



ENERGIA LIBERA

Segreteria della 10^a Commissione
Industria, commercio, turismo
del Senato della Repubblica

commissioneindustria@senato.it

Bologna, 10 marzo 2020, prot. n. 31

Oggetto: contributo scritto di Energia Libera in luogo dell'audizione del 10 marzo 2020 sull'Affare assegnato n. 396 - Il settore dell'automotive italiano e le implicazioni in termini di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica

Ringrazio, anche a nome del Presidente di Energia Libera Bocchiola, il Presidente Senatore Giroto e tutti gli Onorevoli Senatori componenti della Commissione per aver invitato la nostra Associazione a partecipare, attraverso la presentazione di un contributo scritto, all'audizione in oggetto. Riporto di seguito una breve presentazione di Energia Libera e alcune nostre considerazioni in relazione all'oggetto dell'audizione.

1. Presentazione di Energia Libera

Energia Libera rappresenta importanti imprese attive nel mercato della produzione e vendita di energia elettrica e gas che hanno nei loro piani di sviluppo significativi programmi di investimento in innovazione e sviluppo, anche nel settore dell'efficienza energetica e nella mobilità sostenibile. Lo scopo di Energia Libera è lo sviluppo del mercato e della concorrenza nell'intero settore energetico, da realizzare principalmente attraverso l'approfondimento di temi di scenario e la condivisione di analisi tecnico-economiche sia al proprio interno che con l'intera comunità dell'energia. L'Associazione ha commissionato una ventina di studi a importanti società di consulenza, i più importanti dei quali sono stati presentati in occasione di convegni annuali, e ha partecipato a più di 300 consultazioni pubbliche. I Soci ordinari sono Axpo, Edison, Engie, E.ON, Hera Trading, Repower, Sorgenia e Tirreno Power; i Soci aggregati Alpiq, BKW e Iberdrola. Complessivamente, gli Associati dispongono di circa 22GW di potenza installata (termoelettrica e rinnovabile), producono circa 69 TWh/anno di energia e hanno circa 2.800.000 clienti nel settore elettrico e 3.400.000 nel settore gas. Da circa un anno, su impulso dei Soci più impegnati nello sviluppo di soluzioni per la mobilità sostenibile, l'Associazione ha esteso la propria area di operatività anche tale settore, partecipando al Tavolo *automotive* convocato dal Ministro per lo Sviluppo economico e all'analogha iniziativa dell'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente.

Idee per innovare

Viale Masini 12/14, 40126 Bologna | T +39 0510412410 | C +39 3932471731
alessandro.bianco@energialibera.eu | energialibera@messaggipec.it
www.energialibera.eu



ENERGIA LIBERA

2. I principi della mobilità sostenibile

Lo sviluppo della mobilità con alimentazioni alternative a quelle oggi maggiormente diffuse (il 91,4% del parco circolante nazionale è alimentato a benzina e gasolio), è una condizione essenziale per ridurre le emissioni di gas a effetto serra, di quelli contenenti elementi nocivi, migliorare la qualità dell'aria nelle città e ridurre la dipendenza dal petrolio. Allo stato attuale, in Italia i veicoli ad alimentazione alternativa (EV, ibride, a gas naturale e a GPL) sono il 7,4% del totale contando solo 3,8 milioni di veicoli su 51,3 milioni totali.

Tale sviluppo:

- deve passare, specie nei centri urbani, per meccanismi di internalizzazione delle esternalità ambientali (es. *congestion charge* per ingresso centri urbani, limitazioni o *fee* per veicoli a motore fossile);
- deve avvenire secondo principi di mercato e di neutralità tecnologica, garantendo la parità di trattamento tra tutti gli operatori e la piena interoperabilità delle infrastrutture di ricarica, perché la transizione energetica possa contribuire al massimo alla salubrità e vivibilità dei centri urbani;
- non è incompatibile con l'utilizzo di combustibili fossili molto meno inquinanti già presenti nel mix di alimentazione per i veicoli quali il gas naturale, il gas naturale liquefatto, soprattutto per il trasporto pesante, e il GPL (in forte crescita soprattutto nei veicoli *light-duty*).

3. Le condizioni per favorire la più ampia diffusione della mobilità sostenibile

Concorrenzialità nei servizi di mobilità elettrica

- l'installazione, la manutenzione e/o la gestione delle infrastrutture di ricarica, nonché l'erogazione di eventuali servizi aggiuntivi per l'utente (in altri termini, l'intero servizio di mobilità) devono essere svolte in regime di libera concorrenza;
- deve essere assicurata la parità di trattamento tra tutti gli operatori, evitando che i gestori delle reti e gli operatori appartenenti al loro stesso gruppo societario possano godere di vantaggi competitivi;
- deve essere garantita la piena attuazione delle previsioni normative in materia di accesso e pagamento non discriminatorio alle infrastrutture di ricarica, assicurandone la fruibilità anche agli utenti che non hanno siglato un contratto con il gestore della stazione di ricarica elettrica utilizzata.

Procedure autorizzative e connessione alla rete

- stabilire delle linee guida per l'armonizzazione e la semplificazione dei processi autorizzativi per l'installazione dell'infrastruttura di ricarica, che attualmente ne sta rallentando la diffusione sul territorio nazionale;
- ridurre le tempistiche e semplificare i procedimenti di allacciamento dei nuovi punti di fornitura da parte dei distributori di rete che, nei casi di stazioni di ricarica *ultra fast* (MT) sfiorano complessivamente 8/9 mesi dalla richiesta. Le tempistiche di allacciamento - opportunamente ridotte - devono essere coordinate con quelle delle procedure

Idee per innovare

Viale Masini 12/14, 40126 Bologna | T +39 0510412410 | C +39 3932471731
alessandro.bianco@energialibera.eu | energialibera@messaggipec.it
www.energialibera.eu



ENERZIA LIBERA

autorizzative, al fine di ridurre la complessiva tempistica realizzativa delle infrastrutture di ricarica;

Condizioni tariffarie per l'energia elettrica destinata alla ricarica dei veicoli

- devono essere elaborate delle tariffe specifiche a copertura dei costi di connessione per tutte le tipologie di punti di prelievo dedicati all'infrastruttura di ricarica, i quali rappresentano tra il 30 e il 40% dei costi fissi totali;
- prevedere, compatibilmente con la normativa europea sugli aiuti di Stato e almeno in questa fase iniziale di sotto-utilizzo dell'infrastruttura:
 - a) ad uso pubblico, una riduzione consistente degli oneri nella tariffa BTVE dedicata alle utenze in bassa tensione destinate alla ricarica dei veicoli in ambito accessibile al pubblico, in modo tale da assicurare la copertura dei costi operativi e un maggiore sviluppo della rete di ricarica accessibile al pubblico;
 - b) a uso privato, una tariffa specifica per la ricarica più conveniente di quella attuale, in modo tale da eliminare le discriminazioni esistenti tra gli utenti e favorire una maggiore penetrazione dei veicoli elettrici. Inoltre, bisognerebbe prevedere l'estensione delle agevolazioni per la ricarica privata per tutti gli utenti domestici che possiedono un veicolo elettrico ma che non hanno *box* di pertinenza all'abitazione principale;
- al fine di consentire lo sviluppo di infrastrutture di ricarica ad uso pubblico, è necessaria l'elaborazione di una tariffa in grado di assicurare la copertura, almeno in una prima fase di avvio del mercato, ai rilevanti costi fissi per i punti di ricarica *fast* ed *ultra fast* connessi in MT, anche valutando di estendere la stessa struttura tariffaria già prevista per i punti connessi in BT destinati alla ricarica dei veicoli in ambito accessibile al pubblico. E' fondamentale l'estensione di una tariffazione agevolata ai punti in MT, che favorirebbe lo sviluppo di punti di ricarica capaci di erogare potenze tali da garantire una consistente riduzione dei tempi di ricarica. Un fattore, quello della riduzione dei tempi di ricarica, di estremo rilievo per lo sviluppo del settore;
- favorire il diffondersi di opportunità di ricarica privata anche presso i luoghi di lavoro, soprattutto laddove vengano introdotte flotte aziendali basate su veicoli elettrici, ambito con forti potenzialità di sviluppo;

Agevolazioni fiscali per l'installazione di infrastrutture di ricarica

- l'introduzione di agevolazioni di natura fiscale è utile per supportare la diffusione della mobilità elettrica. Pur ritenendo già valide quelle esistenti, si ritiene che esse possano essere rese più efficaci:
 - a) rivolgendole non solo alle stazioni di ricarica ad uso strettamente privato, ma anche a quelle installate in contesto privato ad uso pubblico, conformazione che al momento è in fase di grande sviluppo;
 - b) estendendone l'applicazione non solo all'acquisto delle stazioni di ricarica, ma anche alla sua installazione e ai lavori connessi. In molti casi, la principale difficoltà e il principale costo per un cliente è la realizzazione del progetto elettrico e dei lavori civili elettrici (obbligatori sopra i 6 kW);
- l'attuale meccanismo di agevolazioni fiscali ad oggi prevede la detrazione fiscale del 50% in 10 anni per le spese sostenute per l'acquisto di una stazione di ricarica ad uso privato con potenza compresa tra i 7,4 kW e i 22 kW, anche da parte di un titolare di impresa. E'

Idee per innovare



ENERZIA LIBERA

- opportuno introdurre agevolazioni più focalizzate alla ricarica domestica, anche di potenza inferiore a 7,4 kW;
- è opportuno prevedere un rafforzamento dei benefici fiscali destinati alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica in ambito domestico e condominiale, ad esempio mediante la riduzione da 10 a 5 anni del periodo utile per il recupero e, in ogni caso, prevedendo la possibilità di cessione del credito.

Restando a Vostra disposizione per ogni chiarimento, Vi porgo i miei migliori saluti.

Alessandro Bianco

Alessandro Bianco - Segretario generale

Idee per innovare

Viale Masini 12/14, 40126 Bologna | T +39 0510412410 | C +39 3932471731
alessandro.bianco@energialibera.eu | energialibera@messaggipec.it
www.energialibera.eu