

Gentili,

Vi scrivo a nome di Motus-E, prima associazione italiana costituita su impulso dei principali operatori industriali, del mondo accademico e dell'associazionismo ambientale e d'opinione per favorire la transizione del settore nazionale dei trasporti verso l'adozione massiva di mezzi sostenibili, promuovendo la mobilità elettrica e divulgandone i benefici connessi alla tutela ambientale.

Vi allego la posizione della nostra associazione sul documento in oggetto, come richiesto dalla procedura indicata sul sito della consultazione.

Come associazione rimaniamo a disposizione per confrontarci sia sulle indicazioni generali contenute, sia sui calcoli e le valutazioni degli andamenti di mercato analizzati nel PNIEC.

Ringraziandovi per la vostra disponibilità,

Vi porgo cordiali saluti.

Dino Marcozzi

dino.marcozzi@motus-e.org

www.motus-e.org

M. +39 329 628 3617

**Osservazioni della associazione MOTUS-E
nell'ambito della procedura di Valutazione
Ambientale Strategica (VAS) del Piano
Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima
(PNIEC) ai sensi degli artt. 13 commi 5 e 14
del D.Lgs. n. 152/2006**

*Posizionamento di MOTUS-E sullo sviluppo della elettrificazione
dei trasporti*

PREMESSA ANALISI VAS

La VAS conferma una debolezza del Piano, già segnalata da molti esperti del settore nella prima fase di consultazione, che è quella di essere troppo generico relativamente alle misure che verranno intraprese per il raggiungimento degli obiettivi di Piano e ai relativi tempi di attuazione.

Come si legge a pag.276 del Rapporto Ambientale “Il PNIEC è uno strumento di natura strategica e non scende nel dettaglio delle misure né localizza alcun progetto o intervento specifico sul territorio. Le misure previste sono numerose e con caratteristiche molto differenti e per molte di esse è difficile fare una valutazione e un’analisi degli effetti sull’ambiente, che in ogni caso è di tipo qualitativo proprio perché non sono sufficientemente definite e localizzate”.

Le misure previste daranno certamente un contributo agli obiettivi di sostenibilità indicati, ma la vaghezza con cui esse vengono presentate non rende possibile una chiara correlazione tra provvedimento e target PNIEC.

Stante l’impossibilità di entrare nel merito delle singole misure ci limitiamo in questa sede a re-inviare le osservazioni già comunicate ai ministeri competenti sul Piano stesso, nella speranza che alcune di esse possano essere accolte.

Il presente documento costituisce una sintesi del contributo di MOTUS-E, la prima Associazione italiana di dialogo tra stakeholders della mobilità elettrica italiana, alla stesura del Piano Nazionale Energia e Clima, elaborato dal Governo Italiano. Tale contributo vuole essere complementare alle azioni di consultazione pubblica e fornire un quadro organico delle strategie e delle azioni che possono/devono essere intraprese per una reale efficacia nel campo della mobilità sostenibile.

Tutti gli interventi normativi e le indicazioni di policy previsti dal presente testo sono illustrati con maggiore dettaglio e dati a supporto nel documento di posizionamento in versione integrale.

Decarbonizzazione

La neutralità tecnologica non appare come una politica opportuna in un momento critico come quello presente, nel quale occorre fare scelte nette e coraggiose per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione. Solo l'elettrificazione può garantire tali obiettivi e nei tempi richiesti. La tecnologia elettrica per il trasporto è energeticamente la più efficiente, è commercialmente pronta e presenta dei costi marginali decrescenti a fronte di benefici, in termini ambientali, economici e sanitari crescenti, con l'aumento del ricorso alle fonti rinnovabili nella produzione di energia elettrica.

Il rischio che si corre seguendo l'attuale schema "neutrale" è quello di non riuscire a rispettare i vincoli e obblighi imposti dalla Comunità al 2030, e ritrovarsi in ritardo a compiere i passi successivi, al 2040 e 2050, per non aver intrapreso una direzione precisa sulla mobilità a emissioni zero e per aver favorito eccessivi investimenti su infrastrutture di transizione.

Indicazioni di policy

Tutte le indicazioni fornite di seguito presuppongono l'attuazione di programmate e strategiche riforme regolatorie, oltre a investimenti infrastrutturali che renderanno possibile il rispetto degli obblighi di decarbonizzazione al 2030 e al 2050.

- 1. Riduzione del parco circolante di veicoli privati.** Il parco circolante è oggi costituito da un numero di veicoli molto elevato (quasi 39 milioni al 2018). Riteniamo necessario ipotizzare una significativa riduzione, investendo sul cambio di paradigma verso la *Mobility as a Service*, con il positivo riflesso di aumentare il tasso di utilizzo dei mezzi privati (che oggi si attesta appena al 5% del tempo), parallelamente potenziando il TPL urbano e periurbano. È stato pertanto costruito uno scenario di riduzione progressiva che porta il volume del Parco Circolante a 32 milioni di veicoli nel 2030 (v. Appendice). Questo valore è calcolato mantenendo costante il numero di nuove immatricolazioni annuali, circa 2 milioni, a fronte di una crescita del tasso di sostituzione, che passa dall'attuale 3,5% al 8%. Supponiamo infatti che negli anni a venire tutte le classi di auto inferiori all'EURO 4, che costituiscono circa il 40% dell'attuale parco circolante, avranno serie limitazioni o divieti di accesso nei contesti

urbani, causando un problema di circolazione per tali veicoli, che dovrebbe essere sostituiti o rottamati. Le principali caratteristiche degli scenari elaborati sono relative ad ipotesi di una crescita accentuata dopo il 2025 e di una parimenti progressiva riduzione dei modelli ibridi, ribaltando il rapporto proposto dal PNIEC alla luce delle percentuali di vendita sul totale dei veicoli elettrificati cui già oggi si assiste (70% BEV e 30% PHEV a settembre 2019). Proponiamo perciò di **rivedere, per i mezzi privati, i target di BEV a 4 milioni di unità e dei PHEV a poco meno di 1 milione**. Questa ipotesi tiene conto dell'attuale andamento del mercato, della sostanziale riduzione del costo dei veicoli puramente elettrici, dello sviluppo delle infrastrutture di ricarica e rappresenta un andamento di progressiva minor convenienza degli ibridi plug-in. **Va sottolineato che tale scenario rappresenta un passo importantissimo per raggiungere, se non per superare, il target del 21,6% di consumo da fonti rinnovabili e di riduzione dei consumi di 2,6 Mtep nei trasporti.**

Per poter raggiungere tale risultato è necessario ipotizzare l'introduzione di politiche dedicate e mirate. Riteniamo adeguato introdurre dei target minimi vincolanti di penetrazione di veicoli elettrici all'interno di ogni segmento del Parco Circolante da raggiungere e accompagnare con politiche dedicate. È essenziale rimarcare la volontà di cambiare il modo di spostarsi, andando a diminuire il valore di spostamenti tramite auto private, a favore di soluzioni alternative, come il trasporto pubblico la mobilità condivisa e il car-pooling, ma al contempo considerando la micromobilità e lo smart-working che contribuiscono ad una riduzione conglomerata del parco circolante (costituito da auto private). Applicando questo tipo di shift modale possiamo ipotizzare come cambierebbe lo scenario del Parco Circolante al 2030 con penetrazioni di auto elettriche e a gas, ma ancora con una forte presenza di auto "tradizionali", ovvero a combustione interna. Bisognerebbe partire da questi valori per poter mettere in atto un cambiamento con policy dedicate alla mobilità che cambi concretamente la costituzione del Parco Circolante.

2. **Supporto di policy che favorisca l'elettrificazione delle flotte aziendali.** Sarebbe senza dubbio opportuno e consigliabile introdurre un sistema di premi e penali per le PA. Questo stimolerebbe quelle realtà che non rispettano tali obblighi a ottenere dei risultati migliori sia per mezzo di una penale che disincentivi questo comportamento, sia con lo stimolo di "fare bene" per vedersi aggiudicare dei premi. Appare però decisivo sostenere economicamente anche i privati, fleet manager e i proprietari dei veicoli da lavoro, nell'elettrificazione dei mezzi. È tuttavia importante rimarcare che qualunque tipologia di incentivazione si scelga, dovrà rivolgersi non più al proprietario del mezzo, ma all'utilizzatore dell'asset (più del 90% delle auto in flotta in Italia sono in noleggio a lungo termine).

Abbiamo quindi avviato la costruzione di una proposta di revisione delle attuali percentuali di detraibilità dei costi dei mezzi nel caso in cui si scelgano mezzi elettrici. Tale proposta risulta di più facile realizzazione legislativa, giacché comporterebbe una modifica contenuta del TUIR, sarebbe confacente al trattamento delle flotte che avviene in altri paesi Europei oltre che agli efficaci meccanismi incentivanti sulla *fleet taxation* che hanno rappresentato un forte stimolo in Olanda e UK. Questo meccanismo inoltre può avvantaggiare direttamente

chi fa uso del mezzo, anche senza un acquisto dello stesso. La proposta consisterebbe in un'agevolazione verso i veicoli a zero emissioni (e per quelli al di sotto dei 60gCO₂/km), per il momento M1, a uso promiscuo e uso non esclusivamente strumentale alla attività di impresa (cosiddette auto in pool), così come per i mezzi dei liberi professionisti e degli agenti di commercio. Le modifiche del trattamento dei suddetti mezzi, valide in una finestra minima di 3 anni e differenziate per le fasce 0-20 e 20-60 gCO₂/km, si configurerebbero nelle seguenti misure:

- Eliminazione/aumento del costo massimo fiscalmente deducibile sia per l'acquisto, sia per il leasing sia per il noleggio.
- Aumento della percentuale deducibile del prezzo di acquisto o della rata di leasing o noleggio.

Quanto riportato permetterebbe una penetrazione del vettore elettrico piuttosto rapida sia nelle applicazioni già citate, sia nel car sharing e nei taxi, che rappresenterebbero il primo contatto dei cittadini con le auto elettriche. A tal proposito inoltre suggeriamo, all'interno dei regolamenti degli enti locali, di inserire esplicitamente che i mezzi di servizi di interesse pubblico siano totalmente elettrici nelle città metropolitane dal 2025.

- 3. Elettrificazione progressiva del Trasporto Pubblico Locale.** Il TPL appare come il segmento più appetibile per promuovere un cambiamento culturale in favore dell'elettrico, soprattutto in virtù del fatto che il Total Cost of Ownership appare già favorevole per i bus elettrici. La molto minore necessità di interventi di manutenzione e relativi costi operativi associati che contraddistinguono la tecnologia elettrica fanno del TPL una soluzione economicamente vantaggiosa e sostenibile per il trasporto urbano e periurbano. Supportiamo e crediamo in una forte crescita nel settore dei bus elettrificati, che si espanderà sensibilmente in futuro specialmente nell'ambito urbano. Per questo abbiamo prospettato un parco circolante al 2030 di circa 150.000 mezzi, in linea con gli studi già citati e con gli scenari di ASSTRA e Cassa Depositi e Prestiti, suddivisi 50% privati e 50% pubblici, come più o meno si ripartiscono oggi. Sarebbe altresì necessario introdurre obiettivi minimi di penetrazione dedicati solo ai bus elettrici, così come un fondo di finanziamento distinto e separato da i mezzi a combustibili alternativi, evitando l'effetto drenante del ricorso a di carburanti fossili (ad es. metano) nel caso di finanziamento comune alle "alimentazioni alternative".
- 4. Interventi di adeguamento del quadro di supporto legislativo allo sviluppo di una rete di infrastrutture di ricarica sul territorio.** Riteniamo necessaria una revisione della Direttiva 2014/94/UE (AFID) e un adeguamento normativo che tenga conto delle evoluzioni del mercato e delle necessità degli utenti, oltre a una accurata mappatura, pubblica e in continuo aggiornamento, delle infrastrutture di ricarica presenti sul territorio nazionale.
- 5. Uniformità dei regolamenti locali,** declinando in modo omogeneo i target fissati a livello nazionale in obiettivi locali o uniformando le politiche di incentivazione non economica in

tutti i Comuni (ad esempio garantendo la sosta gratuita agli EV sulle strisce blu, consentendo l'accesso alle ZTL non pedonali e lungo le corsie preferenziali).

6. **Integrazione dei veicoli con la rete.** È altresì centrale, quando si affronta il tema della mobilità elettrica, non pensare solo a una mera sostituzione *tout-court* dei veicoli circolanti, ma intendere i veicoli come dei veri e propri sistemi di stoccaggio mobili, inquadrandoli come parti di un sistema integrato fra FER, reti di distribuzione e trasmissione e aggregatori. In particolare, riteniamo opportuno che vengano affrontati i temi relativi allo storage per la flessibilità del carico, alla possibilità di intervenire sulla domanda dei carichi di rete sia fissi sia mobili (*Demand Response*), e massimizzando l'autoconsumo in loco.

Politiche Industriali

L'industria italiana dell'automotive rappresenta circa l'11% di tutto il fatturato del manifatturiero e occupa circa 250.000 persone (150.000 nella componentistica autoveicolare).

La tendenza all'elettrificazione dei *power train*, la conseguente semplificazione dei veicoli e la crescente domanda di veicoli elettrici nel mercato di riferimento sono dinamiche che potrebbero costringere le imprese a impegnarsi in grossi investimenti in innovazione dei processi e dei prodotti, in formazione del personale e nel riassetto della propria *supply chain* di appartenenza.

Per far fronte a queste dinamiche la Politica dovrà impegnarsi nello sviluppo di reti di PMI diversificate, strumenti per incentivare le imprese a investire in innovazione, cambio di processi e formazione di nuove competenze, agevolazioni per attrarre da mercati esteri lavoratori ad alta specializzazione su sistemi di accumulo, digitalizzazione e comunicazione applicate alla mobilità nelle imprese italiane, strumenti di formazione e riconversione delle competenze verso il settore del *Mobility as a Service* e della *Platform economy* applicata ai trasporti.

Per questi motivi, riteniamo strategico **inserire nel Piano un capitolo dedicato alla Mobilità**, nel quale poter analizzare le implicazioni dell'elettrificazione dei trasporti e l'impatto dei veicoli elettrici sulla rete elettrica.

A copertura delle manovre di politica industriale sopracitate può essere certamente utile **rivisitare i Sussidi Ambientalmente Dannosi censiti dal MATTM** e provvedere ad una rimodulazione degli stessi che porti ad una sostanziale diminuzione degli stessi Sussidi, ad esempio rivedendo le imposte sulle fonti fossili (si pensi ad esempio alle attuali accise sul gas metano per autotrasporto). Anche una **modulazione della tassazione dei veicoli inquinanti** può supportare politiche di sostituzione del parco circolante (tra i più vecchi l'Europa) verso mezzi elettrificati.

APPENDICE

Riduzione Parco Circolante di Veicoli Passeggeri

Tab. 1 - Scenari di nuove immatricolazioni fino al 2030

Nuove Immatricolazioni		2018	2020	2025	2030
Elaborazione di:	MOTUS-E				
Passenger Car	VALORE TOTALE	1.960.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
	% EV	0,26	1,00	10,00	50,00
	% PHEV	0,24	1,00	5,00	5,00
LCV	VALORE TOTALE	182.000	200.000	200.000	200.000
	% EV	0,3	1,50	15,00	40,00
	% PHEV	0	0	0	0
TPL	VALORE TOTALE	4.000	4.000	4.000	4.000
	% EV	2	5,00	20,00	50,0
	% PHEV	0	0	0	0
HGV	VALORE TOTALE	25.582	30.000	40.000	50.000
	% EV	0	0	5,00	7,00
	% PHEV				

Tab. 2 Scenari del Parco Circolante fino al 2030

Parco Circolante		2018	2020	2025	2030
Elaborazione di:	MOTUS-E				
Passenger CAR	VALORE TOTALE	38.945.674	37.000.000	35.000.000	32.000.000
	EV	20.000 (0,04%)	50.000 (0,14%)	700.000 (2%)	4.000.000 (12,50%)
	PHEV	5.000 (0,01%)	35.000 (0,09%)	415.000 (1,19%)	915.000 (2,86%)
LCV	VAL TOT	4.135.182	4.200.000	4.300.000	4.400.000
	EV	4.708 (0,11%)	8.000 (0,19%)	106.000 (2,47%)	406.000 (9,23%)
	PHEV	0	0	0	0
TPL	VALORE TOTALE	50.000	54.000	64.000	74.000
	EV	500 (1,0%)	820 (1,52%)	3.620 (5,66%)	13.620 (18,41%)
	PHEV				
HGV	VALORE TOTALE	580.000	620.000	720.000	800.000
	EV	0	0	5.600 (0,78%)	20.400 (2,55%)
	PHEV				