

Audizione Elettricità Futura

Commissione VI Finanze - Camera dei Deputati

Disegno di Legge AC 1973

Modifiche al decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63 in materia di agevolazioni fiscali per favorire la diffusione dei veicoli alimentati ad energia elettrica

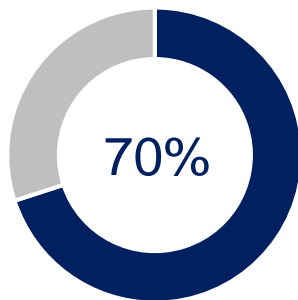
Andrea Zaghi

Direttore Generale, Elettricità Futura

Roma, 29 gennaio 2020



Elettricità Futura è la principale Associazione del mondo elettrico italiano, unisce produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili e da fonti convenzionali, distributori, venditori, trader e fornitori di servizi, al fine di contribuire a creare le basi per un mercato elettrico efficiente e pronto alle sfide del futuro



Dell'elettricità consumata in Italia è assicurata da aziende associate a Eletticità Futura

600
OPERATORI

40.000
ADDETTI

75.000 MW
POTENZA INSTALLATA

1.150.000 km
LINEE

Siamo membri di:



eurelectric



Wind[•]
EUROPE



**RES4
MEDI**

FREE
coordinamento

MOTUS-E



Decarbonizzazione del mix energetico europeo per raggiungere gli obiettivi climatici ed ambientali anche attraverso il rafforzamento del sistema ETS

Elettrificazione nei settori del trasporto e del riscaldamento e raffreddamento per ridurre i consumi energetici accompagnando l'evoluzione tecnologica



Fonti rinnovabili tramite meccanismi efficienti e orientati al mercato per garantire stabilità delle regole e continuità degli investimenti

Mercato elettrico efficiente per le decisioni di investimento e disinvestimento anche grazie a segnali di prezzo di lungo periodo



Digitalizzazione e informazione per rendere i clienti più consapevoli del loro ruolo nel libero mercato anche grazie a reti intelligenti e sistemi di domotica

Salute e Sicurezza delle persone e rispetto dell'Ambiente condividendo le migliori pratiche e promuovendo una cultura del lavoro con l'obiettivo «infortuni zero»



- Lo **scenario dei veicoli elettrici** in Italia ed il contesto internazionale
- Posizione EF su **Mobilità Elettrica e Disegno di Legge AC 1973**
- **Messaggi Conclusivi**

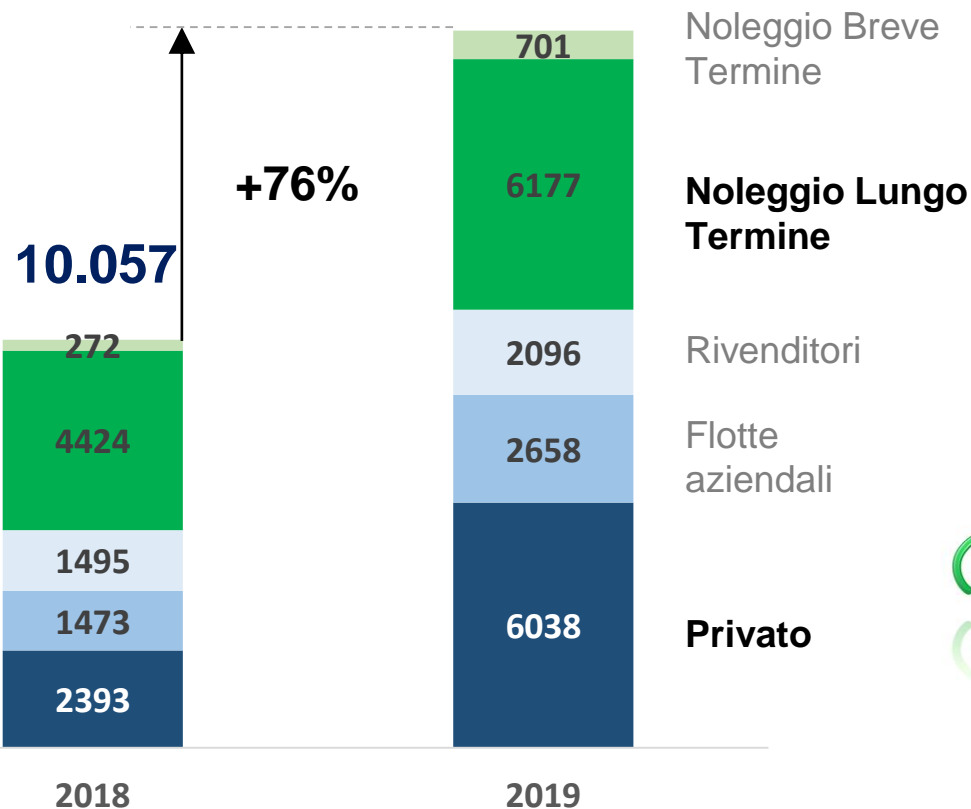


Nel 2019 si è registrata una forte crescita delle vendite di auto elettriche rispetto al 2018

Vendite auto elettriche in Italia 2019
(dati aggiornati a dicembre 2019)



17.670



Parco Circolante italiano auto elettriche



11.459

+242%

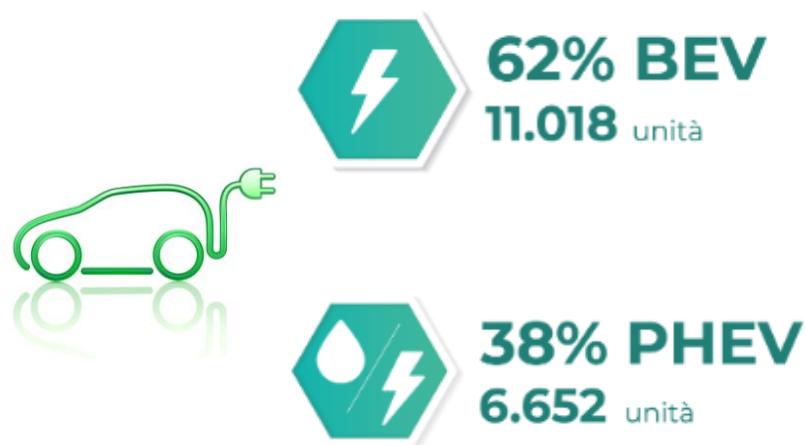
39.186

Vi è stato un aumento complessivo del **+76%** di vendite nel 2019 (rispetto al 2018) con 17.670 auto elettriche. Questo ha rappresentato lo **0,83%** delle vendite complessive nel 2019

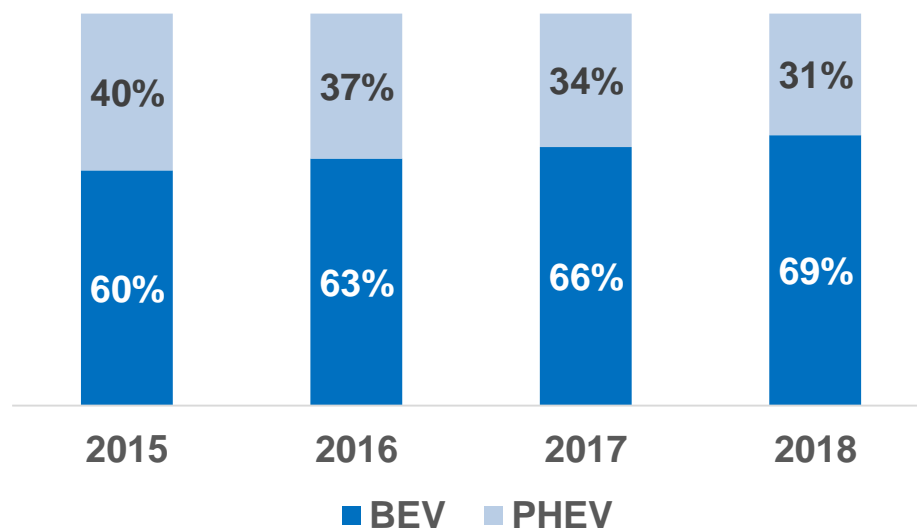
Le Battery Electric Vehicle (BEV) hanno una fetta di mercato maggiore delle Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV)



Vendite auto elettriche in Italia 2019 - Ripartizione BEV-PHEV (dati aggiornati a dicembre 2019)



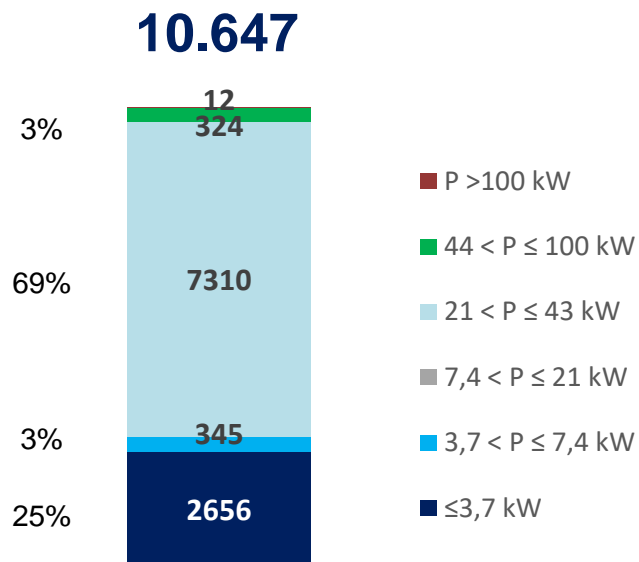
Evoluzione della ripartizione di vendite BEV-PHEV a livello globale 2015-2018*



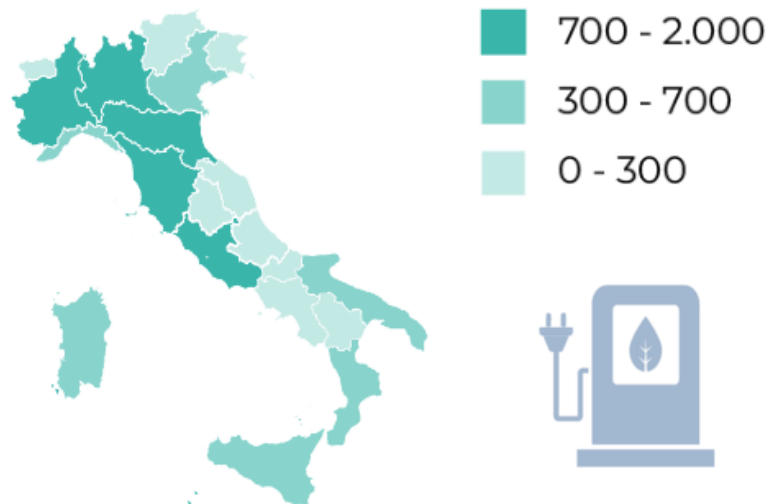
**Nel 2019, le vendite di BEV in Italia sono state pari al 62% del totale di auto elettriche
Tale dato è coerente con il trend globale**

Il numero dei punti di ricarica è in aumento, ma permane una forte disparità di distribuzione geografica

Ripartizione dei punti di ricarica pubblici e privati ad accesso pubblico complessivi per classe di potenza in Italia (dati aggiornati a settembre 2019)



Distribuzione geografica dei punti di ricarica

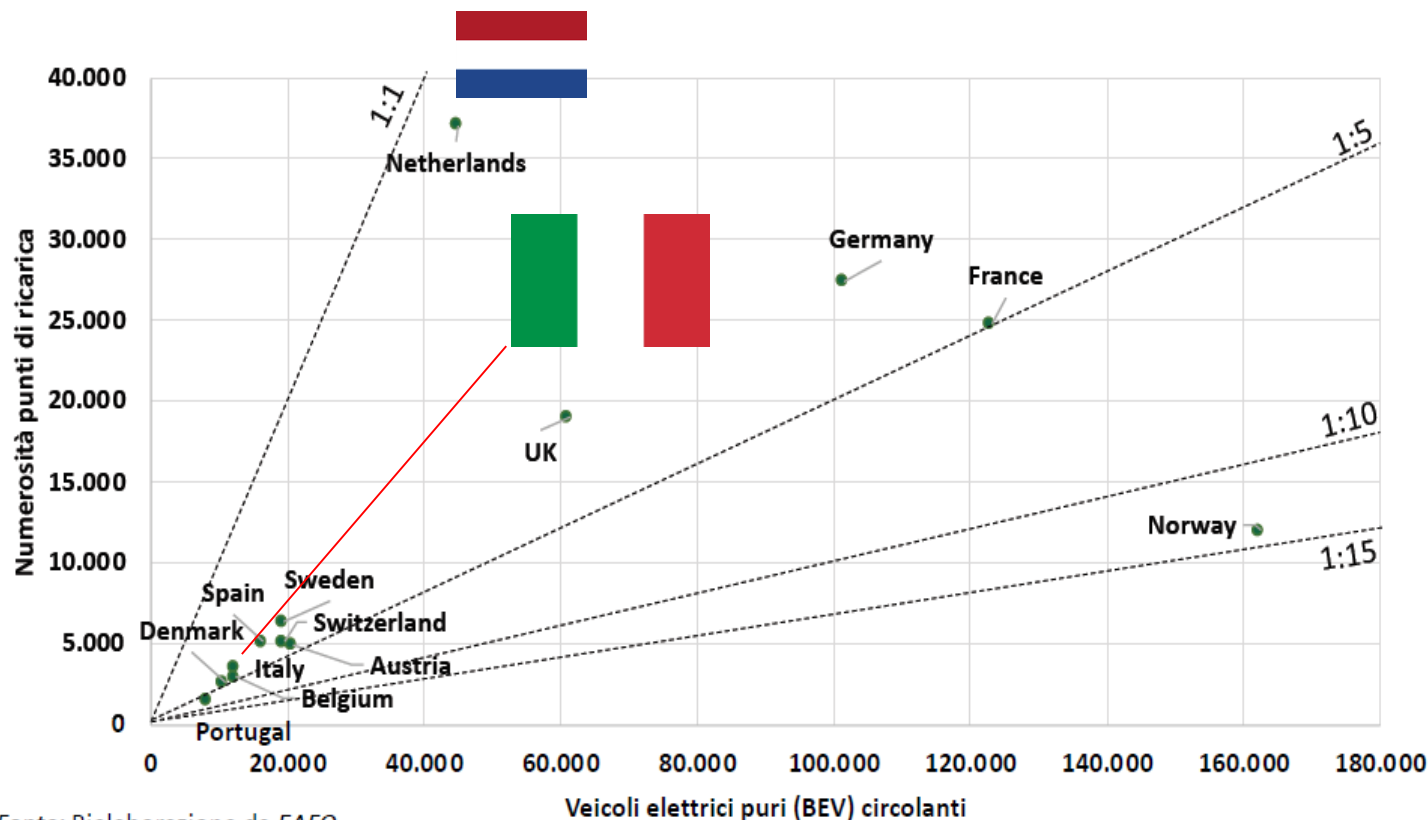


I dati italiani aggiornati a settembre 2019 indicano che i punti di ricarica pubblici e privati ad accesso pubblico sono **10.647** (a fronte di 2741* nel 2017, +288%)

I punti di ricarica ad elevata potenza ($P > 44$ kW) rappresentano tuttavia appena il 3% del totale in Italia



Rapporto tra punti di ricarica e veicoli elettrici puri (BEV) per i maggiori mercati in Europa

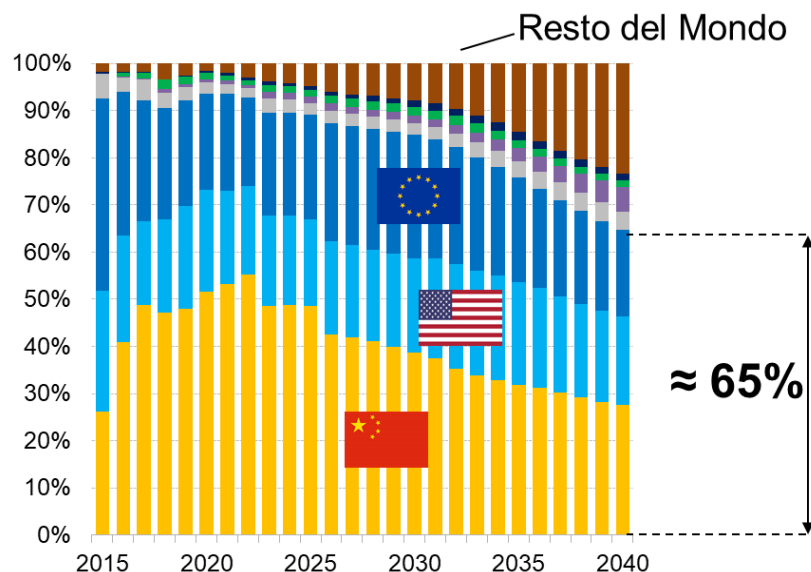


Fonte: Rielaborazione da EAFO

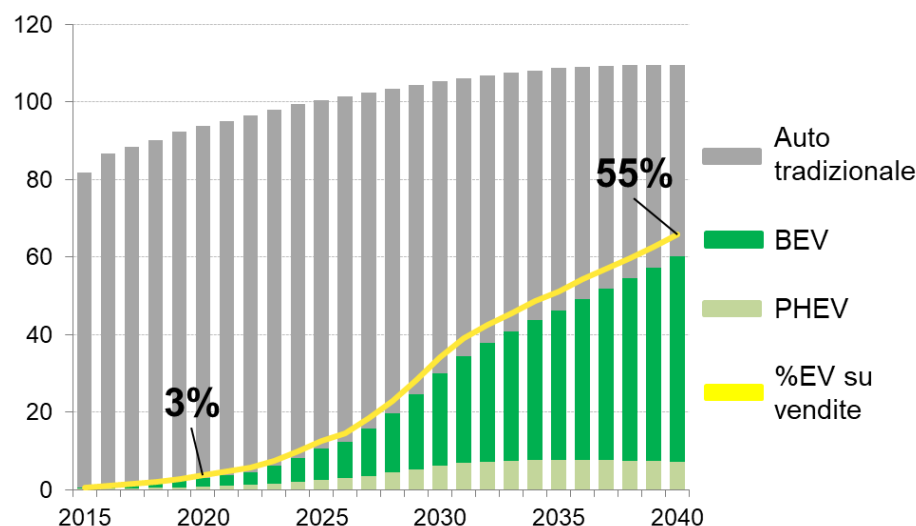
Lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica pubblica e privata è fondamentale per consentire la diffusione dei veicoli elettrici in Italia e deve andare di pari passo con la loro diffusione e con l'evoluzione delle performance di ricarica



Previsioni di ripartizione % del mercato globale EV per area geografica



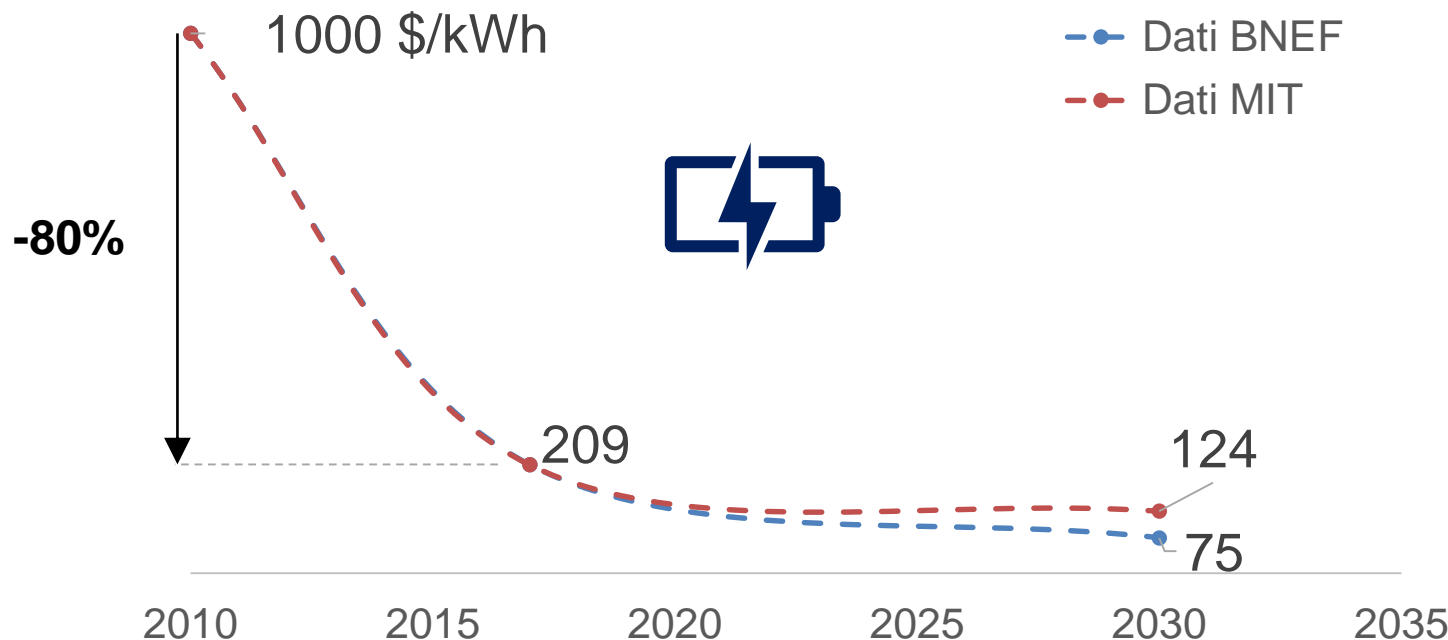
Previsioni di vendite annue di EV a livello globale e confronto con auto tradizionali (milioni)



Nel 2040 si prevede che saranno vendute circa 60 milioni di auto elettriche nel mondo (circa 53 milioni BEV). Più della metà delle auto immatricolate nel 2040 saranno elettriche



Evoluzione del prezzo del pacco batterie per auto elettriche
(tecnologia agli Ioni di Litio) [\$/kWh]



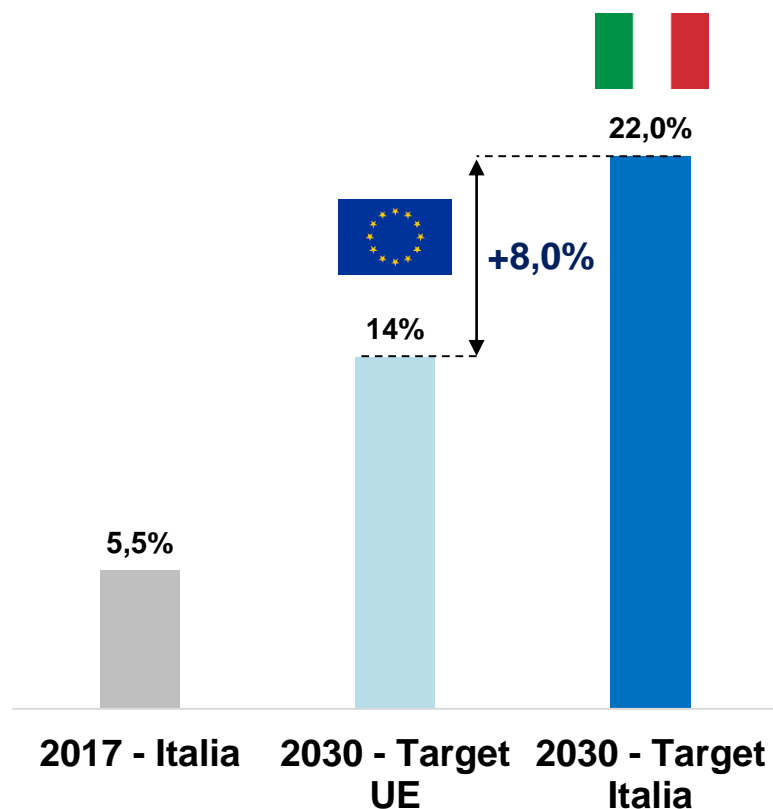
Il prezzo delle batterie agli Ioni di Litio sta diminuendo significativamente (-80% tra 2010 e 2017).
Proiezioni internazionali indicano che il prezzo al 2030 potrebbe arrivare a **75-124 \$/kWh**

Il calo del prezzo delle batterie sarà un fattore di rilievo per l'ulteriore diffusione dei veicoli elettrici

- Lo **scenario dei veicoli elettrici** in Italia ed il contesto internazionale
- Posizione EF su **Mobilità Elettrica e Disegno di Legge AC 1973**
- **Messaggi Conclusivi**



Quota Rinnovabili sui consumi finali lordi di energia nei trasporti



- **L'energia elettrica su strada** rappresenterà il **26,7%*** dell'energia Rinnovabile complessiva nei trasporti. I biocarburanti costituiranno la fetta più importante

Il Piano Energia e Clima introduce un target di **6 milioni di veicoli elettrici al 2030** (di cui 4 milioni BEV)

È stata annunciata anche l'intenzione di «**introdurre quote obbligatorie di veicoli elettrici specificatamente per il trasporto pubblico**»

L'Italia si pone lo sfidante obiettivo di raggiungere una **quota Rinnovabile nei trasporti del 22% al 2030**, ben 8 punti percentuali sopra l'obiettivo complessivo UE-28

- **Elettricità Futura valuta positivamente l'obiettivo di 6 milioni per il parco di veicoli elettrici in Italia al 2030**
- **È importante dare una spinta allo sviluppo della **mobilità elettrica privata** e per il **Trasporto Pubblico Locale**, tra le misure principali:**
 - Prevedere **obiettivi chiari e vincolanti** per lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica;
 - **Semplificare e uniformare** a livello nazionale i processi di installazione dell'infrastruttura e rimuovere gli ostacoli burocratici/normativi
 - **Semplificare ed armonizzare** la regolamentazione locale di accesso agli ambiti urbani, le politiche sulle ZTL, le agevolazioni sui parcheggi, ecc.
 - **Ridurre le componenti regolate delle tariffe** per la fornitura di energia elettrica per i punti di ricarica pubblici (per avvicinarli a quelli per la ricarica «privata»)
 - Permettere un'**agevole procedura di cessione a terzi** delle detrazioni fiscali legate agli interventi di acquisto e installazione del punto di ricarica
- Si auspica inoltre l'introduzione di una **Regia Unica nazionale** che possa agevolare una diffusione equilibrata dell'**infrastruttura di ricarica** sul territorio nazionale

Più del 50% dei fondi assegnati per la realizzazione del PNIRE risultano non assegnati alle Regioni (e quindi di fatto non utilizzabili) per diversi motivi, tra i quali l'assenza di soggetti co-finanziatori, la previsione della regola “*de minimis*” all'interno dei bandi regionali che ha escluso di fatto la partecipazione di un grande numero di operatori, nonché le modalità ed i tempi eccessivi di accesso ai fondi. Per sbloccare l'utilizzo di questi fondi è necessario:

- **Spostare ed accentrare le responsabilità dei fondi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT)** utilizzando un'unica modalità di gestione e formando una graduatoria unica nazionale, con assegnazione diretta agli operatori
- **Prevedere che i fondi vengano utilizzati nella misura di contributi a fondo perduto** a copertura del 100% dei costi sostenuti dall'operatore sia per infrastrutture di tipo “**quick**” che “**fast**”. In questo modo, la proprietà delle infrastrutture rimane in capo agli operatori con ciò facilitandone la gestione, rispetto a quella degli enti locali, e favorendo lo sviluppo di servizi all'utente connessi ai servizi di ricarica
- **Superare la regola del c.d. “*de minimis*”** mediante notifica alla Commissione Europea, alla stregua di quanto già avvenuto in altre realtà europee (iter già intrapreso e concluso con successo dalla Germania nel 2017)

- Il DL dispone agevolazioni fiscali volte a diffondere l'uso di veicoli a trazione elettrica, in particolare mediante:
 1. l'introduzione di una detrazione del 50% per le spese sostenute per l'acquisto di veicoli a trazione elettrica, con rottamazione di veicoli aventi classe energetica inferiore
 2. la previsione di **una detrazione per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici ad alta potenza, ulteriore rispetto a quella già vigente**
- In particolare per **l'infrastruttura di ricarica viene reso detraibile il 20% delle spese**, sostenute nel periodo dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, relative all'acquisto e alla posa in opera nei **luoghi privati aperti a terzi**, in particolare i parcheggi dei centri commerciali aperti al pubblico, di infrastrutture di ricarica ad alta potenza dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con potenza non inferiore a 20 kW

- Elettricità Futura valuta positivamente la volontà del DL di favorire la diffusione dei veicoli elettrici attraverso agevolazioni fiscali (aggiuntive rispetto a quelle esistenti per l'infrastruttura di ricarica) e **auspica una sua rapida emanazione**
- EF ritiene tuttavia che il **sostegno economico** previsto dal decreto **andrebbe ulteriormente sviluppato e potenziato**, anche in vista dell'ambizioso target di 6 milioni di autoveicoli elettrici al 2030 secondo il PNIEC
- La **previsione del meccanismo della cessione della detrazione fiscale a terzi** potrebbe dare un'ulteriore spinta positiva, anche in considerazione della maggiore capienza fiscale dell'azienda rispetto al cliente finale
- È auspicabile l'introduzione di **ulteriori forme di agevolazione**, tra cui:
 - estendere le fattispecie di esenzione dal pagamento di TOSAP/COSAP già previste dall'art. 49 del D.Lgs. 507/1993 ovvero, in subordine, prevedere l'azzeramento almeno per i primi anni al fine di incentivare gli operatori a realizzare delle infrastrutture di ricarica anche in una fase di avvio del mercato caratterizzato da bassi volumi
 - estendere la possibilità di beneficiare del credito di imposta previsto per le infrastrutture di ricarica non accessibili al pubblico di cui alla legge di bilancio 2019 anche per le piccole e medie imprese che intendono adottare una flotta aziendale elettrica tenendo conto della tipologia di infrastruttura installata in ambito aziendale (maggiore potenza addizionale e relativi maggiori costi da sostenere)

- Lo **scenario dei veicoli elettrici** in Italia ed il contesto internazionale
- Posizione EF su **Mobilità Elettrica e Disegno di Legge AC 1973**
- **Messaggi Conclusivi**





- L'**auto elettrica** è in forte crescita in Italia e nel mondo, ma ha ancora **ampi margini di espansione**



- La proposta di **Piano Energia e Clima** pone obiettivi ambiziosi al 2030 per i veicoli elettrici. Sarà fondamentale dare una spinta alla **diffusione dell'infrastruttura di ricarica**



- Il **DL AC 1973** è un **valido punto di partenza**, si ritiene tuttavia importante ulteriormente sviluppare e potenziare il **sostegno economico**, prevedere il meccanismo di **cessione delle detrazioni fiscali** e prevedere **ulteriori agevolazioni** che possano favorire lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica

Contatti

Andrea Zaghi
Direttore Generale,
Elettricità Futura

segreteria@elettricitafutura.it



Elettricità Futura
Piazza Alessandria, 24 - 00198 Roma
Via G.B. Pergolesi, 27 - 20124 Milano
T +39 06 8537281
www.elettricitafutura.it

Seguici su:

