono ancora caratterizzate dal posizionamento del nostro paese nello scacchiere europeo.

Le auto elettriche "pure" circolanti in Italia al 30 settembre 2023 sono poco più di 209.000, con le immatricolazioni full Electric che nei primi nove mesi dell'anno sono pari a 45.790 unità, cioè un incremento del 28,17% rispetto allo stesso periodo del 2022.

La quota di mercato in Italia sull'immesso al consumo è **del 3,88%**, in **Francia** è del **15,42**, in **Germania** del **18,59** (355.826 auto vendute nei primi 8 mesi dell'anno 2023) in **Olanda** del **29,07** e in **Inghilterra** del **16,38%**.

Sono quasi **50.000 i punti di ricarica presenti sul territorio**, numero che andrà ad aumentare grazie ai contributi del PNRR. Rispetto a tutte le altre nazioni, il nostro paese ha una rete di ricarica più importante e densa calcolando il rapporto con le macchine circolanti.

Questi dati sul mercato dimostrano che il sistema attuale incentivante all'acquisto non funziona, ma sono sufficienti pochi aggiustamenti a parità di risorse per renderlo più appetibile ed efficace. **Sicuramente finanziare anche i veicoli endotermici non aiuta a promuovere il mercato degli EV nel nostro paese in grado di avvicinarlo agli altri paesi europei.**

Gli obiettivi che il governo si è dato al 2030 attraverso lo strumento del PNIEC sono i seguenti:

- **4 milioni di veicoli elettrici** a batteria e 2 milioni di ibridi plug in
- **Aumento della quota modale del trasporto pubblico locale e dello sharing**

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



- Il 22% dell'energia primaria nei trasporti dovrà provenire da fonte rinnovabili
- 100.000 stazioni di ricarica (circa 200.000 punti di ricarica)

Purtroppo il **primo obiettivo** indicato nel PNIEC, se andiamo avanti in questo modo, senza nessuna modifica d'indirizzo governativa, sarà sicuramente irraggiungibile; gli altri tre possono essere alla nostra portata, grazie soprattutto ai componenti più operativi della comunità di e-mob e, **Ferrovie dello Stato, ATM Milano, Enel, A2A, BeCharge/ Plenitude**, che stanno investendo centinaia di milioni di euro sul Trasporto Pubblico Elettrico, sull'autoproduzione energetica rinnovabile del loro fabbisogno e sull'installazione di sistemi di ricarica sul territorio italiano.

Ma le singole società non possono fare miracoli ed è per questo che chiediamo al Governo e alle Regioni Italiani un cambiamento di passo, individuando e attuando una **concreta visione industriale** che ci permetterebbe di recuperare il ritardo accumulato rispetto all'Europa, nell'essenziali comparti dei trasporti e della mobilità

2

Grazie alle politiche dei rispettivi governi (Germania: 29,319 €/mld (a fondo perduto), di cui circa 8,2 €/mld per la mobilità sostenibile. Francia: 100 €/mld di cui circa 7 €/mld per la mobilità sostenibile. solo per fare un paragone con i paesi simili al nostro) **l'Europa è già oggi il primo mercato mondiale per i veicoli elettrici.**

Servono quindi azioni mirate per favorire l'industria italiana e sulla formazione professionale e di orientamento.

I lavori della settima conferenza nazionale della mobilità elettrica daranno parecchie indicazioni e suggerimenti in questo senso

Ci sono anche dei settori della mobilità sostenibile **dove possiamo essere di esempio trainante** per tutto il resto in Europa: ci riferiamo alla **Mobilità nautica e aerea**, dove abbiamo imprese e professionalità in Italia che ci vengono invidiate nel resto del mondo. Siamo anche dotati di caratteristiche uniche per sviluppare questi settori innovativi, essendo in tutta Europa il paese con il maggior numero di laghi navigabili

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



Proseguiamo con ordine e di seguito elenchiamo alcuni punti su cui ci piacerebbe aprire un dibattito sereno e soprattutto senza pregiudiziali.

Quando la comunità di e_mob nel 2017 ha contribuito a crea il cosiddetto “**tavolo Tiscar**” sotto la presidenza del Consiglio dei ministri, l’abbiamo fatto con la convinzione che occorre ragionare ed essere “tecnologicamente neutrali”, ma fermamente convinti e determinati sull’obiettivo **di ridurre l’impronta ambientale dell’uomo sul nostro “unico” pianeta.**

Pensiamo che tra i diversi fattori che più rischiano di penalizzare lo sviluppo italiano dell’automotive ce n’è uno particolarmente insidioso: **la diffusione di informazioni sulla mobilità elettrica più o meno fuorvianti, quando non palesemente fallaci.**

Al di là dello scontro politico, chiediamo a tutti, semplicemente, di essere almeno **rigorosi sul piano scientifico**, del resto in ballo c’è il futuro di un settore industriale indispensabile per il nostro Paese.

3

Il tema non è semplicemente “**Il mezzo elettrica mi piace o non mi piace**”.

L’auto elettrica è già il presente, e sarà il futuro - Alimentare sistematicamente i dubbi e paure infondate, ha il solo risultato di far perdere tempo prezioso, mentre altri Paesi corrono per farsi trovare pronti a questa trasformazione epocale e come tale complessa e ricca di opportunità (per chi vorrà coglierle).

Uno degli obiettivi di questa conferenza è l’informazione scientifica e la creazione di sinergie tra le diverse imprese.

Dobbiamo tutti impegnarsi per **creare una “squadra Italia”** capace di cogliere le opportunità della transizione ecologica.

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



Nel merito suggeriamo queste azioni:

- **Fiscalità Auto:** al fine di supportare le imprese italiane nel processo di rinnovo del proprio parco auto ed accompagnare la diffusione della mobilità a zero emissioni nel nostro Paese, in linea con gli obiettivi EU di riduzione delle emissioni di CO2 e con i nuovi target PNIEC al 2030, Si richiede da un lato colmare il gap competitivo delle imprese italiane rispetto ai competitor europei **incrementando la percentuale di deducibilità sia per l'acquisto che per il noleggio delle vetture a 0 emissioni siano esse in pool, ad uso promiscuo e per agenti di commercio**, dall'altro accompagnare e supportare i lavoratori italiani nella scelta di una vettura a 0 emissioni, **intervenedo sulla disciplina del fringe benefit**, azzerando il coefficiente di riferimento per le fasce di veicoli elettrici di nuova immatricolazione.
- **Ricarica privata come benefit aziendale:** alla luce della recente risposta n°421/2023 dell'Agenzia delle Entrate in cui viene escluso il riconoscimento della ricarica privata di un mezzo aziendale dalle somme che non concorrono alla formazione di reddito da lavoratore dipendente, **si chiede di modificare l'art. 51 del TUIR (Testo Unico delle Imposte sui Redditi) inserendo la voce di spesa per l'acquisto di energia dedicata alla ricarica elettrica per veicoli, oltre che l'acquisto e la posa in opera della "wallbox", nelle somme che non concorrono a costituire il reddito da lavoro dipendente.**
- **Trasporto Merci:** il trasporto merci su strada è **responsabile del 26% delle emissioni da trasporto stradale** dell'Unione Europea, nonostante rappresenti solo il 2% dei veicoli; quindi, la sua elettrificazione è un passaggio fondamentale per una decarbonizzazione. Alla luce delle misure adottate all'interno fondo Automotive che prevedono la possibilità di accedere agli incentivi destinati ai veicoli N solo contestualmente alla rottamazione di un mezzo inferiore ad euro 4. **Si chiede di prevedere l'accesso agli incentivi dedicati ai veicoli N a zero emissioni anche senza contestuale rottamazione e prevedendo un sostegno anche al noleggio, che ha rappresentato più dell'80% dei BEV N1 nel 2021. Inoltre,**

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



attuare la Euro vignette e quindi l'esenzione del pedaggio autostradale per veicoli a 0 emissioni.

- **Raccolte delle materie seconde.** Nel piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi della pubblica amministrazione, approvato dal governo prevede che ci siano dei criteri premianti per le imprese che decidono di dotarsi dei mezzi a basso impatto ambientale per la raccolta dei rifiuti. L'esperienza in atto di diversi comuni e in particolare a Milano **stanno dimostrando che l'utilizzo dei mezzi elettrici non porta solamente ad un vantaggio ambientale, ma anche a livello economico**, in quanto l'organizzazione della raccolta può avvenire anche in orari notturni. Chiediamo al Governo e alle Regioni di applicare la normativa vigente per applicare i Criteri Ambientali minimi e ai Comuni di prevedere d'inserire l'utilizzo di **almeno il 40% dei mezzi elettrici nei bandi per il servizio di raccolta dei rifiuti**
- **PNRR - Bandi Infrastrutture di ricarica urbani ed extraurbani:** alla luce della pubblicazione dei Decreti ministeriali per le modalità di accesso ai fondi del PNRR (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3) per la concessione dei benefici per la realizzazione di infrastrutture di ricarica veloci nei centri urbani e sulle superstrade, sono emerse immediatamente una serie di criticità che hanno reso la partecipazione ai due bandi (soprattutto quello per le superstrade) estremamente complessa per tutti gli operatori. **Si chiede quindi che le numerose problematiche** riscontrate dagli operatori e condivise durante il ciclo di webinar organizzati dal GSE **possano essere presi in considerazione** in tempi rapidi per modificare i due Decreti ministeriali e conseguentemente i nuovi avvisi di bando previsti per il mese di dicembre 2023.
- **La mobilità Urbana:**
 - Assicurare alle stazioni ferroviarie e alle stazioni di intercambio delle metropolitane il ruolo di **hub della mobilità condivisa ed elettrica** sia per il

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



trasporto di persone e sia quello delle merci, prevedendo un contributo agli enti pubblici alle imprese che le realizzeranno.

- Rendere disponibili i fondi del PSNMS e PNRR per i mezzi BEV anche al Noleggio operativo, al Leasing operativo, a Partenariati Pubblici Privati ed a formule a canone unico che comprende tutto il servizio TPL, ivi inclusa la ricarica.
- Prevedere una **riduzione degli oneri di sistema** previsti dal regolamento ARERA per le aziende di TPL che elettrificano la propria flotta di autobus.
- Prevedere l'accesso agli incentivi dedicati ai veicoli N1 N2 N3 a zero emissioni anche senza contestuale rottamazione e prevedere un sostegno anche al noleggio, che ha rappresentato più dell'80% dei BEV N1 nel 2021.

• Trasporto Navale

Prevedere una **data ultima** entro cui sarà possibile navigare sui fiumi e laghi nazionali esclusivamente con imbarcazioni elettriche, come già avvenuto in diversi paesi europei.

Prevedere lo stanziamento di fondi destinati ad incentivare il **retrofit** delle imbarcazioni attualmente dotate di motore termico

Prevedere degli stanziamenti economici per il **trasporto pubblico navale elettrico**, gestito per la stragrande maggioranza direttamente dallo Stato

• Trasporto Aerospaziale

Proseguire con le attività autorizzative per **la costruzione della rete nazionale dei "vertiporti" per il decollo verticale**, in grado di procedere alla decarbonizzazione del trasporto anche nell'ambito locale. Affiancare e promuovere le attività di sperimentazione effettuate dall'aeroporto di Roma e dalla Sea di Milano.

• Tariffe di ricarica agevolate

- Applicare quanto previsto dal recepimento della Renewable Energy Directive II (RED II), ovvero che il prezzo dell'energia elettrica (incluso quello degli oneri) sui punti di ricarica ad accesso pubblico (tariffa BTVE) sia paragonabile a quello di un

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



cliente residente domestico, al fine di accelerare l'utilizzo di veicoli BEV da parte di chi non possiede un posto auto privato. A tal fine si possono inserire anche politiche incentivanti per quelle fasce orarie in cui il sistema elettrico presenta meno vincoli di disponibilità di potenza (ovvero la fascia notturna e festiva F2-F3).

- **Prevedere una tariffa di ricarica per le pertinenze domestiche (garage che non possono essere allacciate allo stesso contatore domestico) paragonabile a quella domestica**, al contrario di quanto avviene oggi, in cui le pertinenze domestiche sono costrette ad utilizzare la stessa tariffa delle attività commerciali in bassa tensione (ovvero BTA, bassa tensione altri usi).

- Fermo restando che l'interoperabilità a condizioni non discriminatorie è attualmente la soluzione per aumentare le opportunità di utilizzo delle infrastrutture, in considerazione che sul territorio nazionale stanno operando, con grande impegno diversi CPO, Charge Point Operator, con investimenti considerevoli collegati all'infrastruttura, occorre verificare se **l'attuale sistema di erogazione dei servizi tramite gli Mobility Service Provider (MSP) sia ancora il sistema migliore** oppure, sempre sulla base della normativa vigente, e che l'infrastruttura di ricarica dovrà essere di facile utilizzo per il mass market, potrebbe essere più efficace **affidare il servizio direttamente ai CPO**, come avviene nella distribuzione dei carburanti tradizionali, tramite sistemi di pagamento più usuali e diffusi, come quelli attraverso il **POS Fisico (lettore di carte di pagamento)**.

L'introduzione dell'obbligatorietà dell'ad hoc charging prevista dall'AFIR sulle nuove IdR in DC dai 50kW in su, installate a partire da aprile 2024, garantisce una soluzione in tal senso, una soluzione che offre un'alternativa di pagamento occasionale per il cliente finale e una fonte di ricavo diretto del CPO.

Ricerca e sviluppo

- Siamo un paese all'avanguardia sia negli studi e sperimentazione per il riciclo che nel second life dei componenti dei mezzi elettrici.

Siamo già ora in grado di recuperare tutte le materie presenti nelle batterie.

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



Chiediamo quindi che venga sostenuta e finanziata la filiera italiana del riciclo e del riutilizzo dei componenti dei mezzi elettrici, in particolare quella delle batterie.

- **Nel sottosuolo italiano ci sono almeno 15 delle 34 materie prime critiche necessarie per la transizione energetica;** si tratta di componenti necessari per le turbine eoliche, i pannelli fotovoltaici e le batterie delle auto elettriche.

Chiediamo al governo di procedere immediatamente alla mappatura delle zone dove sono presenti queste materie, incaricando gli enti pubblici di ricerca di verificare la fattibilità tecnica, ambientale ed economica per l'approvvigionamento di queste materie indispensabili, per poter essere autonomi rispetto a qualsiasi paese europeo.

L'Italia è in possesso di tutte le tecnologie e materie prime necessarie per non dipendere da nessun altro paese del mondo, compresa la Cina. Siamo invece dipendenti fortemente dalle materie fossili, come il petrolio e il gas naturale.

Uscire gradualmente da questa era non è solo una necessità ambientale, ma soprattutto economica.

COMITATO PROMOTORE



CON IL PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO

