

Imberti (Anie e-mobility): “Le nuove sfide per l’industria”

DOPO UN ANNO CHIUSO CON EVIDENZE POSITIVE, MA ANCHE DIVERSE INCOGNITE, LE IMPRESE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA CHIEDONO NORMATIVE PIÙ CHIARE E TRASPARENTI PER SFRUTTARE CORRETTAMENTE GLI INCENTIVI. SENZA DIMENTICARE IL TEMA SEMPRE PIÙ CRUCIALE DELLA CORRETTA INFORMAZIONE ANCHE IN RELAZIONE ALL'AUSPICATA CRESCITA DELLE VENDITE DI VEICOLI. «SOPRATTUTTO PER LA PARTE DOMESTICA SARÀ FONDAMENTALE L'IMMATRICOLAZIONE DI NUOVI BEV. QUINDI È NECESSARIO RIMODULARE GLI INCENTIVI PER LE AUTO CON LOGICHE IN GRADO DI TRAINARE LE VENDITE» AFFERMA IL COORDINATORE DEL GRUPPO E-MOBILITY DI ANIE FEDERAZIONE

DI ANTONIO ALLOCATI

Il Gruppo e-mobility di Anie Federazione, nato circa 10 anni fa, rappresenta oggi più di 70 aziende. La strutturazione di questa divisione in un'entità organizzata e stabile risale invece a circa 3 anni fa. La sua composizione interna è eterogenea, sono infatti presenti start-up focalizzate sulla mobilità elettrica, multinazionali che trattano questo settore come uno dei molteplici side-business, passando per grandi aziende nazionali ed estere, oltre a operatori focalizzati nelle energie rinnovabili e sistemi di accumulo con applicazioni anche nel campo della transizione elettrica. «Dalle statistiche che abbiamo raccolto» afferma Omar Imberti il coordinatore del Gruppo. «Il volume d'affari, per il segmento e-mobility, si aggira tra i 65 e i 70 milioni di euro.

Nel confronto con il 2021 la crescita registrata è del 90%, così come estremamente positivo anche il trend della crescita occupazionale, oggi intorno al +40%. Un altro aspetto che vale la pena sottolineare riguarda la focalizzazione sull'infrastruttura hardware che caratterizza le aziende del Gruppo. Non entriamo infatti nel tema della gestione delle colonnine, come ad esempio le tariffe oppure i software degli Emsp, ed eventuali permessi legati all'operatività dei Cpo».

Quali saranno le sfide su cui vi concentrerete per il 2024?

«Innanzitutto supportare una serie di richieste a livello ministeriale su cui ci stiamo focalizzando. Una delle proposte riguarda l'impiego di un Pod unico nell'utilizzo condominiale: una soluzione che andrebbe a risolvere una serie di problemi per le installazioni. Noi proponiamo un Pod che sia dedicato alla ricarica dei veicoli elettrici - che garantirebbe enormi vantaggi in termini di gestione smart della ricarica e della rete - e che sia predisposto anche a nuovi business model. Come ad esempio alla predisposizione della ricarica in tutti i box, con la possibilità di far pagare le operazioni di recharging ai residenti solo nel momento in cui effettivamente essi si agganciano. Si potrebbero aprire scenari interessanti e inoltre risolvere alcune problematiche concrete con cui bisogna convivere oggi, come il collegamento al contatore



«Anie chiederà che i fondi per 73 milioni di euro dedicati alle colonnine per il residenziale vengano riassegnati nel 2024, che la finestra temporale sia più ampia e che l'iter burocratico sia più semplice»

OMAR IMBERTI HA MATURATO UN'IMPORTANTE ESPERIENZA NEL SETTORE E-MOBILITY ATTRAVERSO UNA LUNGA CARRIERA IN SCAME PARRE, DOVE HA RICOPERTO IL RUOLO DI MARKETING MANAGER E-MOBILITY PER PIÙ DI 5 ANNI. DAL 2023 RICOPIRE LA CARICA DI HEAD OF SALES PRESSO ABB E-MOBILITY E DAL 2021 È ANCHE COORDINATORE E-MOBILITY PRESSO ANIE FEDERAZIONE

generale del condominio di diversi energy-meter. Un numero troppo elevato di stazioni connesse potrebbe infatti creare importanti problemi in termini di disponibilità di potenza per come sono dimensionati gli attuali POD condominiali».

Altro tema importante: la ripresa degli incentivi domestici e aziendali...

«Di fatto per il 2024 è ancora tutto fermo. A fine 2023 abbiamo avuto due tipologie di incentivi, uno rivolto al privato emesso dal Mimit e uno per aziende e imprenditori, emesso dal Mase. Sono iniziative nate con criteri e parametri differenti. Quello per le aziende è stato annunciato nel 2020, il decreto attuativo è arrivato nel 2021, la piattaforma è stata attivata nel 2023, dando peraltro pochissimi giorni di tempo per accedere al bonus. In questo modo non è stato di alcun aiuto, ha solo rallentato il mercato nell'attesa che venisse applicato. Occorre dal nostro punto di vista una rivoluzione del modo operando: quando l'incentivo viene annunciato deve diventare operativo in tempi brevi e con delle finestre ben studiate. La stessa cosa vale anche per la parte privata: il decreto è arrivato nel 2022 ma la piattaforma è stata attivata alla fine del 2023. Oltre tutto le regole per usufruire del bonus sono state rese note solo lo scorso ottobre quando la piattaforma è diventata operativa: in questo modo tantissimi utenti convinti di rientrare nell'agevolazione sono rimasti tagliati fuori per tanti motivi. Inoltre, gli incentivi sono stati utilizzati poco sia per le tempistiche che perché la documentazione da fornire era molto complessa.

A conferma di ciò i dati sul sito del Mimit evidenziano come dei 40 milioni stanziati per il 2022 sia stati utilizzati solo il 2%, mentre per i fondi per il 2023 solo 5,76 milioni su 40.

A questo punto rimangono inutilizzati circa 73 MIO di euro che come Anie chiederemo vengano riassegnati per il 2024, che la finestra temporale sia più ampia e che l'iter burocratico sia più semplice. Infine chiediamo che vengano fornite delle specifiche tecniche sulle stazioni che rientrano nel bonus, prevedendo l'utilizzo di ev-charger smart. Oggi il decreto è vago: per assurdo potrebbe rientrare anche la ricarica in Modo 2... Il decreto del Mase al contrario faceva riferimento alla delibera Arera 541, fornendo delle precise indicazioni tecniche. Proponeremo al ministero di affidarsi alle nostre competenze per la parte tecnica delle stazioni, in modo da uniformare le richieste con parametri utili alla finalità con cui vengono installati i caricatori».

La finestra temporale è uno degli aspetti che richiede una modifica urgente affinché gli incentivi siano efficaci...

«Assolutamente. Finestre temporali così ristrette hanno molto poco senso. Gli incentivi devono durare 2 o 3 anni per dare una garanzia solida a chi investe. Oltre a questo, io ribadisco: quando il Governo decide di stanziare i fondi il decreto attuativo deve essere praticamente contemporaneo. Quest'anno, attraverso la richiesta di un altro emendamento, vogliamo portare avanti anche il tema dell'utilizzo di energie rinnovabili come fonte di alimentazione dei veicoli elettrici nel settore dei trasporti: mi riferisco al riconoscimento di certificati di emissione in consumo, i CIC, che oggi sono riconosciuti solo ai biocarburanti e ai carburanti fossili tradizionali. Questo è già previsto dalla direttiva europea, sarebbe una procedura a costo zero per lo Stato, ma sono previsti 2 anni per recepirla. Noi spingiamo affinché il riconoscimento sia già attivo da quest'anno, il che potrebbe contribuire a rendere ancora più competitiva la mobilità elettrica.

Un altro punto su cui lavoreremo è la questione che riguarda la tassazione della ricarica domestica dei dipendenti, tutto sommato semplice da risolvere. Lo Stato può decidere di togliere la tassa sulla ricarica offerta come benefit dall'azienda, oppure, per par condicio, dovrebbe iniziare a tassare anche i buoni carburante. Il nostro approccio è sempre stato votato alla pluralità tecnologica, consentendo cioè una scelta libera e fornendo tutti gli strumenti per scegliere consapevolmente».

Questo tema si lega a quello dell'informazione. Stiamo assistendo a un crescente proliferare di fake news sulle-mobility...

«Già a metà del 2023 abbiamo creato un comitato dedicato proprio al tema dell'informazione. Anie ha comunque pianificato il proprio supporto, anche su questo argomento: parteciperemo a diversi eventi ma abbiamo in mente qualcosa di più strutturato e regolare con l'obiettivo di raggiungere anche le differenti tipologie di media, social e carta stampata. L'obiettivo è proprio riuscire a contrastare un'informazione generica, spesso poco competente o addirittura manipolata, anche con una nostra presenza più incisiva ed efficace in vari contesti».

Quali potrebbero essere i temi su cui puntare?

«Per fare un esempio: ho accennato prima alla ricarica in Modo 2. Dai dati riportati nell'ultimo Smart Mobility Report risulta che più del 40% degli utenti utilizzano ancora la presa Schuko. Se ci pensiamo è una percentuale allarmante, considerando i pericoli di un'impianto elettrico domestico non adeguatamente dimensionato. Ma il fatto che, ancora, questo problema di sicurezza non sia noto agli utenti fa riflettere. Il nostro intento è far sapere che esiste un concreto fattore di rischio e al contempo comunicare i grandi benefici che si ottengono installando una wall box dedicata, magari legata a un impianto fotovoltaico».

In tema di ricarica domestica, dopo il boom Superbonus 110, quale sarà l'elemento chiave per la ripartenza del mercato degli ev-charger dedicati a questo target?

«Per la parte domestica sarà fondamentale l'immatricolazione di nuovi veicoli elettrici. Quindi è necessario rimodulare gli incentivi per la auto con logiche in grado di trainare le vendite. Bisogna pensare a politiche più mirate alla domanda e non alle esigenze dei singoli. Su questo tema il fatto di comprendere negli incentivi anche le flotte aziendali diventa una discriminante fondamentale: proprio le flotte sono il bacino che, tra 3 o 4, anni potrà immettere sul mercato veicoli usati a prezzi molto più accessibili. Non possiamo intervenire con politiche di prezzo sui car maker, ma possiamo fare in modo che le aziende accedano a una serie di incentivi per acquistare auto da 30-35mila euro a prezzi più contenuti e che ritroveremo sul mercato dell'usato. Il mercato dell'usato sull'elettrico, va ricordato, consente di rimettere in vendita veicoli praticamente nuovi: l'autonomia della batteria non viene intaccata per circa 1.500 cicli di ricarica, ovvero quasi 400mila km. Spostandoci sul pubblico, invece, potremo ancora contare sui fondi del PNRR che, anche se non sempre impattano direttamente sulla filiera distributiva, riguarderanno la mobilità elettrica, incentivando l'installazione di nuove infrastrutture. Questo è uno dei settori dal maggiore potenziale di crescita».

Tornando all'ambito domestico, è stato confer-

mato il proseguimento della sperimentazione Arera...

«Esatto. Arera ha appena pubblicato una nuova delibera (634/2023/R/eel) confermando la ripresa della sperimentazione dal 14 febbraio 2024 e fino al 31-12-2025. La sperimentazione inizialmente aveva coinvolto circa 2mila soggetti che vi hanno preso parte facendone domanda entro l'aprile dello scorso anno. In questa prima fase, che è durata 3 anni, è stato fatto un ottimo lavoro, utile per capire come impostare eventuali iniziative future. Inoltre nella consultazione di Arera si ipotizza l'introduzione, a partire dal 2025, del CIR (Controllore dell'infrastruttura di ricarica) elemento abilitante alle funzioni di V1G. Sarà però determinante che vengano creati i presupposti per la sua diffusione sia tra i produttori di stazioni di ricarica (una unifor-



«Già a metà 2023 abbiamo creato un comitato dedicato al tema dell'informazione. Vogliamo contrastare la diffusione di notizie generiche, fuorvianti e addirittura manipolate»

mità di regolazione tecnica a livello europeo è un elemento auspicabile) sia tra gli "aggregatori" e, soprattutto, prevedendo benefici reali per gli utenti finali. È in corso una sperimentazione presso RSE che ci aspettiamo possa dare esiti positivi per la fine del 2024. Nel frattempo la possibilità di aumentare la potenza a 6 kW in fascia F3 rimane una bella opportunità che merita di essere adeguatamente pubblicizzata».

Per chiudere, facciamo il punto sull'attuale situazione del V2G. Se ne parla molto ma pare che applicazioni concrete siano ancora lontane...

«Ci sono due temi da tenere presenti. Da una parte quello regolatorio, che determina cosa deve fare la colonnina rispetto all'auto: è già stata pubblicata una normativa dedicata, la ISO 1518/20. Quindi i costruttori di ev-charger conoscono le caratteristiche che i dispositivi devono rispettare. Dal punto di vista del rapporto tra colonnina e rete, aspetto che varia da nazione a nazione, invece, la parte regolatoria manca ancora, ma il CEI vi sta lavorando e ci aspettiamo novità nei prossimi mesi. Mancano però ancora tasselli importanti. In primis sono pochissime le auto che lo supportano, in particolare per la AC, dove si avrebbero i maggiori benefici visto la connessione alla rete di tale modalità per tempi medio-lunghi... Viceversa per le ricariche rapide sarebbe poco efficace perché, appunto, il driver utilizza ricariche FAST per caricarsi velocemente e non certo per restituire energia alla rete. Poi c'è da considerare il punto di vista dell'utente: per incentivare il V2G andrebbe remunerato, ma anche qui manca ancora tutta la regolamentazione necessaria. Infine, in ambito domestico, la maggior parte dei possessori di BEV potrebbe restituire corrente durante la notte, quando però la rete non ha particolare bisogno di supporto. Un possibile sviluppo lo potremo avere applicandolo presso i punti di ricarica aziendali, dove le auto restano a caricare in sosta durante la giornata lavorativa, assicurando maggiore resilienza della rete e i grandi benefici della ricarica smart e dei vantaggi sia del V1G sia, in futuro, del V2G».

AR