

Il settore dell'automotive italiano e le implicazioni in termini di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica (atto n. 396)

Razionalizzazione, la trasparenza e la struttura di costo del mercato elettrico e sugli effetti in bolletta in capo agli utenti" (atto n. 397)

Audizione MOTUS-E

Dino Marcozzi

Segretario Generale

Francesco Naso

Responsabile Ingegneria, Mercato e Ambiente

Commissione 10_a (Industria, commercio, turismo)

del Senato della Repubblica

Roma, 11 febbraio 2020



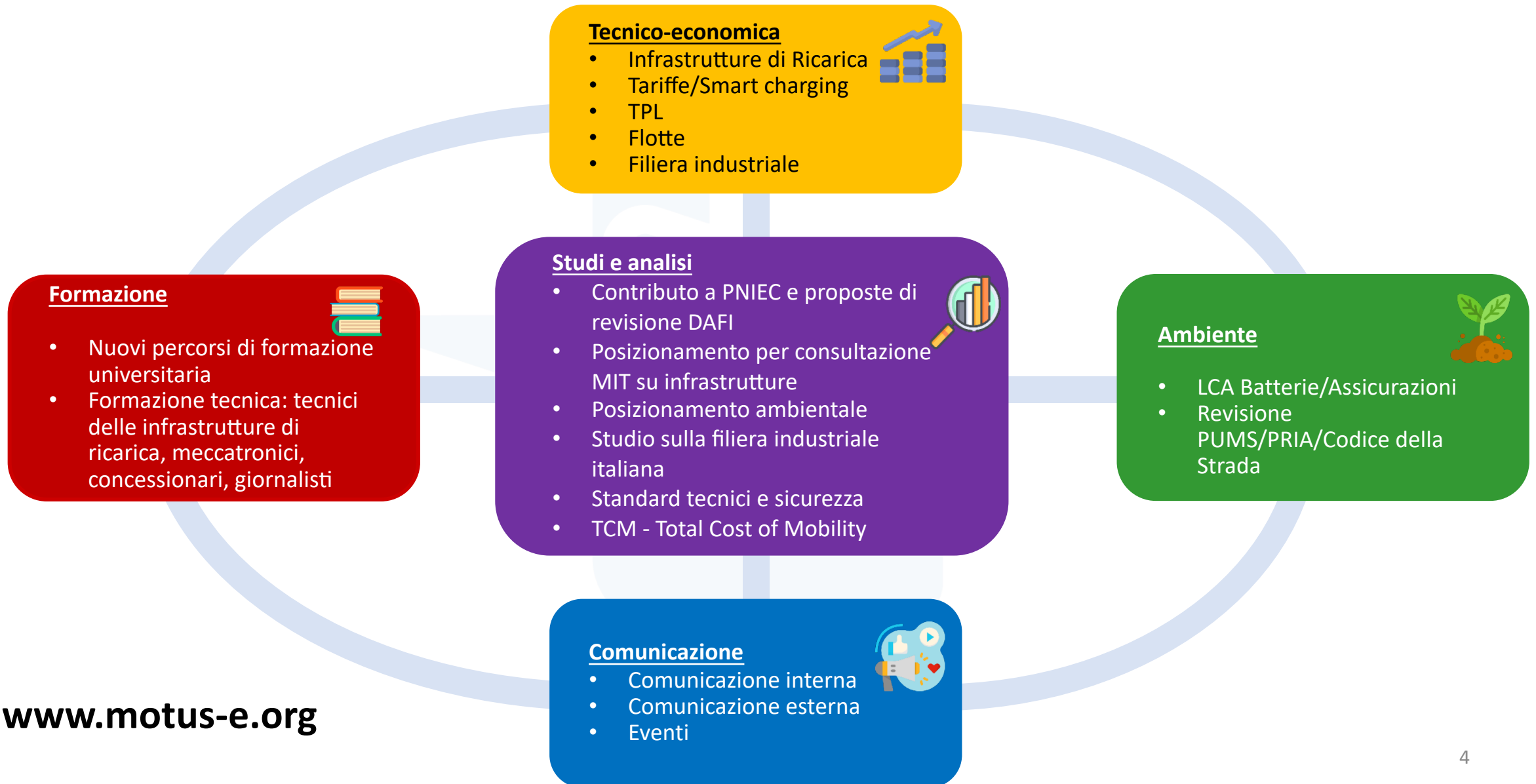
Associati

Partner



- 1** **OPPORTUNITÀ PAESE**
Linee guida nazionali che superano e semplificano le regole locali e target 2030 in grado di guidare lo sviluppo industriale
- 2** **FILIERA INDUSTRIALE**
Sostegno alla transizione con strumenti mirati verso l'E-Mobility (MISE, MEF)
- 3** **SOSTEGNO ALL'INFRASTRUTTURAZIONE**
Supporto all'infrastrutturazione pubblica e privata, semplificazione normativa, tariffe sostenibili
- 4** **DECARBONIZZAZIONE DELLE POLITICHE URBANE DI MOBILITÀ**
Quote garantite TPL e flotte pubbliche, regole di procurement, Piani Urbani di Mobilità Sostenibile
- 5** **INCENTIVI ALLA DOMANDA**
Incentivi mirati anche per flotte auto e logistica ultimo miglio

⚡ | 4 aree di attività, 10 tavoli di lavoro



BEV vendite 2019

Market share for current view



GENNAIO 2020

Percentuali del mercato auto nazionale (BEV + PHEV)

Portugal 11%

Spain 4.1% (2.2% BEV)

France 8.2%

Italy 2.1% (1.2% BEV)

Belgium 5.5%

Netherlands 7,6%

Denmark 7%

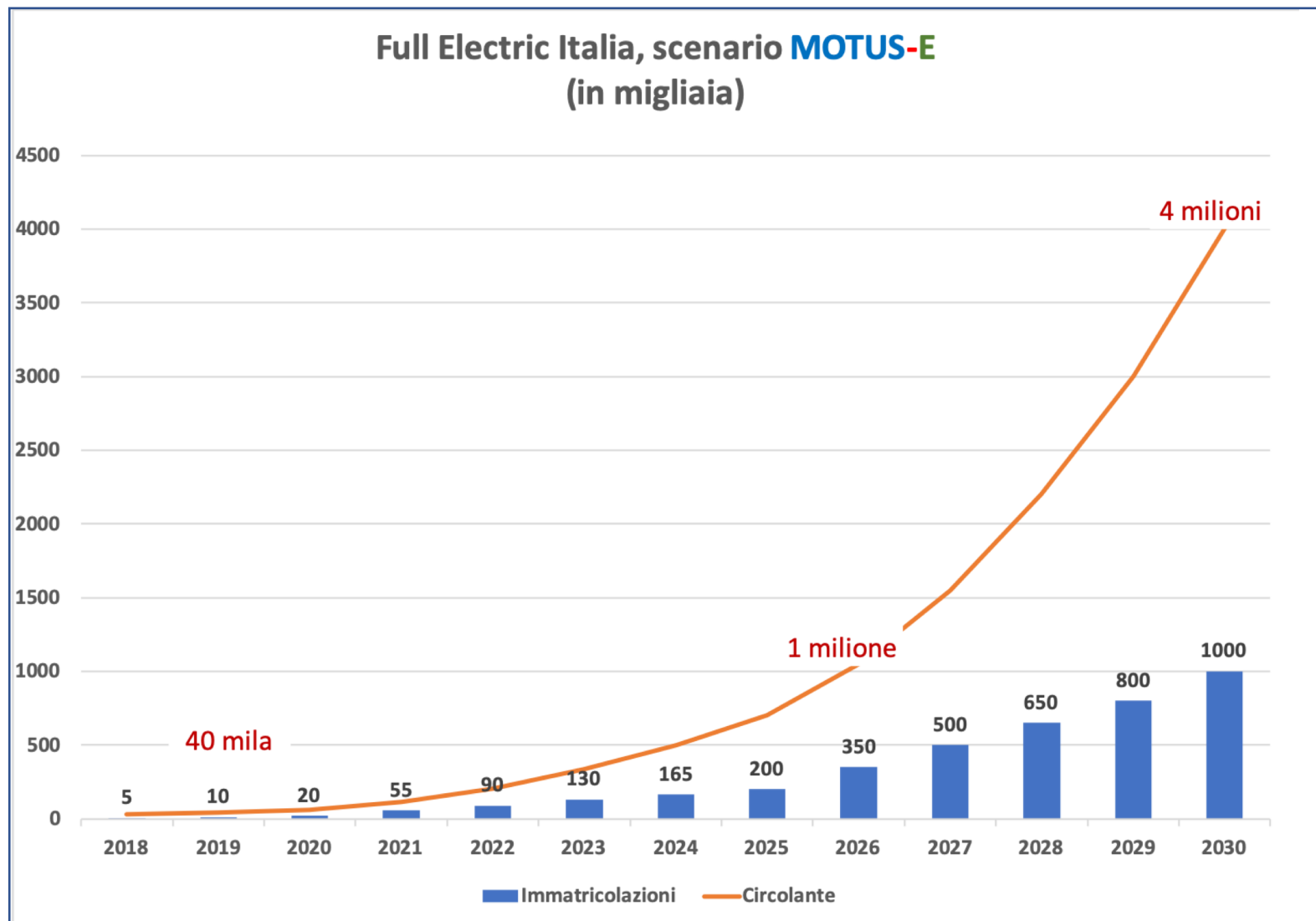
Sweden 31%

Norway 64% (44% BEV)

Germany 6,5% (3% BEV).

(Fonte: Bloomberg)

⚡ Il mercato Italia, scenario MOTUS-E



**Sostanziale
allineamento
con
PNIEC**

Limite Europeo
CO₂ g/km allo scarico

95

80

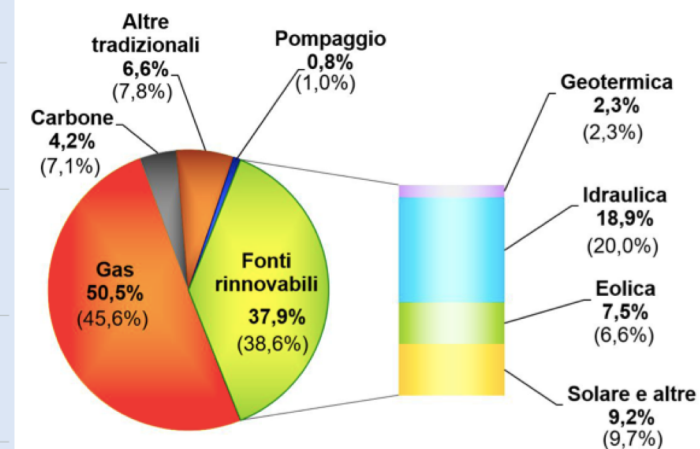
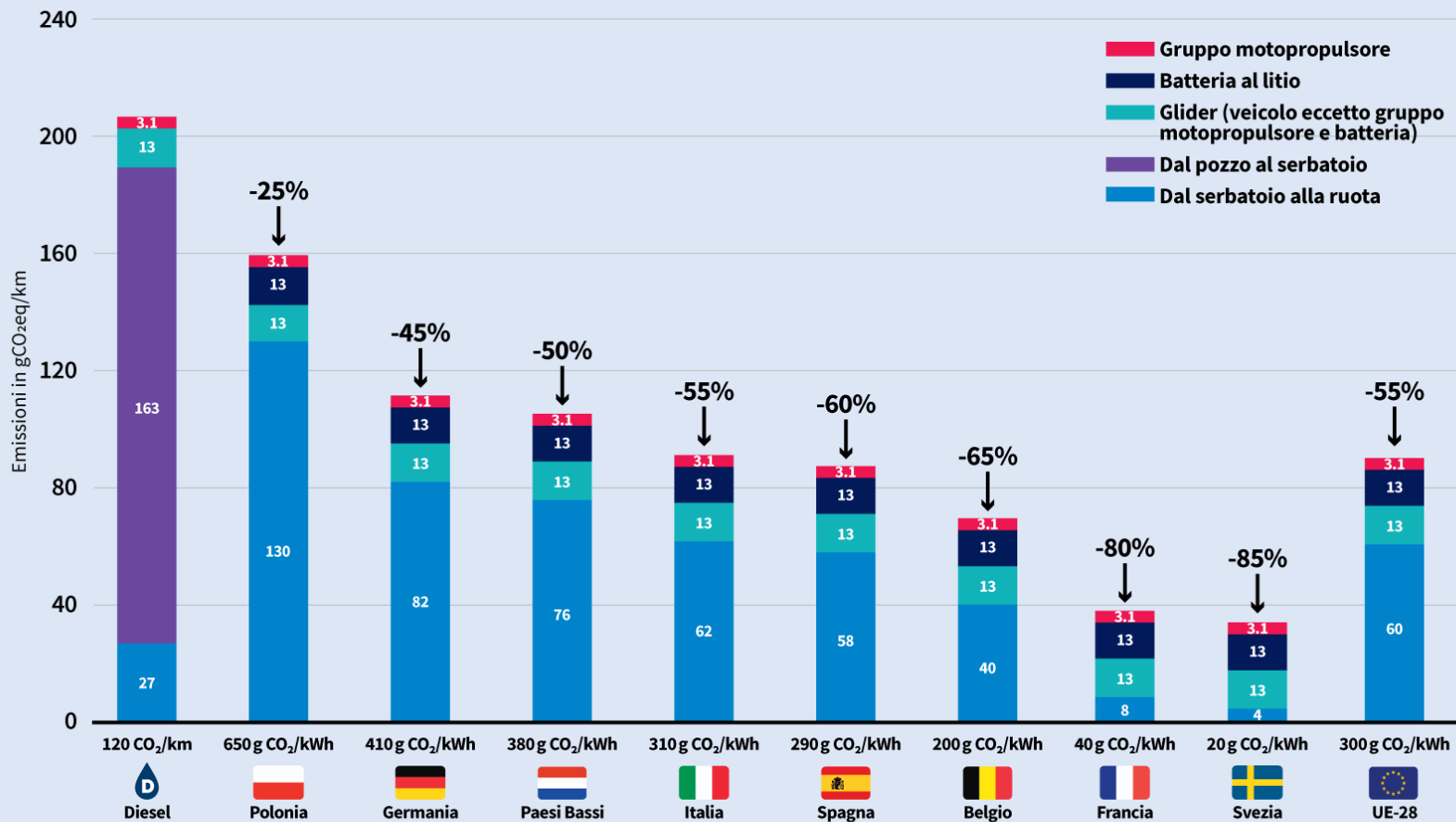
59



**Decarbonizzazione
trasporti
al 2050**

Italia, tra le più virtuose nelle rinnovabili

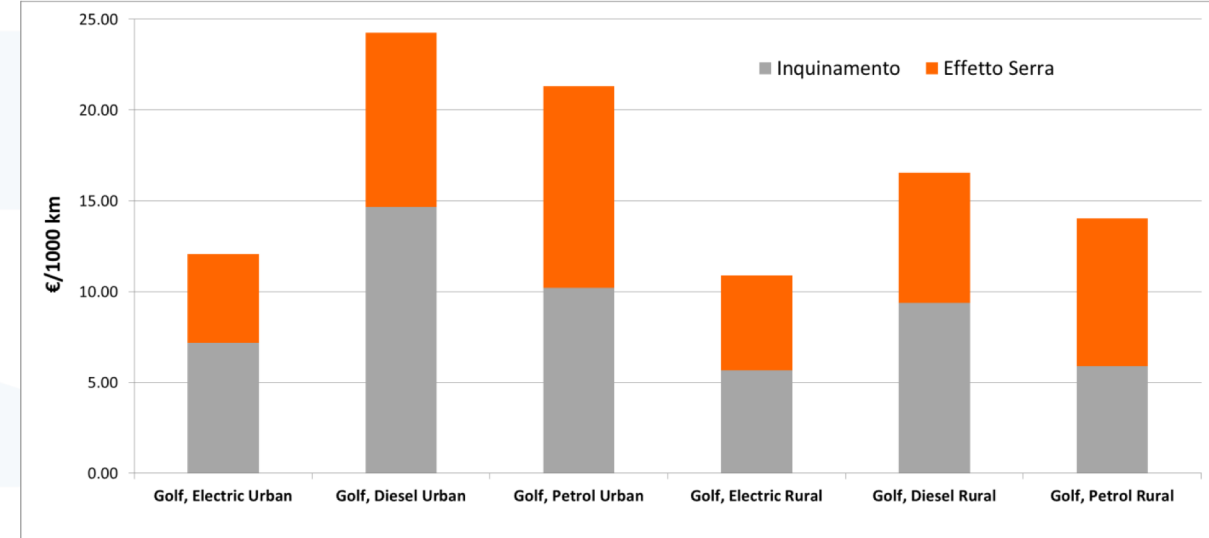
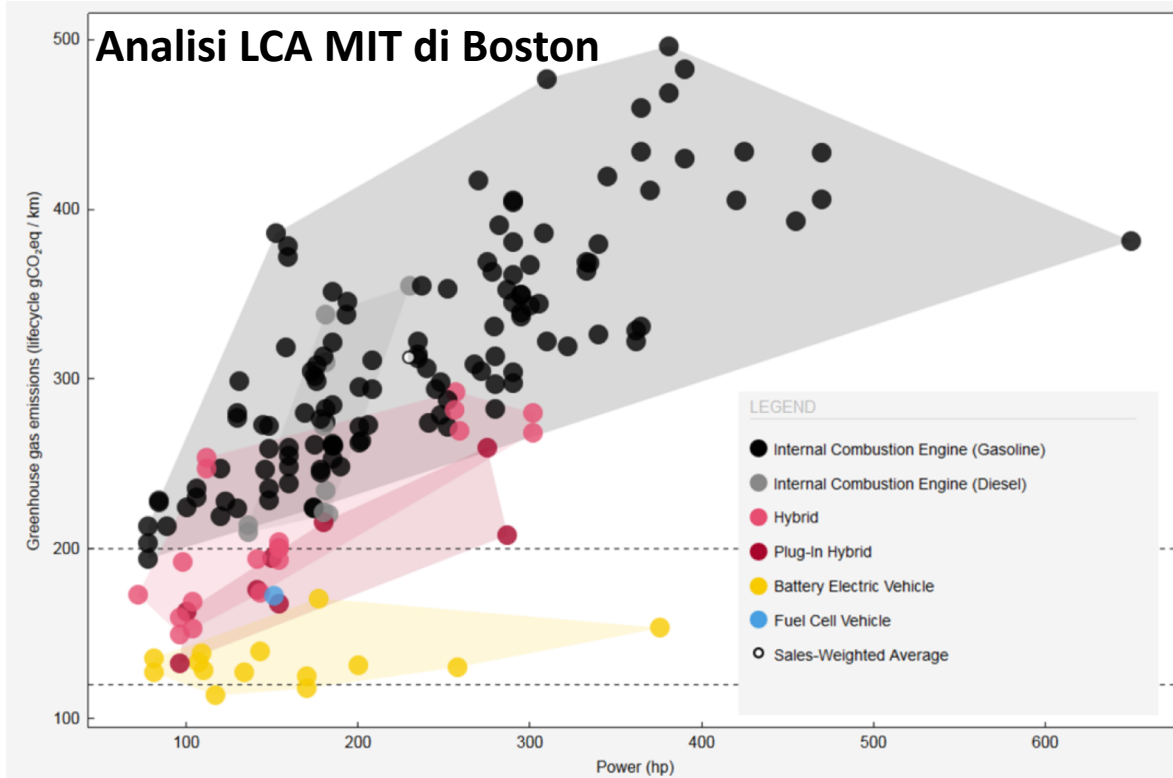
L'impatto climatico dei veicoli elettrici per differenti mix energetici



Vendite energia elettrica 2019
Sistema Italia (GME)



I veicoli elettrici danno enormi vantaggi: Effetti climalteranti – RSE su LCA



«RSE, in accordo con la stragrande maggioranza della letteratura scientifica sulle analisi well-to-wheel, conferma che i veicoli elettrici, in ragione anche di una maggiore efficienza, emettono meno CO₂eq dei corrispondenti veicoli a combustione interna.»

«Uno studio di RSE considera, nello scenario italiano, i tre modelli della Volkswagen Golf (benzina, diesel ed elettrica): i costi esterni ambientali del veicolo elettrico (12€ ogni 1000 km in ciclo urbano) sono inferiori a quelli di un diesel (24€) e del benzina (21€).»

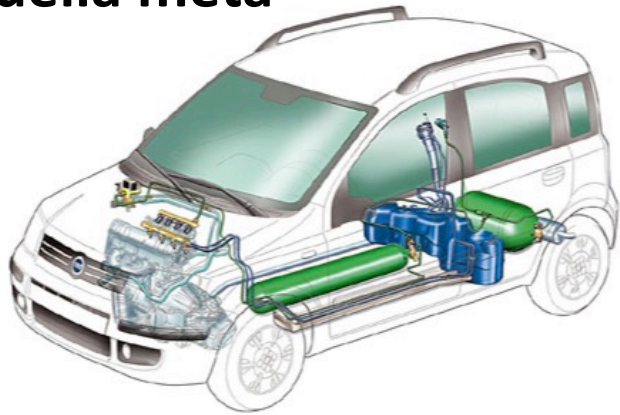


Nessuna alternativa all'elettrico nei trasporti

Infrastrutturare per l'inefficienza?

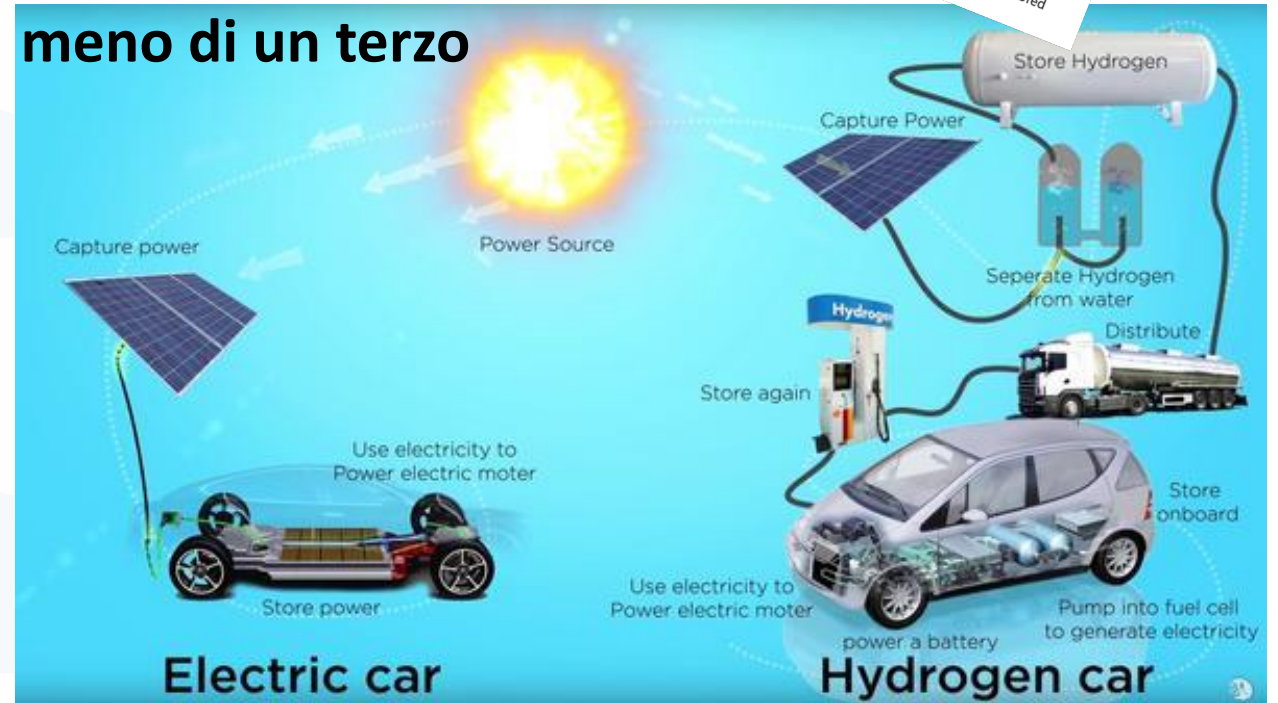
Metano

Efficienza energetica: meno della metà



Clima-alterante
Inquinanti locali

Idrogeno Efficienza energetica: meno di un terzo



FINANCIAL TIMES
 Hydrogen not the magical answer to zero-carbon prayers
 Cost and practicality questions remain despite fuel's undoubted usefulness

Risorse invece da dedicare a energia e industria durante la decarbonizzazione



Lo studio Motus-E + Ambrosetti su filiera E-mobility

Dalla filiera estesa della *e-Mobility* lo studio si è focalizzato sulle attività legate alla **manifattura e servizi** dei veicoli *full electric* (BEV) e ibridi *plug-in* (PHEV)



Escluse dal perimetro di analisi:

- Rete e servizi di produzione, trasmissione e distribuzione di energia elettrica¹
- Infrastrutture per telecomunicazioni/ trasmissioni e relativi *device* tecnologici¹
- Attività di R&S presso enti di ricerca pubblici e privati²
- Stazioni di servizio e relative infrastrutture³

Alcuni outcome interessanti su filiera e manifattura

Filiera core della e-Mobility «Made in Italy» **copre tutte le attività da monte a valle** con **champion nazionali** potenziali "capofila" su mercati internazionali e un **tessuto diffuso di PMI**

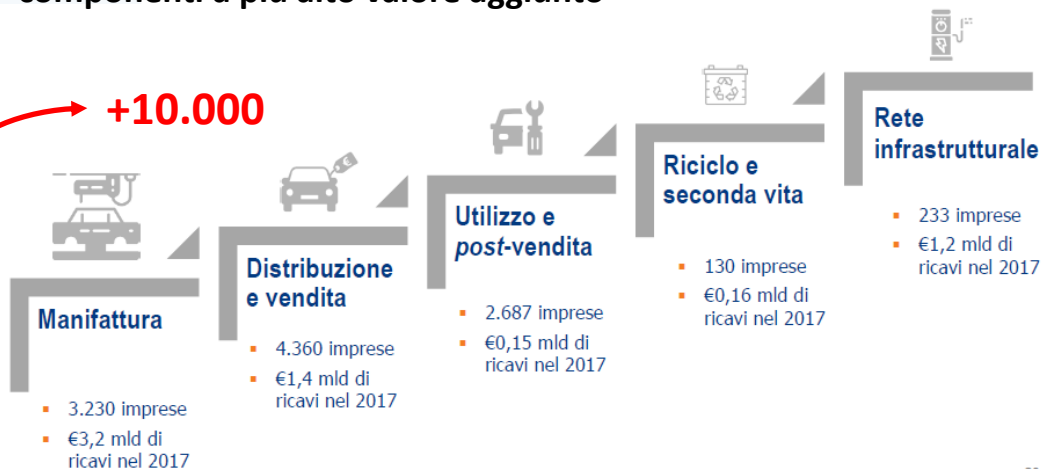


Totale: 163 imprese *core*

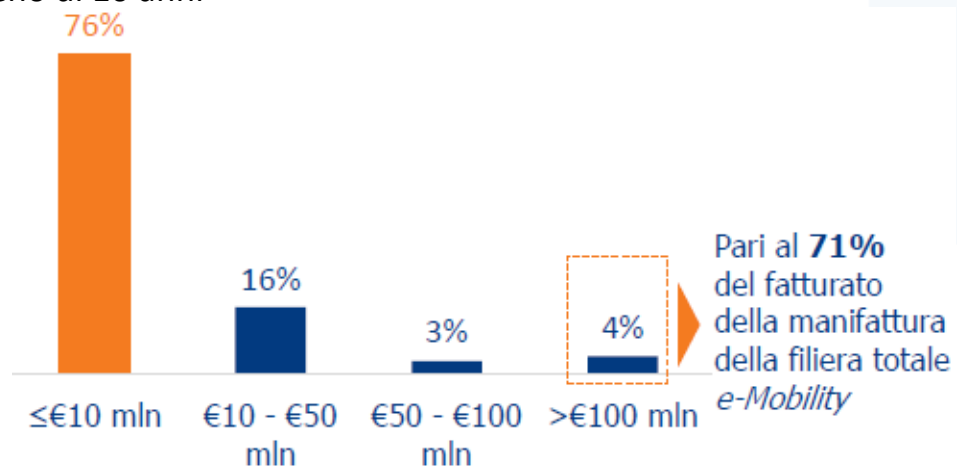


Totale: €5,4 mld di ricavi imputabili alla mobilità elettrica

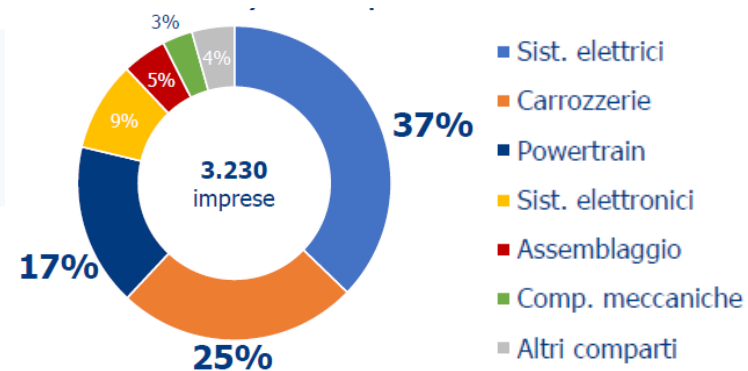
Aziende manifatturiere della filiera specializzate su **sistemi elettrici, carrozzerie e powertrain**, principale contributo al fatturato da produzione **componenti a più alto valore aggiunto**



In media quasi **4 aziende manifatturiere su 5 sono PMI** e quasi 1 su 5 è operativa da meno di 10 anni



4 aziende manifatturiere su 5 della filiera sono specializzate su **sistemi elettrici, carrozzerie e powertrain**





Analizzare i finanziamenti pubblici finora erogati all'industria automotive, verificarne l'efficacia e costruirne di nuovi nel settore Offerta del tavolo automotive del MiSE:

- Per l'innovazione di processo: solo il 29% dei rispondenti al sondaggio ANFIA, Ca' Foscari, Camera di commercio di Torino hanno avuto accesso ai fondi Industry 4.0
- Per la riconversione e l'innovazione di prodotto
 - Mappare le eccellenze della E-Mobility e analizzare replicabilità e scalabilità della riconversione di linee esistenti
 - Bandi Università, centri di ricerca, incubatori e imprese (es. Bando IR2 Piemonte, NEXT future transportation)

Far diventare l'Italia un mercato appetibile per la E-Mobility nostrana:

- Piani certi di penetrazione e sostegno dei veicoli elettrici nelle flotte aziendali M1, logistica urbana e TPL
- Obiettivi minimi di elettrificazione della mobilità per tutti i PUMS (Zero emission Zone per M1 e N1, car sharing e taxi, E-bus per operatori TPL)
- Potenziamento del Piano Strategico per il trasporto pubblico locale, integrazione del noleggio e delle PPP

Avviare un piano di rimodulazione dei Sussidi Ambientali da dannosi a favorevoli con tempistiche certe insieme alle parti sociali impattate

Ridiscutere il PNIRE e l'ingaggio degli stakeholder istituzionali e industriali, nel settore Infrastrutture



1. Agevolazioni alle reti di impresa e ai processi di aggregazione per le PMI del settore

- **Creare, rendere vantaggiosi e diffondere strumenti di aggregazione per le PMI del settore**, estendendo ad esempio i perimetri di scopo dei consorzi, aumentando i vantaggi fiscali per gli investimenti alle imprese che aderiscono a contratti di Rete o diffondendo l'esempio dei distretti virtuali.
- **Potenziare lo strumento delle “Reti di impresa ambientale”** che permettono la creazione di reti ampie e formate da aziende di diversa natura, per esempio fra *manufacturers* e imprese energetiche, fondamentale per la nascita di una filiera nazionale della mobilità elettrica.



2. Sostegno agli investimenti in R&D e riconversione industriale

- **Tavoli di confronto fra le industrie automotive, il Governo e le associazioni di categoria per adattare gli strumenti previsti già dal Piano Industria 4.0** (superammortamento, iperammortamento, Nuova Sabatini, fondo garanzia per le PMI, Credito di imposta R&S, ecc.) prorogati dal Governo attuale, per meglio rispondere alle esigenze delle imprese.
- **Creare un “Tech Transfer Lab” dedicato per Ricerca e Sviluppo**, ripotenziandone i meccanismi di credito d'imposta. Le tecnologie già incluse nella definizione di *Industry 4.0* (IoT, Cloud DB e computing, Big Data and Analytics, cybersecurity e augmented reality) sono componenti fondamentali della crescita della “*MaaS*” e determineranno la diffusione dei mezzi in flotta a scapito di quelli privati, così come i mezzi a guida autonoma nei prossimi anni
- Definire un **Competence Center dedicato alla filiera mobilità elettrica estesa nell'ambito di Industria 4.0**, verificare la *readiness* delle imprese anche a livello delle competenze necessarie.
- **Indirizzare gli investimenti e guidare gli enti di ricerca e le università verso alcuni temi decisivi per la mobilità elettrica**

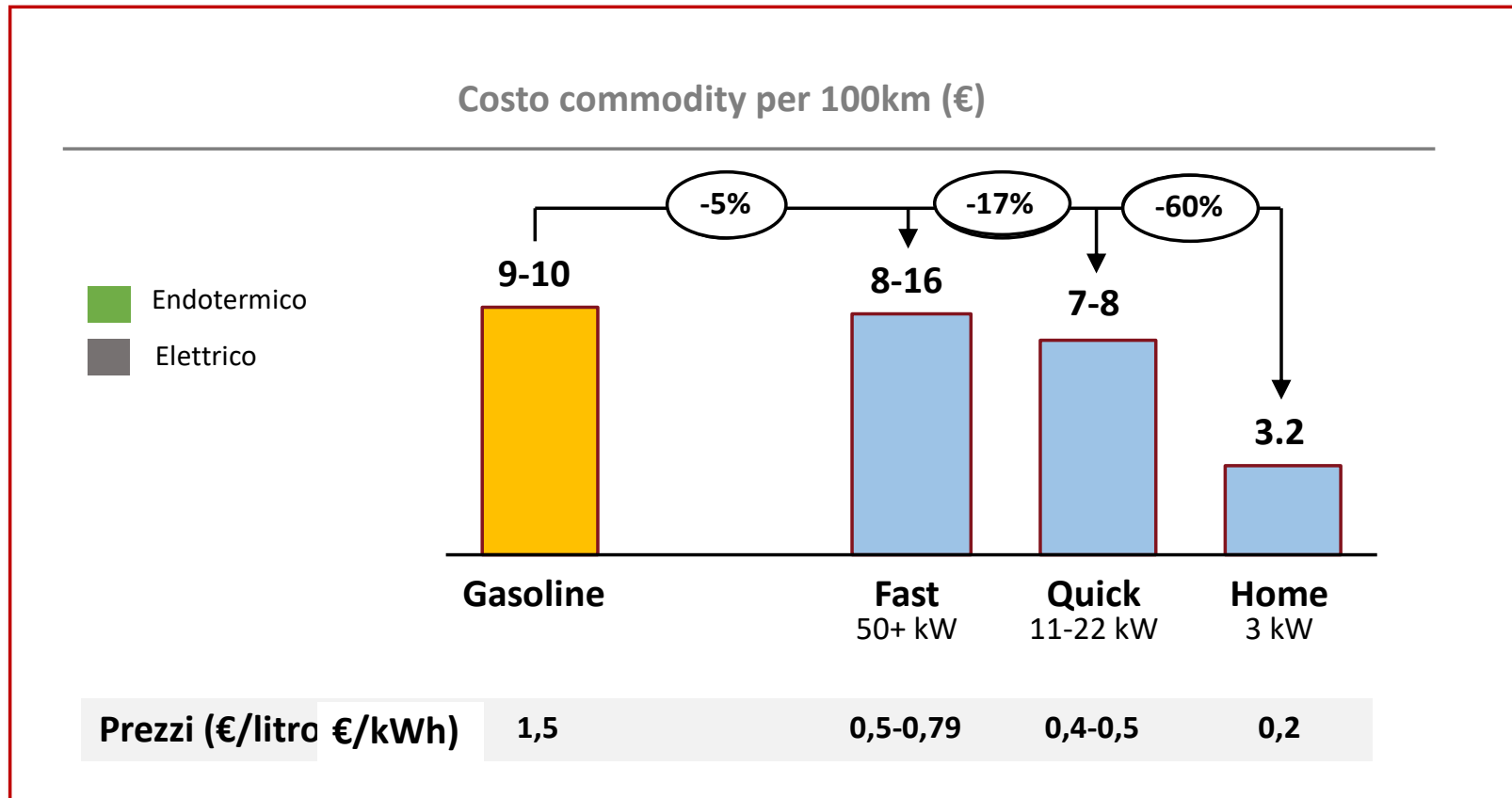
3. Formazione e riconversione delle competenze

- **Estendere i programmi di formazione Industry 4.0** per includere la competenze dei lavoratori addetti ai processi produttivi, alla progettazione e fabbricazione dei prodotti, ma anche alle reti di vendita (concessionari) e assistenza post-vendita (officine)
- **Prevedere sgravi fiscali per l'assunzione di tecnici e riqualificazione del personale**
- **Dedicare fondi alle assunzioni di giovani diplomati o laureati e all'erogazione di corsi di formazione dedicati ai neoassunti.**



Tariffe sostenibili, il gap privato-pubblico

Uno dei principali problemi attualmente riscontrati relativamente alle tariffe di ricarica è la notevole **difformità** tra il costo della ricarica domestica e pubblica, e tra la ricarica con POD domestico e con POD dedicato.



Determinare prezzi della ricarica elettrica competitivi rispetto ai motori endotermici, agendo sulle componenti degli oneri di Sistema e sui Costi di Trasmissione e Distribuzione, che rappresentano circa il 40-50% del prezzo finale a cliente



Ricarica pubblica, modello di business

Charge Point Operator (CPO)

Gli operatori che gestiscono le infrastrutture dei terminali di ricarica (c.d. colonnine) (*)

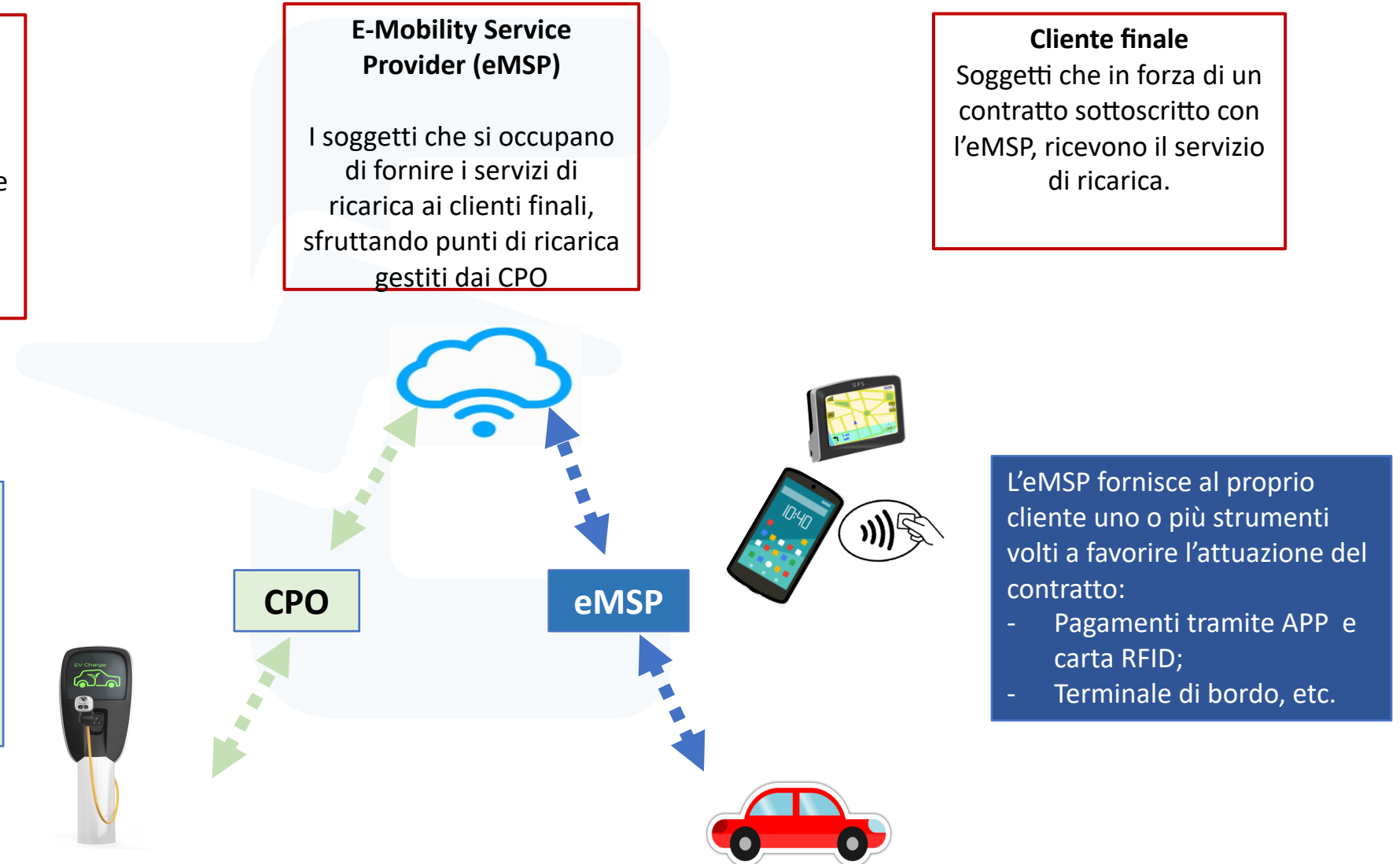
E-Mobility Service Provider (eMSP)

I soggetti che si occupano di fornire i servizi di ricarica ai clienti finali, sfruttando punti di ricarica gestiti dai CPO

Cliente finale

Soggetti che in forza di un contratto sottoscritto con l'eMSP, ricevono il servizio di ricarica.

Il CPO deve stabilire un collegamento con l'eMSP dell'utente finale intenzionato ad usufruire della postazione di ricarica, al fine di regolare le condizioni contrattuali del servizio.



L'eMSP fornisce al proprio cliente uno o più strumenti volti a favorire l'attuazione del contratto:

- Pagamenti tramite APP e carta RFID;
- Terminale di bordo, etc.

(*) ci sono casi in cui è il CPO che fornisce direttamente il servizio di ricarica al cliente finale («ad hoc charging»)

MOTUS-E sottopone le seguenti proposte:

- **Assimilare la ricarica nelle pertinenze (es. garage o box auto) a quella domestica**
- **Riduzione della componente regolata della tariffa monomia BTVE**, tale da avvicinarla ai livelli di prezzo di una ricarica domestica residente. Da un lato favorirebbe tutti quegli utenti che non hanno possibilità di ricaricare in ambito domestico (o relative pertinenze), rendendo comparabili (e quindi maggiormente eque) le condizioni economiche di accesso per la ricarica pubblica e privata, dall'altro rappresenterebbe un costo minimo per il sistema elettrico rispetto al gettito totale; il tutto incentivando inoltre la nascita di nuovi utenti che, quando l'incentivazione non si riterrà più necessaria per volumi di vendite più significative, rappresenteranno una nuova fonte di gettito, e non di costo, per il sistema stesso.

- **Introduzione di una tariffa monomia per punti di prelievo in MT** dedicati alla ricarica elettrica di alta potenza che per qualche anno sconterà un numero di clienti ridotto e tassi di utilizzo delle infrastrutture bassi; questo si traduce in un peso significativo sia dei costi di connessione, sia delle componenti fisse e di potenza.
- **Scontare le componenti regolate delle tariffe MT trinomie ai servizi di car sharing e TPL.** Nel caso dei depositi di autobus e dei parcheggi per il car sharing, infatti, la programmabilità delle ricariche (basata sulle analisi dei livelli di servizio) consente un dimensionamento ottimizzato delle infrastrutture di ricarica, con un minor impatto delle componenti fisse e di potenza della connessione.

- **Favorire l'integrazione dei veicoli con la rete.**

I veicoli elettrici dovrebbero essere intesi 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 i SW di smart charging e la tecnologia V2G rappresentano una importante risposta all'impatto, in termini di potenza richiesta alla rete, dei veicoli elettrici sulle linee di distribuzione in bassa e media tensione. In particolare, per favorire la fornitura di servizi ancillari al MSD e di servizi diretti agli operatori di distribuzione in futuro, sarà importante:

- Ridurre la potenza minima di aggregazione per le UVAM da 1 MW odierno a 200kW o meno.
- Eliminare gli oneri di sistema e le componenti di trasmissione, distribuzione e misura sull'energia prelevata e immessa dai veicoli nello svolgimento della fornitura di servizi alla rete.
- Aumentare per un primo periodo il perimetro zonale di aggregazione
- Estendere a più servizi possibili, inclusi la regolazione secondaria di frequenza e, in futuro, il demand response verso i DSO, l'aggregazione di veicoli sia in V1G sia in V2G.