

# **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

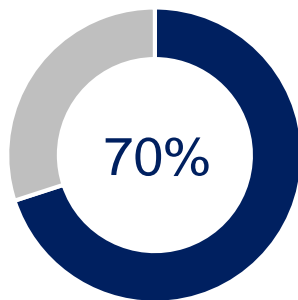
**Andrea Zaghi**

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 Elettricità Futura

600  
OPERATORI

40.000  
ADDETTI

75.000 MW  
POTENZA INSTALLATA

1.150.000 km  
LINEE

**Siamo membri di:**



eurelectric



Wind<sup>•</sup>  
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»



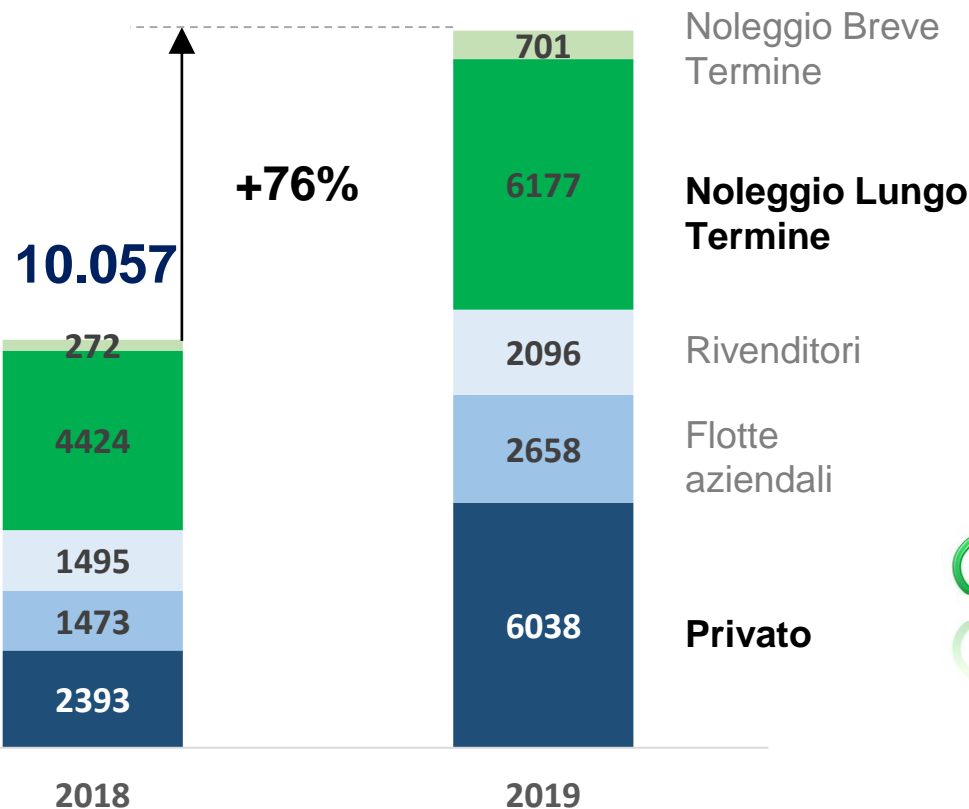
- Lo **scenario dei veicoli elettrici** in Italia ed il contesto internazionale
- Posizione EF su **Mobilità Elettrica e Disegno di Legge AC 1973**
- **Messaggi Conclusivi**



# 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%**

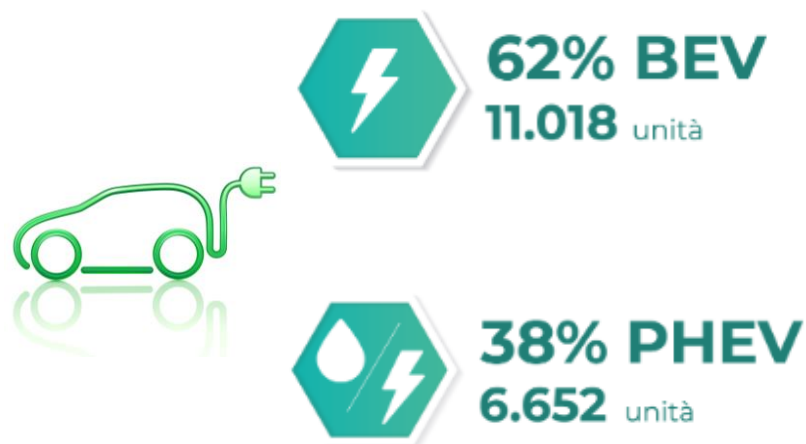
**39.186**

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

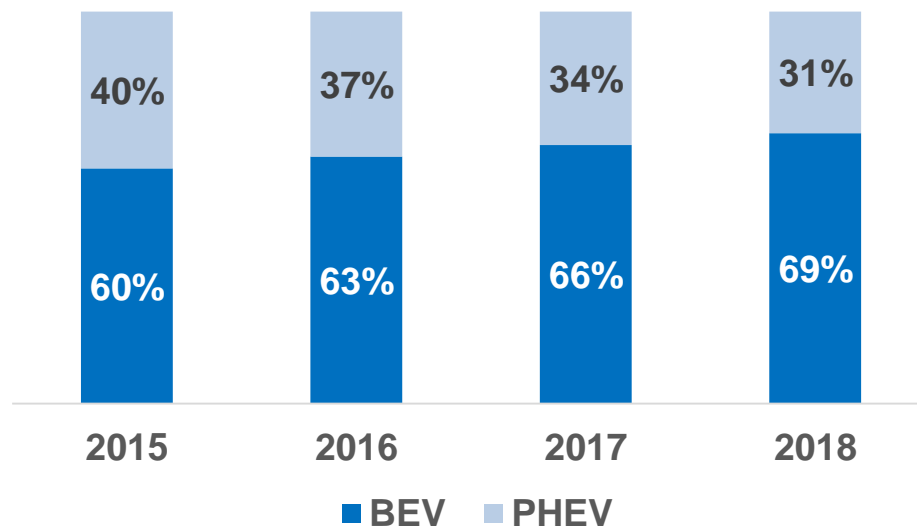
# Le Battery Electric Vehicle (BEV) hanno una fetta di mercato maggiore delle Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV)



**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**

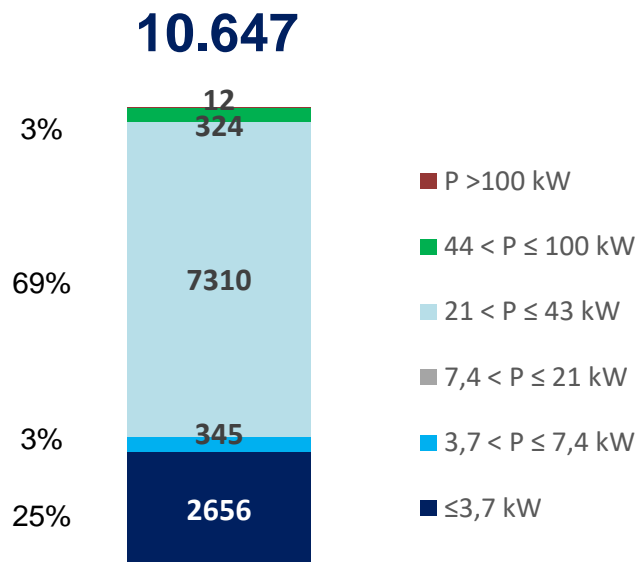
Fonte: Elaborazioni EF su dati Motus-E (dati aggiornati a dicembre 2019) e Politecnico di Milano

\*vendite complessive 2018: 2,1 milioni auto e veicoli leggeri, 2,2% totale

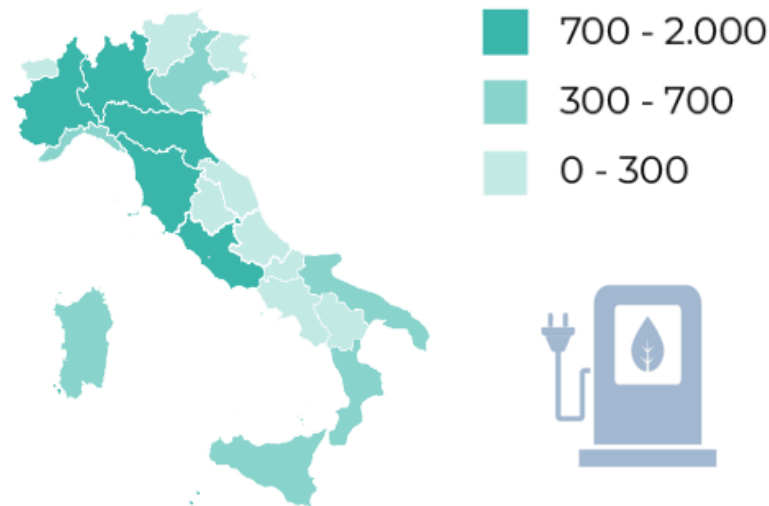


# Il numero dei punti di ricarica è in aumento, ma permane una forte disparità di distribuzione geografica

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

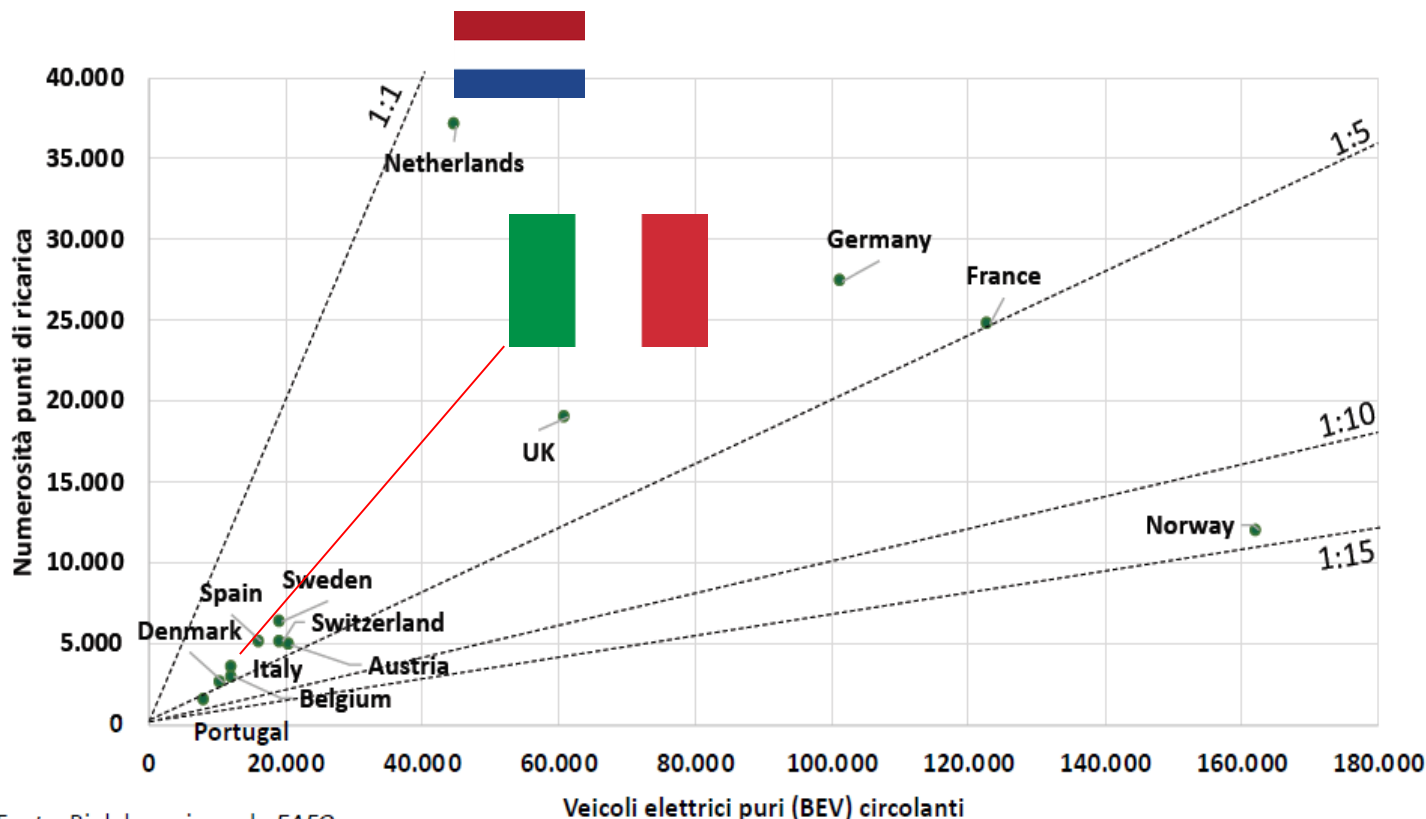


I dati italiani aggiornati a settembre 2019 indicano che i punti di ricarica pubblici e privati ad accesso pubblico sono **10.647** (a fronte di 2741\* nel 2017, +288%)

**I punti di ricarica ad elevata potenza ( $P > 44\text{ kW}$ ) 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



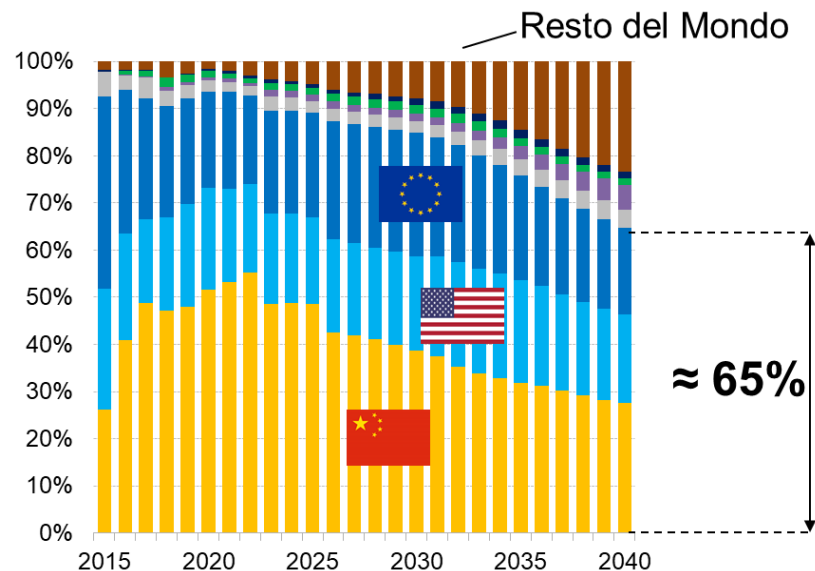
Fonte: Rielaborazione da EAFO

**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**

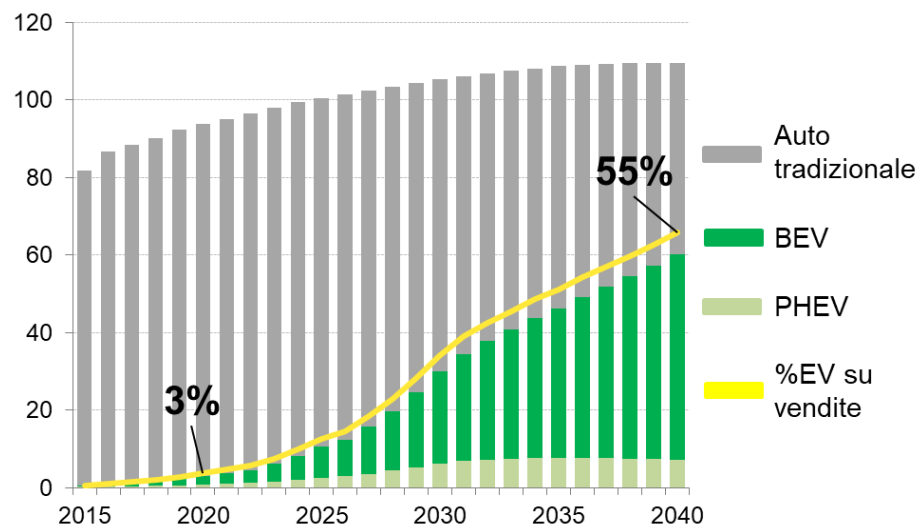




Previsioni di ripartizione % del mercato globale EV per area geografica

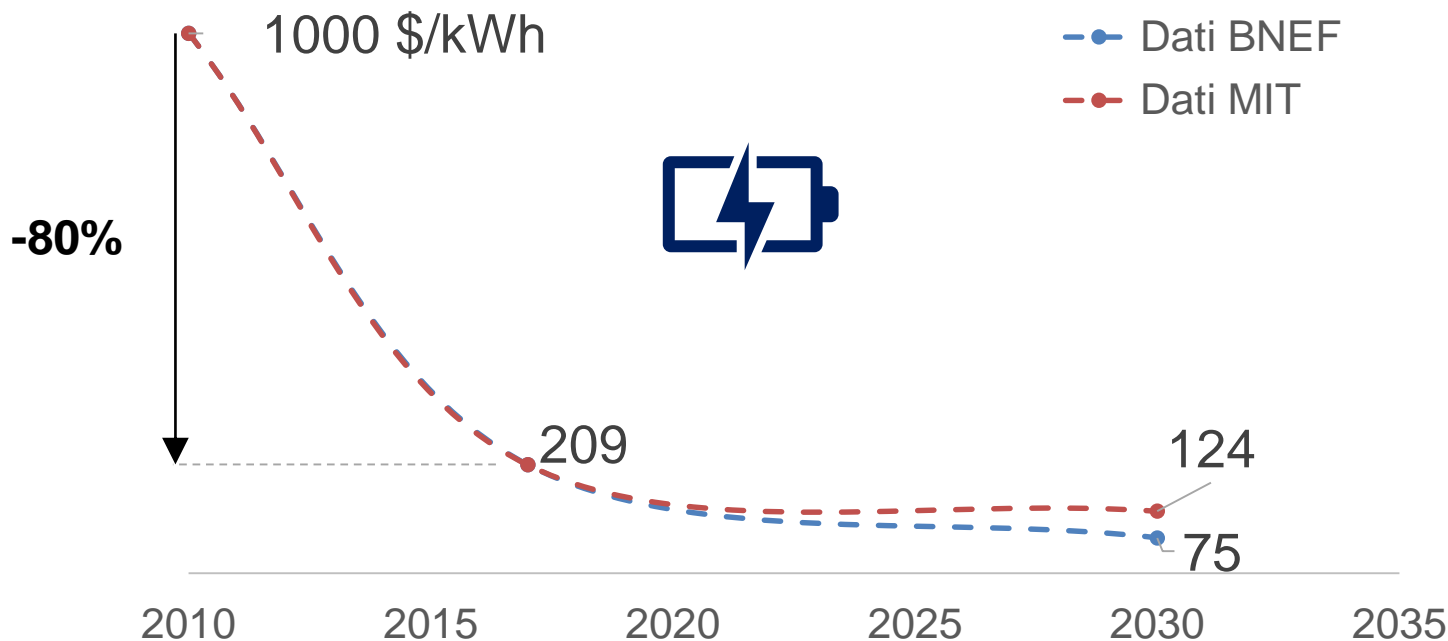


Previsioni di vendite annue di EV a livello globale e confronto con auto tradizionali (milioni)



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]



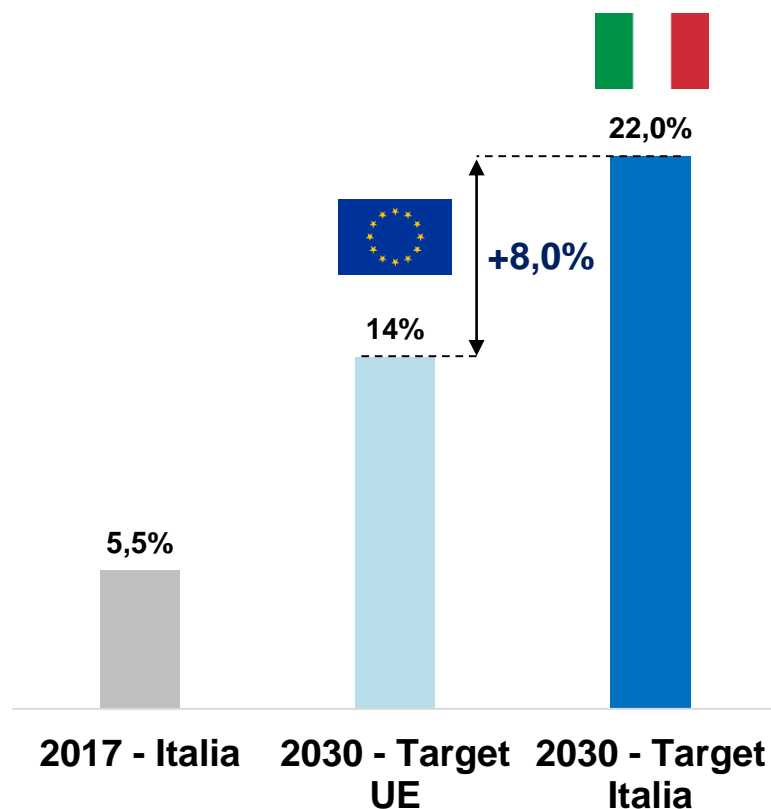
Il prezzo delle batterie agli Ioni di Litio sta diminuendo significativamente (-80% tra 2010 e 2017).  
Proiezioni internazionali indicano che il prezzo al 2030 potrebbe arrivare a **75-124 \$/kWh**

**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](mailto:segreteria@elettricitafutura.it)



Elettricità Futura  
Piazza Alessandria, 24 - 00198 Roma  
Via G.B. Pergolesi, 27 - 20124 Milano  
T +39 06 8537281  
[www.elettricitafutura.it](http://www.elettricitafutura.it)

Seguici su:

