



**MOTUS**   
**ENTRA NEL FUTURO**



# Chi siamo

## L'intera *value chain* della mobilità elettrica



*Soci Sostenitori*

### VEHICLES



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES



### CHARGING POINT OPERATORS



### INFRASTRUCTURES AND COMPONENTS



### SERVICES



*Soci Ordinari*





# L'ecosistema dei partner

## Università, ricerca, media, ambiente, consumatori



Bocconi



INSIDEEVs



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA





# Il mercato dei veicoli M1 elettrici 2020



ANALISI DI MERCATO	OTTOBRE 2020	OTTOBRE 2019	DIFF. MESE %	YTD 2020	YTD 2019	DIFF. YTD %	ANALISI DI MERCATO
BEV	2.884	959	200,73%	20.419	8.757	133,17%	BEV
PHEV	3.840	840	357,14%	16.548	4.806	244,32%	PHEV
BEV + PHEV	6.724	1.799	273,76%	36.967	13.563	172,56%	BEV + PHEV
PERCENTUALE SU TUTTE LE ALIMENTAZIONI	4,28%	1,14%	3,14%	3,28%	0,83%	2,45%	PERCENTUALE SU TUTTE LE ALIMENTAZIONI
TUTTE LE ALIMENTAZIONI	156.921	157.333	-0,26%	1.125.505	1.627.421	-30,84%	TUTTE LE ALIMENTAZIONI

	YTD 2020 % BEV+PHEV	YTD 2020 % BEV+PHEV NO COVID	YTD 2019 % BEV+PHEV
Francia	9,5%	6,8%	2,6%
Germania	10,0%	7,5%	2,6%
Olanda	15,8%	11,9%	10,3%
Spagna	3,4%	2,1%	1,3%
UK	8,8%	5,9%	2,6%
Italia	2,8%	1,7%	0,7%

## 2Ys ROLLING TREND

	2019 Q 1	2019 Q 2	2019 Q 3	2019 Q 4	2020 Q 1	2020 Q 2	2020 Q 3	2020 Q 4
BEV	1.186	3.873	2.739	2.929	5.403	4.553	7.579	2.884
PHEV	1.076	1.411	1.479	2.509	2.941	2.850	6.917	3.840
Electric Total	2.262	5.284	4.218	5.438	8.344	7.403	14.496	6.724
share on Total Market	0,42%	0,98%	0,77%	1,41%	1,86%	2,13%	6,09%	1,76%
<b>Total Market</b>	<b>539.199</b>	<b>546.192</b>	<b>384.742</b>	<b>449.302</b>	<b>348.167</b>	<b>237.943</b>	<b>382.319</b>	156.921

Anno 2020

PRIVATI	14.242	
FLOTTE AZIENDALI	3.240	
RIVENDITORI	5.661	
NOLEGGIO (LUNGO TERMINE)	12.402	
NOLEGGIO (BREVE TERMINE)	1.422	
<b>TOTALE</b>	<b>36.967</b>	

Copia

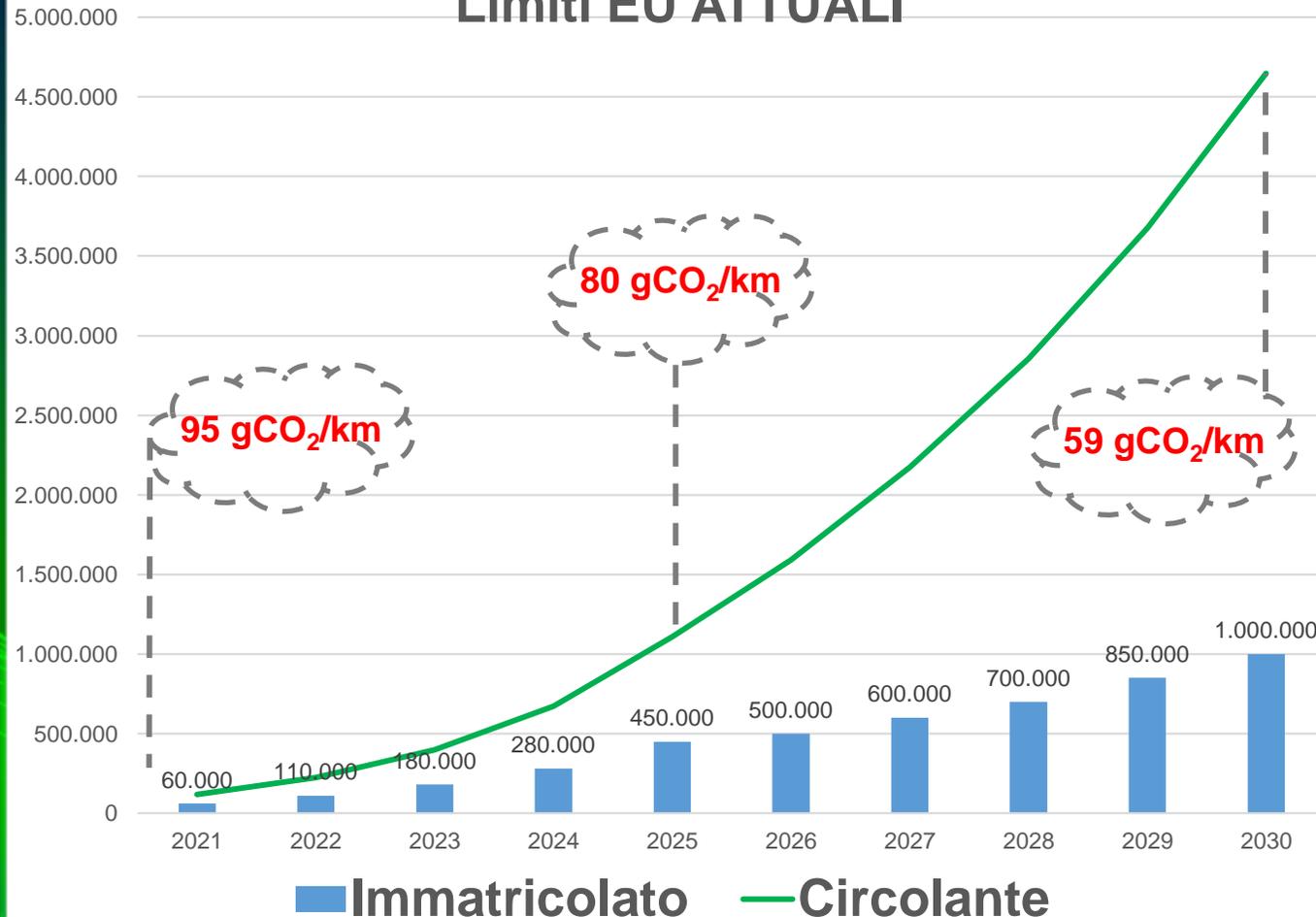
Anno 2019

PRIVATI	4.662	
FLOTTE AZIENDALI	2.006	
RIVENDITORI	1.593	
NOLEGGIO (LUNGO TERMINE)	4.884	
NOLEGGIO (BREVE TERMINE)	418	
<b>TOTALE</b>	<b>13.563</b>	

- Mercato in netta crescita. Ecobonus importante sostegno come si vede dai rolling trend (Q2 2019 e Q3 2020)
- Molto dipendente dalle politiche di consegna con pochi siti produttivi e tanti paesi da servire.
- Ottobre 2020: BEV+PHEV 4,3% del Total market con numeri TM simili al 2019
- Nella Top 5 BEV 4/5 segmenti B o A, PHEV più spostate su C e superiori
- Canali
  - Exploit PHEV canale privato, in solo ottobre, sconta attesa BEV nuovi modelli da mass market
  - Fleet BEV > PHEV
  - NLT BEV (+pool) = PHEV (+promiscuo)
- BEV settembre in Germania > BEV YTD 2020 Italia; YTD BEV + PHEV Francia e Germania 110.000 e 204.000

# Supporti alla Domanda: cosa fare

## BEV Scenario Ott '20 Limiti EU ATTUALI



- I produttori devono rispettare norma CO2 e serve sostegno alla domanda per acquisto BEV. Probabile ribasso limiti CO2 nel 2021
- 2024-2025 pareggio prezzo di acquisto BEV vs ICEV
- 50% market share BEV 2030
- **Importante per dare continuità e consentire strategia agli operatori proseguire l'Ecobonus sino al 2025.**
- Supporto strategico a BEV ≠ supporto emergenziale ICEV - **Mantenere esclusivi per gCO2/km < 60 e incentivo diretto acquisto**
- **Spostare l'avanzo di ciascun anno (circa 80M€ 2020) agli anni successivi**
- **Elettrificare le Flotte: ottimo canale per elettrificazione anche per BEV usati 3-4 anni**
- **Sostegno veicoli N elettrici, soprattutto conto proprio**



# Proposta LdB: Elettrificare le flotte aziendali

## Situazione attuale trattamento fiscale

### Deducibilità ammortamento

- Uso esclusivo 100%
- Uso promiscuo 70%
- Pool 20%
- Fringe BEV PHEV 25%
- IVA detraibile 40%

### Maggiori Paesi Europei:

- 100% sempre
- BIK per EV molto vantaggiosi

## Super ammortamento veicoli strumentali

- **140% deducibilità per veicoli 0-20 gCO<sub>2</sub>/km**
- **110% deducibilità veicoli 21-60 gCO<sub>2</sub>/km**

- Beneficiari: furgoni aziendali e di partite IVA
- Misura da 60 M€ in 4 anni
- 15k N interessati

## Flotte aziendali

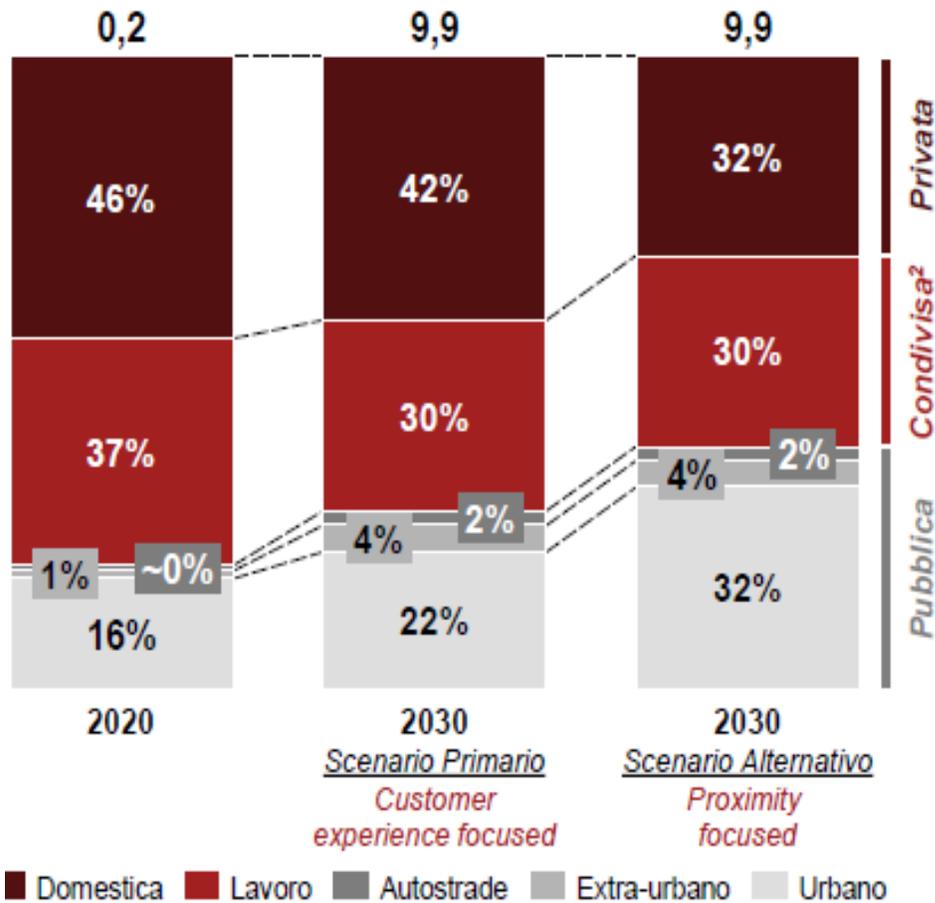
- **Deducibilità 100% per 0-20 gCO<sub>2</sub>/km**
- **Noleggio Acquisto e Leasing**
- **Pool, promiscuo e fringe**

- Aumento benefici con car sharing aziendale
- Buona fattibilità politico-normativa
- Misura da 500 M€ in 4 anni

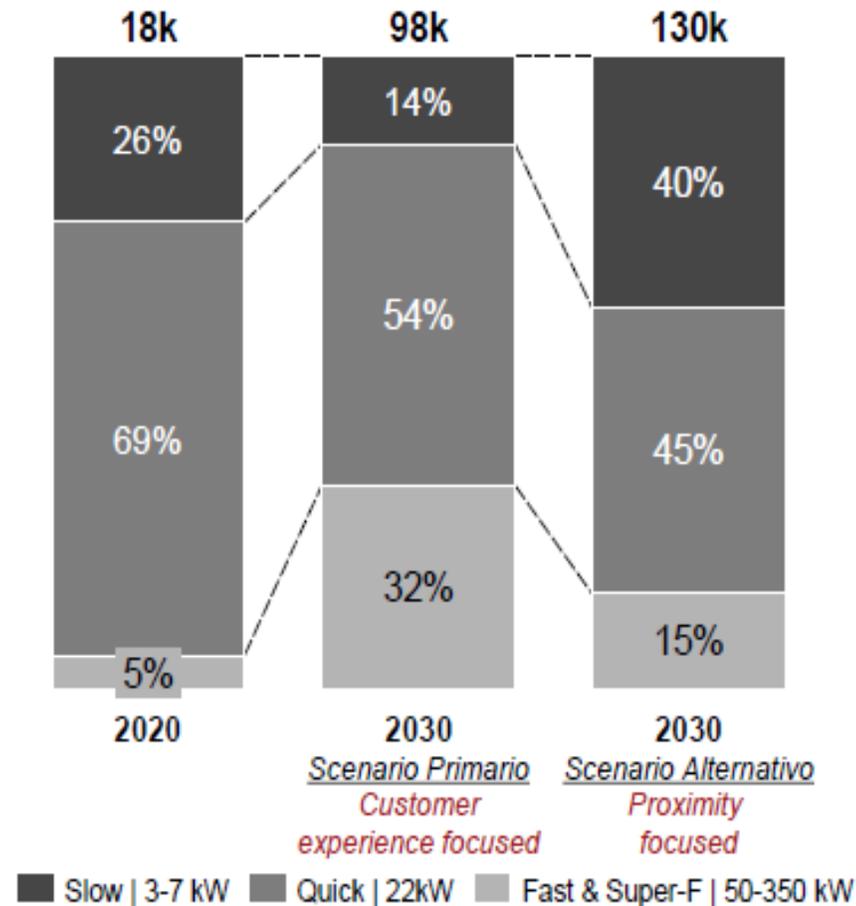


# Infrastrutture di ricarica: i potenziali sviluppi

### Suddivisione fabbisogno energetico (2030, TWh, %)



### Suddivisione PdR<sup>1</sup> pubblici per potenza (2030, #, %)



### Commenti

- Scenario Primario**  
**Customer experience focused:** la disponibilità di una ricarica domestica rimane un fattore rilevante per il cliente, viene però complementata da un servizio di ricarica pubblica diffuso e veloce
- Scenario Alternativo**  
**Proximity focused:** la mancanza di ricarica domestica viene in parte sopperita da uno sviluppo capillare della ricarica pubblica, lenta /notturna in ambiente urbano e veloce in extra-urbano/autostrade



# Rete di ricarica: articolo 132 comma 1 e 2

Infrastrutture e punti di ricarica in Italia (YTD 2020)<sup>1</sup>



8.467  
INFRASTRUTTURE DI RICARICA

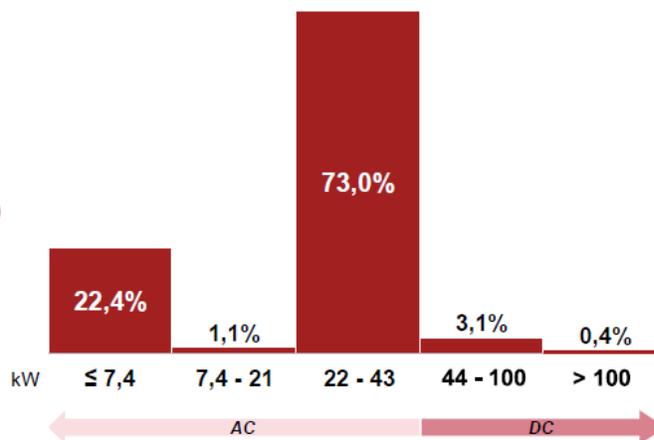


16.659  
PUNTI DISPONIBILI PER LA RICARICA

⚡ AC: ~97%    ⚡⚡ DC: ~3%



Potenze di ricarica installate (% YTD 2020)<sup>1</sup>



Distribuzione infrastrutture di ricarica sul territorio (YTD 2020)<sup>1</sup>

NORD: ~56%

CENTRO: ~23%

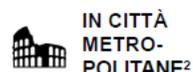
SUD e ISOLE: ~21%



■ ≥ 16%   ■ 15%-8%   ■ 7%-5%   ■ ≥ 6%



Ripartizione e disponibilità di infrastrutture (YTD 2020)<sup>1</sup>



IN CITTÀ METROPOLITANE<sup>2</sup>



IN CITTÀ MINORI E ZONE SUBURBANE

IdR sul totale    ~30%    ~70%

Persone x IdR    ~4.000    ~8.500

Percentuale popolazione italiana    ~15%    ~85%

- Assoluta necessità di una rete di High Power Chargers estesa e diffusa, su autostrade, strade extraurbane e specifici punti in ambito urbano. Necessaria anche per i veicoli della logistica in contesti urbani e periferici selezionati (nodi di interscambio logistico, GDO, ecc.)
- Aumentare capillarità nelle zone «scoperte» anche con ricarica di potenza più contenuta
- Modificare il PNIRE per renderlo perimetro unico di finanziamento strategico dei piani di sviluppo:
  - derogare alle regole sugli aiuti di stato e cofinanziare direttamente gli operatori di mercato, come in Germania
  - Il ruolo di Regioni e comuni dovrebbe essere di pianificazione del fabbisogno e autorizzativo
  - Si dovrebbero aumentare le risorse stanziare e concentrarsi sulla copertura di aree con scarsa copertura e sulle tecnologie *ultraveloci* ad alta potenza (HPC1e Fast).
  - I bandi annuali si potrebbero adattare allo stato di avanzamento delle installazioni nelle varie aree. La PUN potrebbe essere uno strumento utile a questo fine.



## Proposta su TOSAP e COSAP

Inserire le Infrastrutture di ricarica pubbliche nell'elenco delle fattispecie che i Comuni possono esentare da TOSAP e COSAP (e da CPU dal 2021).

## Proposta su passaggio da TOSAP e COSAP a CPU

Modificare il DL Semplificazioni in maniera tale che il comma 9 valga anche per il CPU dal 2021.

## Proposta su integrazione abrogazione Obbligo di SCIA

L'abrogazione dell'obbligo di SCIA, prevista dal comma 14 dell'articolo 57 del DL semplificazione del 2020, è stata interpretata da alcuni Comuni come un *vulnus* sulla disciplina dei permessi a costruire, portandoli a richiedere permessi a costruire delineati dagli uffici tecnici di ciascun comune. Correggere il testo per dare tranquillità ai sindaci sulla materia di edilizia libera applicata alle IdR.



## **Proposta su richiesta unica di Manomissione e Occupazione di suolo pubblico**

Si prevede, per gli operatori di mercato che installano le infrastrutture di ricarica su suolo pubblico, un **iter semplificato di richiesta unificata di manomissione e occupazione di suolo pubblico per l'installazione delle infrastrutture di ricarica e si richiede ai Comuni di dare risposta con un unico provvedimento autorizzativo di manomissione e di concessione di occupazione della durata di 10 anni, come già alcuni Comuni provvedono a fare di propria sponte.**

## **Proposta sulla sosta gratuita alla fine delle operazioni di ricarica su dispositivi di ricarica veloce e ultra-veloce**

Si propone la modifica del comma 5 del DL Semplificazione. La proposta ha come obiettivo quello di ridurre il tempo massimo di permanenza gratuita presso i punti di ricarica a potenza elevata (quindi infrastrutture di ricarica in corrente continua capaci di erogare dai 50kW in su) che sono utilizzati dagli utenti per periodi di tempo relativamente brevi (solitamente di circa 15-30 minuti), che mal si conciliano con una sosta consentita per 60 minuti dopo la conclusione delle operazioni di ricarica.



## Ricarica privata per famiglie e aziende

**Nel DL Agosto sono stati stanziati 90 M€ per ricarica privata in ambito aziendale; il MiSE avrebbe dovuto approvare un DM per costruire una proposta di supporto alle IdR nelle imprese.**

**Le agevolazioni per i privati cittadini si potrebbero applicare alle piccole e medie imprese con le seguenti modifiche**

1. si dovrebbero applicare su un ammontare di spesa per acquisto e installazione fino a 100.000 euro comprensivo dei costi iniziali per la richiesta di potenza addizionale e dei costi collegati al passaggio dalla bassa alla media tensione
2. 5 quote annuali
3. Non dovrebbero avere limiti sul numero di dispositivi di ricarica
4. Non dovrebbero avere limiti sulla potenza degli stessi.
5. 90 Milioni del DI Agosto utilizzabili come copertura

**Si può intervenire sulla LdB 2021 anche per migliorare l'efficacia dell'attuale agevolazione ai privati cittadini**

1. Ridurre da 10 a 5 le quote annuali;
2. Aumentare la quota scaricabile con credito di imposta
3. Rendere strutturale il sostegno come altri interventi di efficienza energetica



**Occorre supportare quanto prima la riqualificazione delle competenze dell'intero capitale umano coinvolto nella filiera. Una tale riconversione, deve essere sostenuta *in primis* dai costruttori e dai primi fornitori, per poi trasferire le competenze acquisite in materia alla catena dei rivenditori e riparatori.**

A tale fine si chiede di:

- integrare il piano Transizione 4.0 con voci per la formazione per l'elettrificazione;
- uniformare l'aliquota di agevolazione relativa al credito d'imposta per l'intera filiera del veicolo elettrico al 50%;
- consentire il trasferimento del beneficio fiscale tra Legal Entities riconducibili alla medesima società controllante, in caso di progetti unitari di formazione.

**Modifica dell'allegato A della legge n. 205/2017 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020)**

**Modifica dei commi 210 e 211 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022."**



# Oltre i Bonus: Industria e infrastrutture, opportunità da cogliere per il NGEU

## Mercato/Flotte

- Deducibilità flotte aziendali (0-60) M1e N1
- Proroga Bonus al 2025
- Super-ammortamento mezzi sharing e nolo (0-60)
- Incentivi mezzi N1 e progressivi ban Euro 0-4

## TPL – Flotte PA

- Rafforzamento e quote garantite ai mezzi a zero emissioni (fino al 2033)
- Elettrificazione progressiva mezzi P.A.

## Infrastrutture di ricarica

- Revisione e rafforzamento PNIRE, deroga alle regole «de minimis», cofinanziamento operatori per installazione aree ad attuale bassa penetrazione, evitando di finanziare i comuni
- Agevolazioni ricariche domestiche e luoghi di lavoro, 5 anni vs. 10 ammortamento, no ai vincoli di potenza
- Reti dedicate ai mezzi N

## Batterie

- Bando per Gigafactory con aiuti su sgravi assunzioni, obblighi R&D, tempi volumi, alimentazioni RES
- Bando per impianto sperimentale riciclo e riuso

## Industria - Formazione

- Supportare riqualificazione attraverso Industry 4.0, Agevolazioni cred. Imposta
- Supportare industria nazionale nella trasformazione verso il full-electric anche attraverso partnership con player esteri