

IL PUNTO SULLA TRANSIZIONE ELETTRICA, GLI EFFETTI DEGLI INCENTIVI AUTO SU TARIFFE PUBBLICHE E MERCATO DELLE WALL BOX, L'IMPORTANZA STRATEGICA DELL'ELETTRIFICAZIONE DELLE FLOTTE, I VANTAGGI DELLA PUN E LO STOP AGLI ENDOTERMICI ENTRO IL 2035: DI QUESTO E MOLTO ALTRO PARLA FABIO PRESSI, PRESIDENTE DI MOTUS-E, ASSOCIAZIONE ITALIANA NATA CON L'OBIETTIVO DI PROMUOVERE L'E-MOBILITY



Bonus auto: un volano per ricarica pubblica e privata

Nata nel 2018 con l'apporto di 7 associati, Motus-E raggruppa attualmente più di 100 tra soci e partner lungo tutta la catena del valore della e-mobility, e rappresenta il più autorevole interlocutore del comparto per le istituzioni a tutti i livelli. L'associazione - che recita un ruolo chiave per accompagnare l'Italia nel processo di decarbonizzazione dei trasporti, garantendo un continuo flusso di dati e informazioni a supporto di addetti ai lavori, politica e cittadini - lo scorso marzo ha nominato presidente Fabio Pressi, Ceo di A2A E-Mobility: «Motus-E negli ultimi anni ha visto un'accelerazione molto importante in termini di rappresentatività dell'intera filiera della mobilità

elettrica. Oggi rappresentiamo quasi 100 realtà tra costruttori di veicoli, operatori della ricarica, produttori di infrastrutture, società di servizi e centri studi. Il nostro valore aggiunto, che ci rende unici nel panorama italiano, è proprio quello di mettere insieme tutti i soggetti coinvolti nell'elettrificazione dei trasporti. Riunire sotto un unico cappello i mondi dell'automotive, dell'energia e dei servizi connessi alla mobilità è una peculiarità che ci consente di approfondire in modo olistico tutte le spigolature della transizione elettrica. Oggi più che mai, infatti, questi comparti stanno convergendo e ciò impone una visione sempre più trasversale del settore per comprenderne al meglio criticità e opportunità. Questa caratteristica di Motus-E si traduce in azioni di contenuto che contribuiscono

a dare una visione concreta e puntuale dell'industria in cui operiamo: la forza dell'associazione è quella di avvicinare e compattare filiere che fino a pochi anni fa non avevano l'esigenza di essere così unite tra loro». Abbiamo intervistato Pressi a inizio giugno, a poche ore dall'attivazione dei tanto attesi incentivi auto: uno switch che può rappresentare un'importante opportunità per tutta la filiera e per il sistema Paese nel suo complesso.

Dopo mesi dall'annuncio finalmente il Governo ha sbloccato i tanto attesi Bonus auto...

«Abbiamo accolto positivamente il fatto che, come già noto, i veicoli a zero emissioni possano beneficiare degli incentivi unitari più corposi. Questo è stato sicuramente un segnale importante, che aiuterà tanti cittadini a passare alla mobilità elettrica e a beneficiare dei suoi vantaggi, anche se continuiamo a non comprendere la ratio del mancato allineamento del 'cap' di prezzo per le auto elettriche incentivabili a quello delle ibride plug-in. Inoltre, siamo l'unico grande Paese europeo dove ancora si incentiva l'acquisto di veicoli endotermici, a cui peraltro è stata destinata la quota maggiore delle risorse. Guardando all'immediato futuro, il passo successivo dovrà essere

«Nell'immediato, un'attività "pratica" a cui stiamo rivolgendo grande attenzione è quella della transizione delle flotte aziendali. Queste giocheranno infatti un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'e-mobility»

necessariamente quello di iniziare a costruire i meccanismi incentivanti con una visione a medio termine: abbiamo potuto infatti constatare che i bonus annunciati e poi non messi subito a terra, così come la poca chiarezza sulle prospettive delle agevolazioni, provocano una grande confusione tra i consumatori e sul mercato».

Quando sarà possibile valutare l'impatto del Bonus sulle immatricolazioni di Bev?

«Naturalmente, prima di vedere gli effetti concreti dell'incentivo sui dati di mercato bisognerà attendere dei "tempi tecnici", relativi all'evasione degli ordini effettuati con il nuovo bonus e all'immatricolazione dei veicoli. Ci aspettiamo un fortissimo rimbalzo delle registrazioni di auto elettriche».

Riguardo alla ricarica pubblica, come si può intervenire per rendere l'esperienza ancora più user friendly?

«Il tema della tecnologia applicata all'e-mobility è tra le priorità dell'associazione, proprio perché è una componente fondamentale nell'utilizzo di una vettura a batteria e coinvolge diversi attori: dai produttori di automobili agli operatori della ricarica, dalle società che sviluppano applicazioni, al mondo dell'infotainment, fino alle big tech. Molti soggetti possono trovare nella mobilità elettrica un'opportunità di interfaccia per fornire servizi utili agli utenti. Questa epocale evoluzione implica un veicolo sempre più connesso e inserito in un contesto in cui la user experience è destinata a evolvere e a migliorare costantemente. Pensiamo ad esempio alle possibilità di pianificare

percorsi in base allo stato di carica della batteria e magari alle tariffe: c'è tutta una serie di strumenti che potranno aiutare l'utente non solo a semplificare la ricarica, ma anche a risparmiare in base alle sue routine di utilizzo. A questo proposito è importante citare la PUN (Piattaforma Unica Nazionale) dedicata alle colonnine ad accesso pubblico. Motus-E sta collaborando con il GSE, che gestisce la piattaforma, affinché possa evolversi in prospettiva in uno strumento utile a migliorare l'esperienza di ricarica per tutti gli utenti della mobilità elettrica».

Tornando agli incentivi, poco prima dell'entrata in vigore il Governo aveva paventato la possibilità di introdurre le accise sulla ricarica...

«Questo è un altro dei temi su cui è necessario fare chiarezza e Motus-E sta già contribuendo alla realizzazione di un report dedicato ad approfondire proprio questo argomento, su cui è molto facile incorrere in errori di valutazione. Forse non tutti sanno che sull'energia elettrica già sono applicate accise, oneri parafiscali e oneri generali di sistema, e che quantificando il peso dei diversi oneri sul kWh di energia elettrica o di origine fossile (considerando cioè il contenuto energetico di 1 litro di benzina o di diesel, ndr) la ricarica elettrica pubblica subisce oneri maggiori o almeno comparabili rispetto ai carburanti liquidi. Il tema, quindi, è ben più articolato di quanto possa apparire in prima battuta. In attesa della pubblicazione del sopraccitato studio, è indispensabile chiarire che sarebbe un controsenso pensare di tassare una tecnologia per la sua maggiore efficienza. Sarebbe come

aumentare le imposte sulle auto che consumano meno perché consentono all'utente di risparmiare carburante. O premiare il fumo per ottenere maggiori accise sulle sigarette, senza considerare i connessi costi sociali di salute pubblica. Si tratta di un tema da affrontare con attenzione, come siamo certi che sarà fatto nelle sedi opportune».

Quali saranno le future priorità per l'associazione?

«Oltre a continuare a lavorare per una filiera nazionale della mobilità elettrica forte e competitiva a livello globale, nell'immediato un'attività "pratica" a cui stiamo rivolgendo grande attenzione è quella della transizione elettrica delle flotte aziendali. Abbiamo formulato una proposta di intervento sulla fiscalità delle auto aziendali, già condivisa anche dalle maggiori associazioni italiane del settore automotive. Le flotte aziendali e la ricarica presso il posto di lavoro - insieme a quella domestica - giocheranno un ruolo fondamentale nello sviluppo della transizione. Anche perché l'auto aziendale consente da un lato di far toccare con mano la tecnologia agli automobilisti, facendogliene percepire tutti i vantaggi, e dall'altro di far nascere un mercato dell'elettrico usato di qualità, importantissimo per consentire a sempre più persone di passare alla mobilità elettrica. Oltretutto, gli obiettivi di sostenibilità sempre più stringenti per le aziende stanno contribuendo a rendere l'elettrificazione delle flotte una priorità. La proposta di intervento riguarda le percentuali di deducibilità dei costi di acquisto o

“PREZZI PIÙ BASSI? LI AVREMO CON L'AUMENTO DEL PARCO BEV CIRCOLANTE”

L'INCREMENTO DI BEV IN CIRCOLAZIONE POTRÀ AVERE EFFETTI POSITIVI ANCHE SULLE TARIFFE DELLA RICARICA PUBBLICA, CHE NELL'ULTIMO PERIODO HANNO SUBITO AUMENTI IMPORTANTI. FABIO PRESSI SPIEGA QUALI SONO LE COMPONENTI CHE INFLUISCONO SUL COSTO DELLA RICARICA PUBBLICA

«Riguardo alle tariffe di ricarica pubblica, la consistenza del parco circolante elettrico è un fattore a dir poco fondamentale. Per comprendere a pieno il motivo è utile fare qualche passo indietro e vedere come si forma il prezzo del kWh ricaricato dall'utente alle colonnine a uso pubblico. Andiamo con ordine e partiamo da ciò che paga l'operatore dell'infrastruttura, il charging point operator (Cpo). Per semplificare al massimo, possiamo dire che la "bolletta" del Cpo - relativa a ciascuna stazione di ricarica - è composta da quattro voci di costo principali che possono essere schematizzate in questo modo:

» **Materia energia:** è la somma del valore del prezzo unico nazionale dell'elettricità (PUN) e dei costi relativi alle operazioni di acquisto dell'energia.

» **Oneri:** somma degli oneri di trasporto e degli oneri generali di sistema. Il valore complessivo degli oneri può essere ripartito a sua volta in 3 componenti essenziali:

- Quota potenza: costo fisso che dipende dalla potenza messa a disposizione degli utenti nella stazione di ricarica (es: 600 kW per una stazione con 4 punti di ricarica da 150 kW di potenza ciascuno). Questa voce di costo da sola costituisce di gran lunga la quota maggiore degli oneri e per il Cpo non varia in funzione dei kWh erogati. Il costo sostenuto è sempre lo stesso, il che vuol dire che lato utente l'incidenza sul singolo kWh può diminuire solo all'aumentare dei kWh erogati.



- Quota energia: costo variabile in funzione dei kWh erogati.

- Quota punto: costo fisso per la gestione del POD.

» **Accise:** l'imposta fissa applicata alla quantità di elettricità erogata.

» **IVA:** l'imposta sul valore aggiunto che viene applicata (in forma piena, al 22%) alla somma di tutte le voci precedenti, accise incluse.

Questa, per semplificare, è la "bolletta" del Cpo, che in precedenza ha sostenuto anche i costi per l'installazione e la connessione delle colonnine e che sostiene i costi operativi e di manutenzione della rete. Vale ricordare che per le ricariche pubbliche in bassa potenza i Cpo possono usufruire della tariffa BTVE, che riduce l'impatto degli oneri. Fin qui abbiamo parlato dei Cpo, ma come sappiamo è un altro il soggetto che fornisce il servizio di ricarica

all'utente finale: l'e-mobility service provider (Emsp), che "acquista" l'elettricità dal Cpo - versando a sua volta nuovamente l'IVA, sempre al 22% - per poi interfacciarsi con l'utente nella fase di ricarica (con i relativi costi operativi della piattaforma). In alcuni casi, il Cpo può integrare anche un proprio Emsp. Ciò premesso, la tariffa pagata dall'automobilista deve coprire tutte le voci di costo elencate - in cui un peso preponderante come abbiamo visto è fisso -, con un ulteriore 22% di IVA, e consentire agli attori della filiera di iniziare a rientrare degli enormi investimenti messi in campo per garantire all'Italia una rete composta oggi da oltre 54mila punti di ricarica diffusi su tutto il territorio. Alla luce dell'incidenza dei costi fissi in capo agli operatori della ricarica, è del tutto evidente quindi che il tasso di utilizzo delle colonnine rappresenti un elemento cruciale per il pricing. Il ritardo accumulato rispetto all'Europa del circolante elettrico italiano, a fronte di un'infrastruttura già molto estesa, fa sì infatti che tutti i costi fissi e incompressibili siano spalmati su un volume di kWh erogati ancora molto basso, contribuendo così ad alzare sensibilmente il costo del singolo kWh per l'utente finale. Per questo, l'aumentare del circolante elettrico - e il conseguente incremento del tasso di utilizzo dell'infrastruttura - si rifletterà in un abbassamento delle tariffe per gli automobilisti. E sempre per questo motivo, è aritmeticamente impossibile che le tariffe di ricarica possano muoversi parallelamente al solo costo della componente energia».

«Tra gli oneri, la Quota potenza è costo fisso che dipende dalla potenza messa a disposizione degli utenti nella stazione di ricarica. Questa voce di costo da sola costituisce di gran lunga la quota maggiore degli oneri e per il Cpo non varia in funzione dei kWh erogati. Questo significa che, per utente finale, l'incidenza sul singolo kWh può diminuire solo all'aumentare dei kWh erogati, ovvero all'aumentare delle ricariche effettuate.»



MOTUS-E HA RECENTEMENTE PUBBLICATO UN VADEMECUM REALIZZATO IN COLLABORAZIONE CON ANACI PER FARE CHIAREZZA SULLE PROCEDURE RELATIVE ALL'INSTALLAZIONE DI UNA WALL BOX IN AMBITO DOMESTICO E CONDOMINIALE

di leasing finanziario e di noleggio, in base alle emissioni di CO₂, e l'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto. Un intervento che ci avvicinerrebbe alle best practice europee. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità elettrica e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno questa tecnologia».

Motus-E è particolarmente attiva nella pubblicazione di report, guide e documenti utili a comprendere la transizione. Quali sono gli ultimi temi?

«Come associazione ci impegniamo moltissimo sulla formazione e sulla divulgazione, proprio attraverso lo sviluppo di studi e documenti utili a comprendere con precisione i contorni e i trend di questo settore. Da poco abbiamo lanciato una survey condotta insieme all'Enea rivolta a chi è già un automobilista elettrico, per raccogliere le impressioni e i commenti degli utenti e aiutare tutto il settore a fornire agli ev-driver servizi sempre più in linea con le loro esigenze e preferenze. Sempre restando nell'ultimo periodo, abbiamo pubblicato una guida estremamente utile per chiunque voglia ricaricare l'auto a casa o in condominio».

Cosa può dirci di più su questa iniziativa?

«Il sondaggio di cui ho appena accennato è stato strutturato anche per capire le esigenze degli e-driver nel contesto della ricarica privata, e contestualmente abbiamo lanciato questa guida ad hoc realizzata insieme ad Anaci, l'associazione nazionale amministratori condominiali e immobiliari, per fare chiarezza una volta per tutte sull'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali. Si tratta di uno strumento estremamente utile per i cittadini e per gli

stessi amministratori. Il documento si propone come un vero e proprio vademecum per illustrare l'esatto iter per le installazioni e sgombrare il campo da qualsiasi possibile dubbio».

Quanto è importante oggi per Motus-E la lotta alle fake news e a un'informazione poco chiara sull'auto elettrica?

«La campagna "Facciamo Chiarezza" inaugurata lo scorso marzo è uno dei punti cardine nella strategia di Motus-E, perché come dice giustamente in questo momento c'è un problema molto serio legato alle informazioni scorrette legate alla mobilità elettrica che circolano soprattutto su alcuni social network. Curiosità e dubbi sono naturali e assolutamente sani di fronte a una nuova tecnologia ed è molto grave che i cittadini possano incorrere così facilmente in risposte che spesso sono delle vere e proprie fake news. Chi le diffonde probabilmente non si rende conto dell'enorme danno che fa a tutto il Paese, che rischia di perdere il treno di un'evoluzione tecnologica ormai ineludibile a livello globale. Se andiamo a recuperare gli articoli usciti negli anni '80 su Internet è accaduto qualcosa di molto simile. Al tempo si parlava di una tecnologia che avrebbe distrutto posti di lavoro, messo in ginocchio la produzione energetica e via dicendo. Interrogarsi sulle nuove tecnologie è più che lecito, l'importante però è che ai dubbi si risponda in maniera corretta, per evitare che si trasformino in paure irrazionali e prive di fondamento. L'auto elettrica sta seguendo esattamente la traiettoria prevista dalla curva di Gartner sul cosiddetto hype cycle delle nuove tecnologie: inizialmente si ha un picco di interesse, seguito da una fase di disillusione - quella che stiamo attraversando oggi - che sfocerà a sua volta nella fase di plateau, in cui effettivamente la novità prende piede con una curva più piatta, imponendosi silenziosamente sul mercato di massa. Per il nostro Paese è fondamentale prepararsi adeguatamente e per tempo a questo cambiamento».



«Siamo l'unico Paese europeo dove ancora si incentiva l'acquisto di veicoli endotermici, a cui peraltro è destinata la quota maggiore delle risorse»

A questo proposito quali sono i feedback sulla transizione elettrica a livello europeo? Esiste il pericolo di un dietro front sulle scadenze fissate al 2035 per il phase-out degli endotermici?

«Innanzitutto, credo che sul 2035 ci sia stato un grande difetto comunicativo da parte dell'Europa, che ha avuto ripercussioni enormi sulla percezione della mobilità elettrica, specialmente nel nostro Paese. La scadenza del 2035 rappresenta un obbligo in capo all'industria, ma è stato percepito erroneamente come un'imposizione rivolta ai cittadini, che saranno invece i primi beneficiari di questo cambiamento, molto più graduale di quanto voglia far intendere qualcuno. La similitudine che mi piace ripetere spesso è che il 2035 è un po' come la data dell'esame di maturità di mia figlia: una scadenza utile per farsi trovare preparati quando servirà. L'obiettivo è fare sì che l'industria sia pronta per la transizione e la decarbonizzazione e la macchina si è già messa ampiamente in moto. Analizzando la situazione con assoluta trasparenza, è molto difficile pensare che 2 o 3 anni in più possano cambiare lo stato delle cose. Il rischio, anzi, è che le ipotesi di possibili allungamenti dei termini inducano le aziende più piccole a pensare di poter rallentare sulla transizione. I grandi player con una visione internazionale sanno bene che il mondo continuerà a muoversi in questa direzione a prescindere dal 2035 e non corrono questo rischio, ma bisogna stare molto attenti ai messaggi più o meno alterati che filtrano alle imprese più piccole. A livello nazionale ed europeo, uno degli ambiti in cui dobbiamo investire di più è la filiera delle batterie, per essere più competitivi, e più in generale occorre costruire una vera politica industriale per il settore automotive. Abbiamo un know-how invidiabile in questo comparto ma per continuare a essere leader a livello globale non dobbiamo più guardare solo al passato, ma accelerare verso il futuro».