



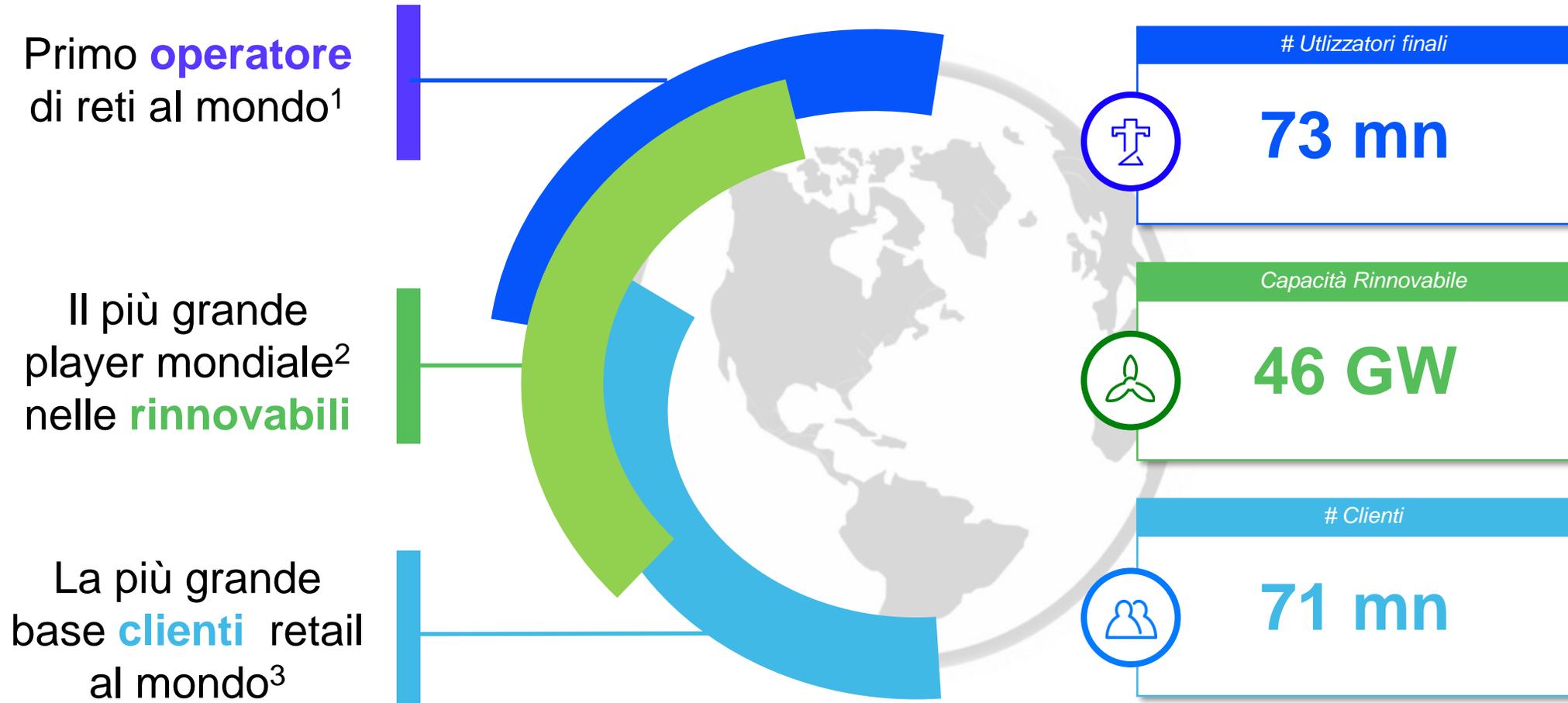
# **Audizione Commissione Finanze Camera dei Deputati**

Proposta di Legge C. 1973 in materia di agevolazioni fiscali per favorire la diffusione dei veicoli alimentati da energia elettrica

14/10/2020



# La leadership di Enel nel nuovo paradigma energetico



1. Per numeri di utenti finali. Operatori pubblici non inclusi. 2. Per capacità installata. Include capacità gestita di 3,4 GW. 3. Include clienti del mercato power e gas libero e regolato

# Enel Italia oggi



Market share in Italia

**Rinnovabili**  
14 GW capacità installata  
24 TWh produzione

**Generazione termica**  
13 GW capacità installata  
23 TWh produzione

23% di capacità installata

16% di produzione di energia

**Infrastrutture e Reti**  
32 mln utenti finali  
224 TWh distribuiti

85% di utenti finali

**Mercato**  
13,4 mln clienti power & gas free  
14,4 mln clienti power tutelato

50% di clienti power nel mercato libero

**Enel X**  
3.065 punti di ricarica privati  
4.361 punti di ricarica pubblici

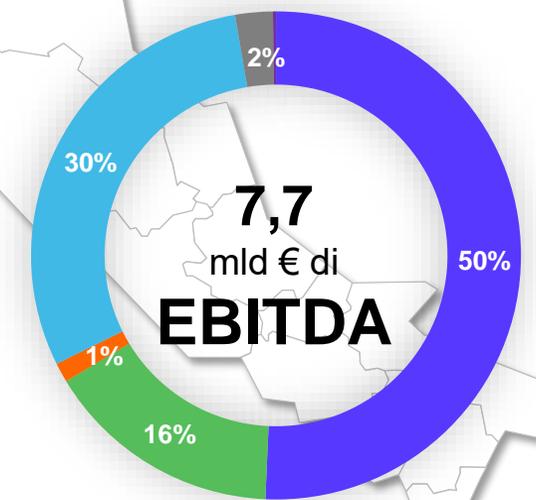
70% di colonnine di ricarica

**Ricavi**  
(mld €) **41,8**

**Investimenti**  
(mld €) **2,6**

**Utile netto**  
(mld €) **3,0**

**Persone**  
(‘000) **30**



- Reti
- Rinnovabili
- Gener. Termica
- Retail
- Servizi
- Enel X

1. Dati al 2019.  
2. Fonti: Terna, Arera



# Enel X

I nostri obiettivi strategici

- Assistere i clienti nella **decarbonizzazione** e nell'uso più efficiente dell'energia attraverso l'**elettrificazione** e la **digitalizzazione**
- Creare nuovo valore** attraverso l'offerta di nuovi prodotti e servizi



enel x



# Enel X

Enel X è organizzata in 6 Global Business Units...



*e-City*



*e-Industries*



*e-Home*



*e-Mobility*



*Financial services*



*Ultra broadband*

Infrastrutture per la città

Generazione distribuita

Prodotti Green

Infrastrutture di ricarica

Strumenti di pagamento

Fiber to the Business

Servizi per la città

Servizi energetici

Servizi per la casa

Servizi di ricarica

Servizi di accettazione di pagamento

Fiber to the Home  
Fiber to the Tower

Servizi Digitali

Servizi Digitali

Servizi Digitali

Servizi Digitali

Servizi Digitali

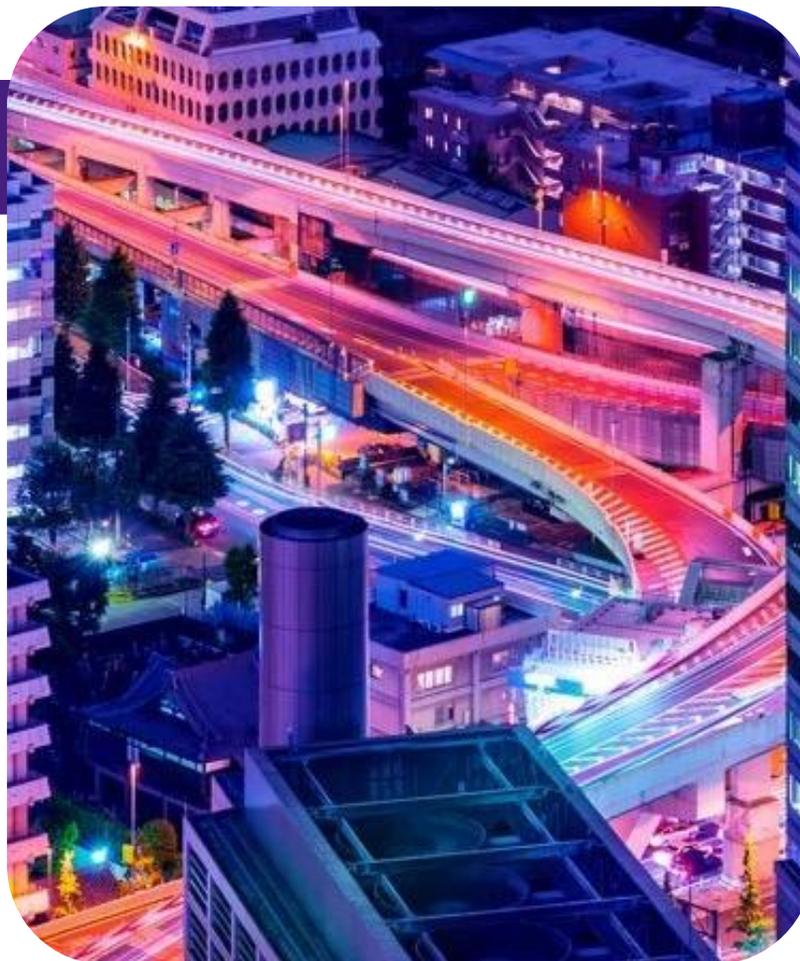
Servizi Digitali

**Offerta digitale**

Immaginiamo un mondo in movimento verso la decarbonizzazione, dove la nostra missione è garantire la transizione energetica del trasporto pubblico e privato

## PERCHÈ NOI

- **Soluzioni innovative e modulari** ad hoc per il cliente finale
- Proposta ad alto **valore aggiunto** attraverso **soluzioni intelligenti e tecnologie all'avanguardia**
- **Un solo interlocutore:** dalla consulenza alla soluzione chiavi in mano, da fornitore di tecnologia a integratore di sistema, dalle infrastrutture private a quelle nazionali



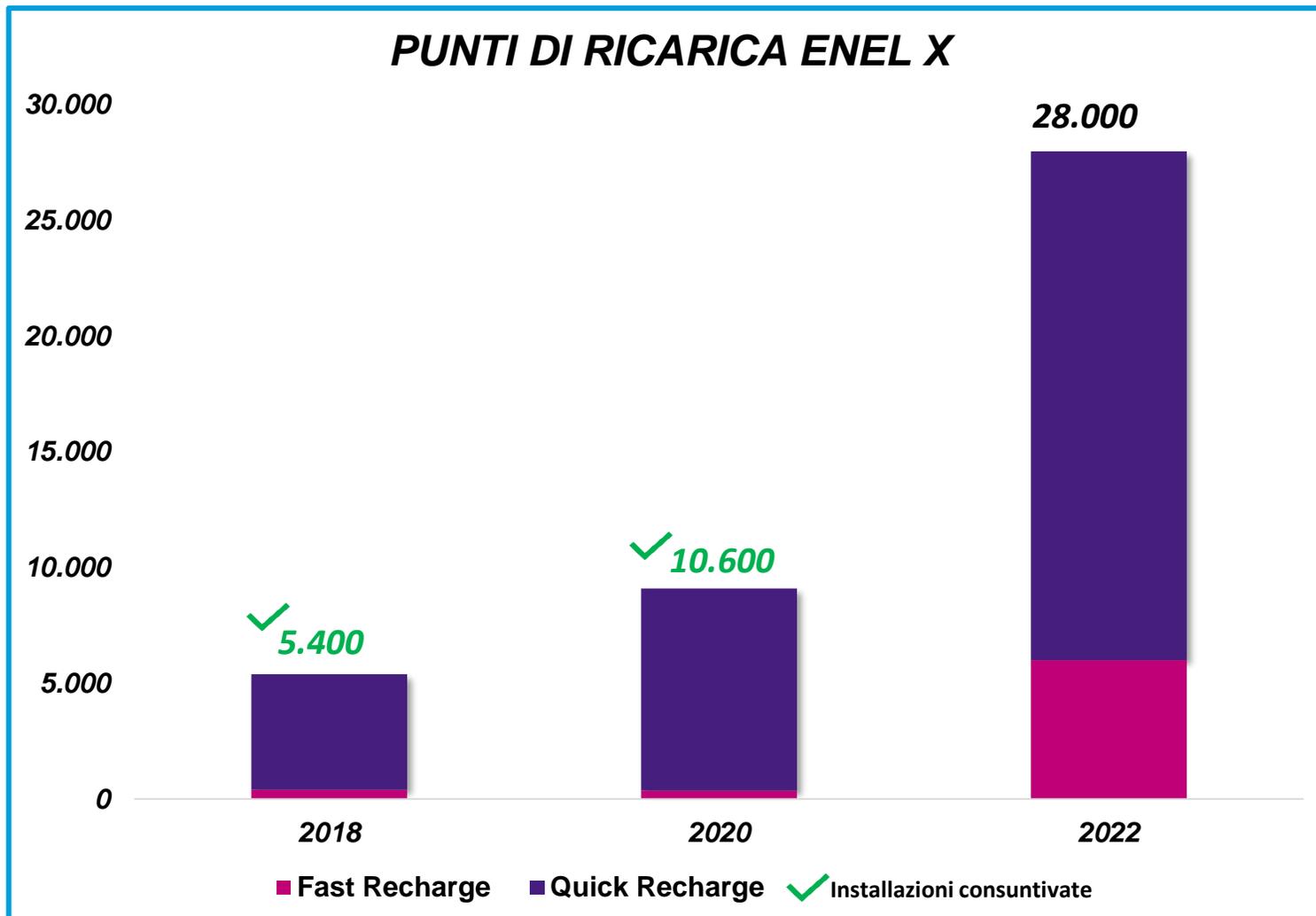
## COME LO FACCIAMO

- Diamo forma al futuro dell'energia e dei trasporti: **soluzioni scalabili e intelligenti**
- Sfruttiamo la giusta tecnologia per soddisfare le specifiche esigenze: **«amiamo la soluzione, non il problema»**
- Offriamo l'accesso a una vasta gamma di soluzioni di ricarica pubbliche e private: **posto giusto, giusta potenza, giusto prezzo**

# Il Piano Italia



Evoluzione dei punti di ricarica ad accesso pubblico con Charging Point Operator (CPO) Enel X



**11/2017**

Avvio del Piano Nazionale con 300 mln di euro di investimento

**Oggi**

10.600 punti di ricarica installati (97% Quick 3% Fast)

**12/2022**

Realizzazione di una rete capillare di infrastrutture di ricarica in tutto il paese

**Eliminazione della Range Anxiety ed apertura definitiva alla diffusione della Mobilità elettrica**

# Il DDL agevolazioni fiscali per i veicoli elettrici

- **Enel X valuta positivamente l'obiettivo della proposta di Legge** che è quello di favorire la massima diffusione dei veicoli elettrici attraverso la previsione di agevolazioni fiscali sia per i veicoli che per le infrastrutture di ricarica.
- **Il Disegno di legge prevede che ai contribuenti sia riconosciuta una detrazione** dall'imposta lorda per le spese relative all'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica alimentati esclusivamente ad energia elettrica. La norma tuttavia, indica espressamente che **la detrazione nella misura del 50 per cento delle spese sostenute non è cumulabile** con altri benefici concessi ai sensi della normativa vigente.
- Al fine di traguardare gli obiettivi previsti dal PNIEC con l'ambizioso target di 6 milioni di autoveicoli elettrici al 2030, è **necessario potenziare e sviluppare i sostegni economici**: in tal senso, **riteniamo necessario abrogare il divieto di cumulabilità al fine di permettere ai contribuenti di usufruire sia della detrazione d'imposta sia degli incentivi economici introdotti** dalla Legge di bilancio 2019 e successivamente potenziati da vari provvedimenti (i.e. D.L. 19-5-2020 n. 34 c.d. DL Rilancio, D.L. 14-8-2020 n. 104 c.d. DL Agosto)
- **Il DDL prevede inoltre che le detrazioni fiscali previste dal DL n. 63/2013 per le spese sostenute per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica siano riconosciute – nella misura del 20% - anche per infrastrutture destinate ai luoghi privati aperti a terzi**, purché la potenza sia non inferiore a 20 kW. Per agevolare ulteriormente la diffusione di tali installazioni ad uso pubblico su suolo privato, **si propone di aumentare la percentuale della detrazione al 50%** equiparandola a quella prevista per le infrastrutture non ad uso pubblico **ed estendere tale detrazione non solo all'acquisto ma anche ad un eventuale contributo a tantum che i privati possono riconoscere a terzi che effettuano l'investimento e che gestiscono l'infrastruttura direttamente o su mandato dello stesso privato.**

# Misure di semplificazione: cosa manca 1/3

## Infrastrutture di ricarica



- **Su suolo pubblico:** la Legge 120/2020 (c.d. DL semplificazione) ha abrogato la disposizione normativa che prevedeva l'obbligo di presentazione della SCIA.
- **Necessario prevedere una disposizione che modifichi l'art. 57 della legge 120/2020** indicando espressamente che l'obbligo della SCIA viene sostituito da una richiesta, unificata, di occupazione e manomissione del suolo pubblico, da presentare al Comune assieme a una lista, anch'essa semplificata, di documentazione.
- **Su suolo privato:** la legge 120/2020 ha abrogato il DM 3 agosto 2017 che regolava anche le installazioni in ambito privato.
- **Necessario prevedere una disposizione che modifichi l'art. 57 della legge 120/2020** indicando espressamente che l'installazione deve considerarsi attività libera non soggetta ad autorizzazione né a segnalazione certificata di inizio attività o comunicazione inizio lavori, fermo restando il rispetto delle norme per la realizzazione degli impianti elettrici.

# Misure di semplificazione: cosa manca 2/3

Infrastrutture di ricarica



- **Obiettivo:** rendere omogenea e standardizzata la **segnalazione** dello stallo per i veicoli elettrici in ricarica su tutto il territorio nazionale nonché completare e dare attuazione al **divieto di sosta** previsto dalla attuale disposizione del codice della strada
- **Misura:** provvedere alla **modifica del Regolamento di esecuzione ed attuazione (D.P.R. 495/1992) del codice della strada** introducendo una segnaletica orizzontale e verticale che identifichi univocamente lo spazio riservato alla ricarica di veicoli elettrici ed espliciti che solo i veicoli in ricarica possono sostare nell'apposito spazio.

# Misure di semplificazione: cosa manca 3/3

Accesso ai finanziamenti pubblici - PNIRE

**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:

- I. Spostare ed accentrare le **responsabilità dei fondi presso il MIT utilizzando un'unica modalità di gestione** e formando una **graduatoria unica nazionale**, con assegnazione diretta agli operatori.
- II. 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.
- III. **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).

# Superamento barriere economiche

## Tariffa

- Le **componenti regolate delle tariffe dell'energia elettrica** (oneri di rete e oneri di sistema) hanno un impatto diretto sul costo di ricarica e sulla competitività dei veicoli elettrici e pertanto costituiscono un **elemento importante per lo sviluppo della mobilità elettrica**.
- Il **DL semplificazione** (Legge di conversione n.120 del 2020) che ha demandato all'Autorità di settore la **definizione di tariffe più basse** (sia per la ricarica in ambito pubblico che privato) per favorire lo sviluppo della mobilità elettrica **va nella giusta direzione**.
- La mobilità elettrica gioca un **ruolo molto importante nel conseguimento degli obiettivi europei di decarbonizzazione**, come **riconosciuto dallo stesso PNIEC**. Ricordiamo che l'Italia ha definito un obiettivo di utilizzo delle fonti rinnovabili nel settore dei trasporti più ambizioso rispetto a quello europeo (22% vs 14% sui consumi finali). Il PNIEC stima, inoltre, una diffusione di circa 6 milioni di veicoli elettrici al 2030 (di cui circa 4 milioni di veicoli elettrici puri).
- La **riduzione delle componenti regolate delle tariffe prevista dalla legge risulta in particolare indispensabile con riferimento agli oneri di sistema**, componente per la quale gli utenti della mobilità elettrica che ricaricano su strada o presso box/garage pagano mediamente molto di più rispetto ad altri utenti del settore elettrico. Per esempio, il costo in €/MWh degli oneri di sistema in caso di ricarica pubblica è due volte e mezzo quello sostenuto in caso di ricarica domestica e diventa il triplo nel caso di ricarica presso box/garage.
- La **riduzione delle componenti in questione non creerebbe alcun deficit in termini di gettito tariffario in quanto i corrispettivi in questione verrebbero applicati a consumi aggiuntivi rispetto quelli attuali**.