

Il sostegno necessario allo sviluppo della mobilità sostenibile



Elementi necessari allo sviluppo della mobilità elettrica	Proposte di legge C.2844 e C.3553
Contributi in conto capitale per l'acquisto di VE	●
Sgravi fiscali per l'acquisto di VE	●
Contributi in conto capitale per l'acquisto di sistemi di ricarica	●
Sgravi fiscali per l'acquisto/installazione di sistemi di ricarica	●
Differenziazione ed incentivazione delle tariffe per la ricarica di VE	●
Definizione di un quadro normativo preciso e di uno specifico modello di business	● Dovrebbero essere specificate misure atte a prevenire posizioni di privilegio per i concessionari di reti di distribuzione e a garantire la libera partecipazione al mercato di tutti i soggetti interessati
Semplificazione attività edilizia e disposizioni in materia urbanistica	● Non vengono previsti termini temporali per l'adeguamento degli strumenti urbanistici locali
Obbligo di prevedere sistemi di ricarica in edifici	● Obbligo previsto per nuovi edifici. Auspicabile estensione per edifici esistenti, p.e. nel settore terziario e PA.
Diritto ai punti di ricarica	●
Emanazione di obiettivi vincolanti nel campo della mobilità sostenibile in ambito locale e nazionale	● Il Piano Strategico viene realizzato tramite accordi di programma con i governi locali. Si auspica invece la definizione di obiettivi vincolanti minimi per le province più importanti o più colpite dagli effetti del PM
Accesso alle aree ZTL ed esclusione dai blocchi temporanei della circolazione	●

Audizione Sorgenia presso le Commissioni
riunite IX e X della Camera dei Deputati
Roma 23 Marzo 2011

Le principali linee di azione di Sorgenia nell'ambito della mobilità sostenibile sono:

- Accordo di collaborazione con **Peugeot Italia** allo scopo di favorire l'introduzione in Italia dell'auto elettrica e cooperare in programmi comuni riguardanti la mobilità sostenibile
- Installazione di unità di ricarica **Ultra Fast Charge** a scopo di test della tecnologia
- Supporto tecnico diretto ai clienti che scelgono di aderire alle offerte Sorgenia
- Attività di pubblicizzazione dei prodotti e-mobility presso fiere, convegni ed eventi pubblici

RICARICATI CON SORGENIA

Scegli Peugeot e Sorgenia: con un canone mensile tutto compreso potrai finalmente guidare la tua auto al 100% elettrica e a zero emissioni.



Utilizzo autovettura	Ricariche (pensi annui)	Costo mensile (€)	Percorrenza (km)	Risparmio combustibile (€/anno)	Risparmio CO ₂ (g/km)
BASSO	77	40	10.000	720	1.050
MEDIO	154	60	20.000	1.700	2.100
ALTO	231	80	30.000	2.700	3.140

Il costo mensile è riferito alla totale fornitura di elettricità esclusivamente per la ricarica dell'auto e include anche le imposte e il suo, la fornitura di energia per uso domestico resta comunque separata. Gli eventuali costi di installazione di sistemi per la ricarica del veicolo elettrico saranno quantificati a parte. La percorrenza, il risparmio sul combustibile e sulla CO₂ sono stati calcolati in base a: 1) autonomia di 110 km per ricarica; 2) potenza a bordo del motore medio di 8,7 g/100 km su percorso urbano; 3) emissione di CO₂ medio nazionale, elaborazione dati anno 2009. L'offerta è valida per tutto il 2011, ma potrà essere modificata qualora vengano introdotte novità significative in materia di tassazione dell'energia dedicata alle ricariche dei veicoli elettrici.

Proposta economica per la ricarica domestica. Per tutti gli ulteriori dettagli dell'offerta e della procedura alla base collegati al sito dell'offerta economica del contratto.

SORGENIA

www.sorgenia.it

Audizione Sorgenia presso le Commissioni riunite IX e X della Camera dei Deputati
Roma 23 Marzo 2011



Audizione Sorgenia presso le Commissioni
riunite IX e X della Camera dei Deputati

Backup Slides

Classifica dei capoluoghi italiani più inquinati da PM10



Regione	Città	Giorni superamento	Ultimo dato disponibile
Piemonte	Torino (Grassi)	134	31/12/2010
Lazio	Frosinone (Scalo)	108	31/12/2010
Piemonte	Asti (Baussano)	98	31/12/2010
Toscana	Lucca (V.le Carducci)	97	31/12/2010
Marche	Ancona (Torrette)	96	31/12/2010
Campania	Napoli (Ospedale Santobono)	95	31/12/2010
Veneto	Padova (Mandria)	94	31/12/2010
Lombardia	Monza (V. Machiavelli)	92	31/12/2010
Piemonte	Alessandria (Volta)	89	31/12/2010
Lombardia	Brescia (Broletto)	89	31/12/2010
Veneto	Vicenza (Quartiere Italia)	87	31/12/2010
Lombardia	Milano (Senato)	87	31/12/2010
Campania	Benevento (Palazzo Del Governo)	85	31/12/2010
Emilia Romagna	Reggio nell'Emilia (Reggio Emilia V.le Timavo)	84	31/12/2010
Veneto	Treviso (V. Lancieri)	84	31/12/2010
Lombardia	Mantova (Via Ariosto)	83	31/12/2010
Emilia Romagna	Modena (V. Nonantolana)	82	31/12/2010
Piemonte	Novara (Roma)	77	31/12/2010
Lombardia	Lodi (Lodi)	73	31/12/2010
Lombardia	Bergamo (Via Garibaldi)	71	31/12/2010
Veneto	Venezia (P.co Bissuola)	71	31/12/2010
Veneto	Verona (Borgo Milano)	70	31/12/2010
Umbria	Terni (Prisciano)	69	30/12/2010
Veneto	Rovigo (Centro)	67	31/12/2010
Toscana	Firenze (Viale Gramsci)	65	27/12/2010
Emilia Romagna	Piacenza (Pubblico Passeggio)	63	31/12/2010
Emilia Romagna	Bologna (S.Felice)	63	31/12/2010
Emilia Romagna	Parma (V. Montebello)	61	31/12/2010
Sicilia	Palermo (Di Blasi)	60	31/12/2010
Emilia Romagna	Ferrara (C.so Isonzo)	59	31/12/2010
Abruzzo	Pescara (Via Sacco)	59	31/12/2010
Emilia Romagna	Rimini (Abete)	58	31/12/2010
Sardegna	Cagliari (Piazza Sant'avendrace)	56	31/09/2010
Lombardia	Pavia (P.zza Minerva)	54	31/12/2010
Emilia Romagna	Forlì (V. Grigioni)	53	30/12/2010
Piemonte	Vercelli (Campo CONI)	50	31/12/2010
Marche	Macerata (P.zza Vittoria)	50	31/12/2010
Toscana	Prato (Via Ferrucci)	48	31/12/2010
Emilia Romagna	Ravenna (N. Rocca Brancaleone)	47	31/12/2010
Lombardia	Lecco (Via Sora)	42	31/12/2010
Lombardia	Cremona (Fatebenefratelli)	42	31/12/2010
Lombardia	Como (Como)	42	31/12/2010
Abruzzo	Teramo (Porta Madonna)	42	31/12/2010
Piemonte	Biella (Lamarmora)	41	31/12/2010
Lombardia	Varese (V. Copelli)	40	31/12/2010
Lazio	Roma (Tiburtina)	39	31/12/2010
Toscana	Pistoia (Via Zamenhof)	37	30/12/2010
Campania	Salerno (U.S.L. 53)	36	31/12/2010
Campania	Avellino (Ospedale Moscati)	36	31/12/2010



**Disposizioni per favorire lo sviluppo della
mobilità mediante veicoli che non
producono emissioni di anidride carbonica**

Audizione di FederUtility
presso le Commissioni riunite
IX Trasporti e X Attività Produttive

Roma, 23 marzo 2011

FederUtility
Federazione delle Imprese
Energetiche e Idriche
piazza Cola di Rienzo, 80/A
00192 Roma
tel 06 945282.10-20
fax 06 945282.00
www.federutility.it
C.F. 97378220582

FederUtility è la federazione che riunisce le Aziende di servizi pubblici locali che operano nei settori Energia Elettrica, Gas e Acqua. La presenza delle proprie Associate in qualità di distributori e venditori di energia elettrica nelle principali aree metropolitane del Paese, da Roma a Milano, da Torino a Genova, dai capoluoghi emiliano-romagnoli a quelli veneti e friulani, ed in molti centri di interesse culturale e turistico, rende il tema della e-mobility di particolare interesse per la Federazione; un interesse che diventa una responsabilità ed un contributo necessario all'interno di una più ampia strategia del sistema-Paese, se si considera che il radicamento delle Aziende che aderiscono alla Federazione è concentrato nelle aree laddove esistono le condizioni ideali per l'affermazione della nuova tecnologia, per lunghezza dei tragitti medi, per possibilità di concentrare le infrastrutture di ricarica e per il potenziale di eco sostenibilità del Trasporto Pubblico Locale.

D'altra parte in Europa si è sviluppato un alto grado di sensibilità rispetto alle tematiche di tutela ambientale e di lotta ai cambiamenti climatici, e gli stessi governi sono sempre più impegnati a dare risposte concrete e condivise a tali problematiche. L'emergere di un nuovo paradigma finalizzato all'utilizzo razionale delle risorse ed alla sostenibilità in un'ottica globale si confronta con la necessità di rivoluzionare le filiere energetiche, con importanti riflessi sulle economie nazionali, sia dal punto di vista occupazionale, sia dal punto di vista dell'innovazione tecnologica e della ricerca.

In tal senso uno dei settori più coinvolti è quello dei trasporti, responsabile di quasi un quarto delle emissioni climalteranti, in gran parte attribuibili al trasporto su strada. Perciò risulta facile spiegare l'attenzione crescente da parte delle Istituzioni e del mondo industriale nei confronti dell'auto elettrica, i cui benefici sul piano ambientale sarebbero indubbi, in termini di minor quantitativo di CO₂ emesso rispetto ad un sistema basato sul petrolio, oltre che per la riduzione significativa dell'inquinamento atmosferico che una sua diffusione massiva comporterebbe.

La stessa opinione pubblica ha dimostrato peraltro una crescente familiarità con il tema, e lo stesso interesse rivolto verso modelli automobilistici e soluzioni tecnologiche considerate

futuristiche solo pochi anni fa dimostra che il grado di maturità del mercato sia in fase di notevole accelerazione, e adeguate leve commerciali e funzionali ne potrebbero consentire una *mass adoption* in tempi relativamente rapidi; d'altronde tale *trend* trova conferma nella recente rilevazione effettuata da Deloitte su quasi 5.000 automobilisti europei di sette Paesi diversi, secondo la quale il 69% del campione si è dichiarato quantomeno disposto a considerare l'acquisto di un veicolo elettrico.

Chiaramente il sistema è al momento impreparato rispetto a tale eventualità, ma i considerevoli passi in avanti della ricerca nel campo dell'accumulo di energia elettrica e l'esperienza tecnica delle case automobilistiche, congiuntamente alla disponibilità futura delle infrastrutture di rete necessarie per il rifornimento pubblico e privato dei veicoli, sono tutti elementi che inducono ad essere ottimisti, e a considerare la diffusione dell'auto elettrica molto più vicina nel tempo di quanto non si pensasse pochi anni fa.

La nascita di diversi progetti pilota d'altronde sottolinea questo interesse, e rende allo stesso tempo necessaria la definizione di un modello di business di riferimento con cui i vari soggetti coinvolti possano confrontarsi e conseguentemente determinare le proprie strategie aziendali, ma anche per evitare che un'eventuale assenza di regole in fase di start up possa moltiplicare gli oneri per la collettività.

L'Autorità per l'energia elettrica e il gas ha avviato nei mesi scorsi un processo di consultazione su tale tematica, stimolando un confronto proprio su questi aspetti propedeutici alla diffusione della mobilità elettrica; con la delibera ARG/elt 242/10 sono state infatti predisposte semplificazioni, e definite regole, per l'implementazione di sei progetti pilota per la ricarica pubblica, che avranno anche il compito di promuovere la condivisione delle conoscenze acquisite sul campo, con un beneficio sistemico fondamentale per il futuro di questa tecnologia.

A nostro avviso, l'impostazione metodologica scelta in questo caso è stata decisamente positiva, dal momento che garantisce, proprio nella fase di avvio, un livello di sperimentazione volta ad includere i diversi contributi alla definizione del modello di business da adottare in

chiave strategica; il merito infatti del ventaglio di opzioni incluse all'interno dei progetti pilota promossi dall'Autorità, tra i quali trovano lo stesso spazio il modello distributore, il *service provider* in concorrenza e quello in esclusiva, è la scelta di sostenere il processo di acquisizione della conoscenza tecnica e gestionale senza tuttavia compromettere l'adozione di assetti che in futuro si dovessero rivelare maggiormente adeguati a rispondere alle esigenze del sistema.

Ovviamente, pur dovendo essere il più inclusivo possibile, il quadro di leggi e regole che si andranno a definire non potrà comunque che basarsi sui principi di accessibilità, sicurezza e standardizzazione: è infatti indispensabile tutelare l'utente dai rischi connessi all'utilizzo di apparecchiature elettriche, è opportuno sfruttare l'elemento concorrenza per favorire la competizione di prezzo a favore del cliente finale, è imprescindibile la definizione di standard che regolino tecnicamente, in primo luogo a livello nazionale ma già nell'ottica di un percorso comune di omologazione su scala europea, la struttura e la diffusione delle colonnine di ricarica.

Diretta conseguenza di tali presupposti tecnici, di sicurezza e normativi è la valutazione che il soggetto deputato a coprire il ruolo di Gestore dell'infrastruttura debba essere terzo rispetto all'attività di vendita e di produzione di energia elettrica, in modo da poter garantire l'accesso all'infrastruttura e di sfruttare pienamente la gestione delle ricariche per ottimizzare i profili di carico sulla rete; anche dal punto di vista economico, l'attribuzione ad un unico soggetto di comprovata competenza delle funzioni di allaccio alla rete, manutenzione dell'infrastruttura e definizione dei carichi risulterebbe vantaggioso e avrebbe effetti positivi sia sulla concorrenza, sia sulla fruibilità della ricarica da parte del consumatore, e tutelerebbe dal rischio di una mancanza di coordinamento nella pianificazione dell'offerta al pubblico.

Infatti, nella difficoltà di vivere una fase di cambiamento che si preannuncia come radicale per il sistema dei trasporti e per le abitudini degli automobilisti, risulta opportuno articolare il sostegno che si vuole assicurare al settore operando scelte mirate all'efficacia degli incentivi offerti: non si può infatti negare che spostare l'attuale sistema di trasporto privato su strada verso un assetto completamente nuovo porta inevitabilmente con sé un attrito culturale che potrà essere

superato solo nell'arco di decenni e che quindi in una prima fase la diffusione dei veicoli elettrici non potrà che interessare una parte ristretta dell'utenza.

Tale aspetto è particolarmente rilevante proprio per l'offerta del servizio di ricarica pubblica essendo al momento estremamente difficile prevedere le esigenze che si andranno a delineare nei prossimi anni; in questo senso, è facile prevedere che una parte importante degli automobilisti che adotteranno la nuova tecnologia avranno la possibilità di effettuare la ricarica delle proprie vetture autonomamente presso infrastrutture private, tipicamente site nei propri box, modalità certamente più compatibile con gli stili di vita consolidati.

Pertanto è necessario porsi la domanda di quale sarà l'effettiva richiesta da parte degli automobilisti, in modo da articolare la pianificazione territoriale ed il numero di punti di rifornimento; a questo proposito la soluzione che darebbe una più concreta assicurazione di sostenibilità sarebbe l'affidamento agli Enti locali, eventualmente all'interno di un più generale piano territoriale di mobilità, del compito di definire l'offerta ottimale, fungendo così da filtro rispetto alle specificità urbane e consumeristiche.

Ma tale difficoltà di prevedere le future esigenze di un mercato appena nato acquista importanza anche nella scelta delle priorità in termini di sostegno al settore; le proposte di legge sulla mobilità elettrica che sono attualmente allo studio del Parlamento affrontano giustamente il tema degli incentivi all'acquisto delle automobili, oltre alle più generali necessità del *design* normativo più adatto ad un mercato in fase di avvio e che pertanto necessita di una approfondita legislazione che ne regoli la governance ed il processo di infrastrutturazione.

La promozione della mobilità elettrica, sia come modello di business, sia come costruzione della fiducia da parte della potenziale utenza, acquista in questa fase un'importanza cruciale per lo sviluppo del settore e quindi, a nostro avviso, dovrebbe essere principalmente correlata a quelle che sono le modalità di utilizzo delle automobili che da un lato rendono più agevoli le operazioni di ricarica, dall'altro massimizzano il contributo ambientale delle stesse: il rischio di supportare l'acquisto di vetture elettriche da parte di privati sui quali non vigerebbe in pratica alcuno

strumento di controllo dell'utilizzo e rilevazione delle prestazioni potrebbe essere in questo senso poco mirato.

A nostro avviso, dovrebbero quindi essere le flotte aziendali le utenze alle quali il regime di incentivazione dovrebbe guardare primariamente, sostenendone l'acquisto; infatti, l'inclusione dei veicoli in tale ambito potrebbe garantire un'ottimizzazione dell'impiego degli stessi, grazie all'integrazione del sistema di turnazione e rifornimenti con i processi interni, ad assicurazione di un utilizzo continuo e tracciabile degli stessi, supportato dalla possibilità di effettuare ricariche diurne e notturne presso i parcheggi privati tipicamente nella disponibilità delle stesse Aziende.

In questo modo verrebbe massimizzato non solo il contributo ambientale in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e gas serra derivante dal maggior utilizzo delle flotte aziendali rispetto ai mezzi privati, ma anche l'apporto alla ricerca tecnologica ed all'integrazione con l'attuale sistema di mobilità sarebbe maggiormente sinergico e più gestibile.

Una tale scelta si rivelerebbe ancor più strategica se venisse adottata in relazione ai servizi di pubblica utilità, che tipicamente hanno la natura di presidio del territorio entro raggi d'azione circoscritti e prevedibili, e quindi in linea con le attuali prestazioni ed esigenze delle batterie, e che per la stessa tipologia di attività svolta garantirebbero una visibilità importante nei confronti della cittadinanza.

Per concludere, riteniamo che la tematica della mobilità elettrica rappresenti veramente un'opportunità non solo per la decarbonizzazione delle economie occidentali ed ancor più significativamente in ottica futura per quelle dei Paesi in via di sviluppo, ma anche per il sistema energetico e l'industria automobilistica, italiana ed europea. Perciò accogliamo il fatto che il dibattito sia oramai avviato, in questa sede così come nel mondo economico e civile, e, nel ringraziare dell'opportunità di essere stati auditati, rivolgiamo l'auspicio che il Parlamento continui nella strada tracciata dalle Proposte di legge note e definisca un quadro normativo capace di dare certezza al settore e sostegno a questa fase di *start-up* così delicata.

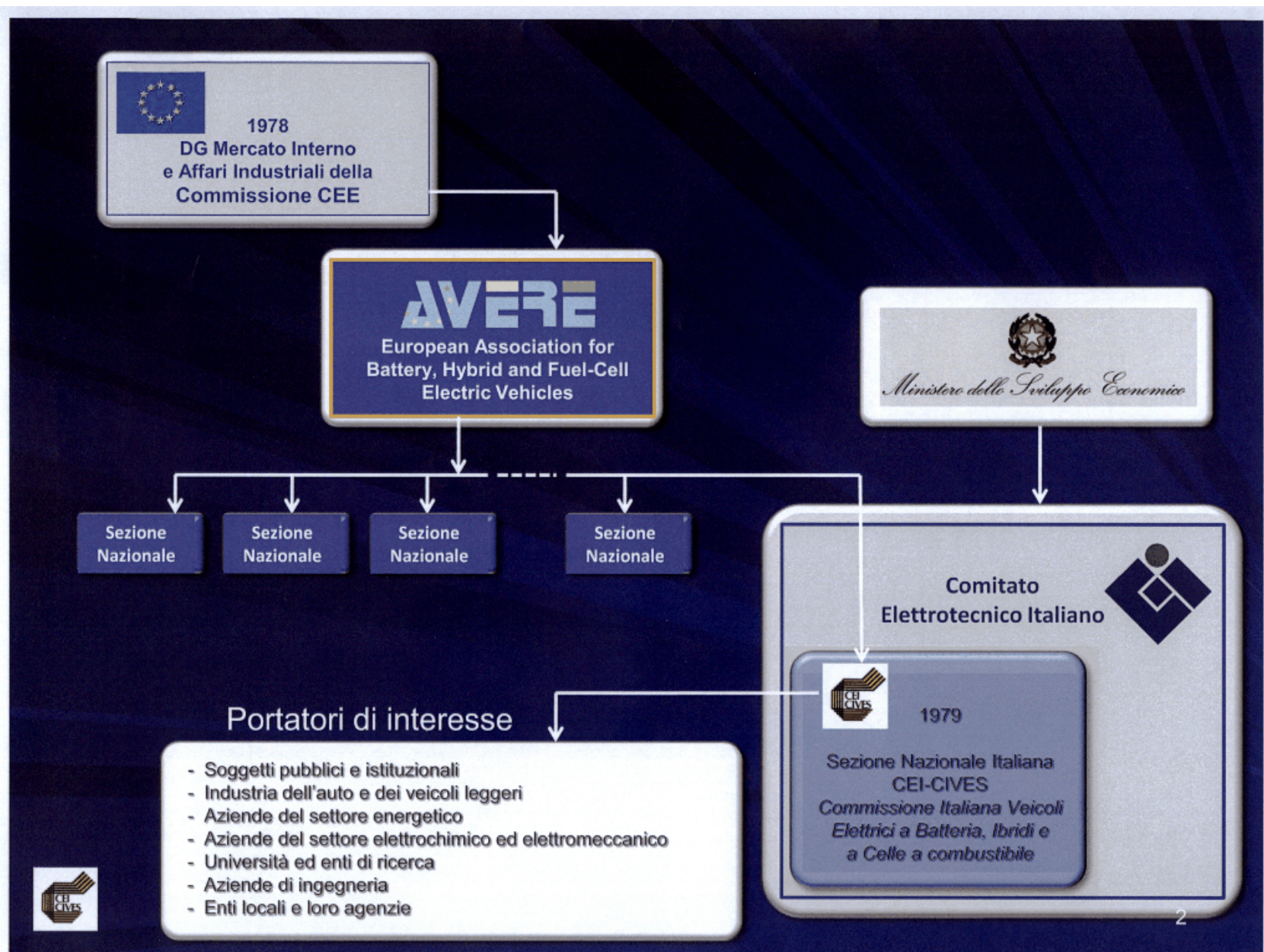


**CIVES - Commissione Italiana Veicoli Elettrici a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile del
CEI - Comitato Elettrotecnico Italiano**

***Interventi organici per lo sviluppo di una mobilità sostenibile
facente ricorso ai veicoli elettrici***

***Audizione presso le Commissioni congiunte IX e X
della Camera dei Deputati***

Roma, 23 marzo 2011





Elenco aziende ed enti aderenti a CEI-CIVES

Soggetti pubblici, istituzionali e soci di diritto del CEI

Ministeri dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare
Ministero dello Sviluppo Economico
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Ministero dell'Interno
Ministero della Difesa
Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca
Ministero del Lavoro, Salute e Politiche Sociali
Regione Lombardia
Comune di Parma

Energia

ENEL Corporate
A2A

Università e Ricerca

CNR – Consiglio Nazionale Ricerche
ENEA
RSE
Università di Pisa
Università di Genova

Associazioni

ASSTRA – Associazione Trasporti
CUNA – Commissione Unificazione Autoveicoli
FederUtility
Fondazione TELIOS

Industria veicoli

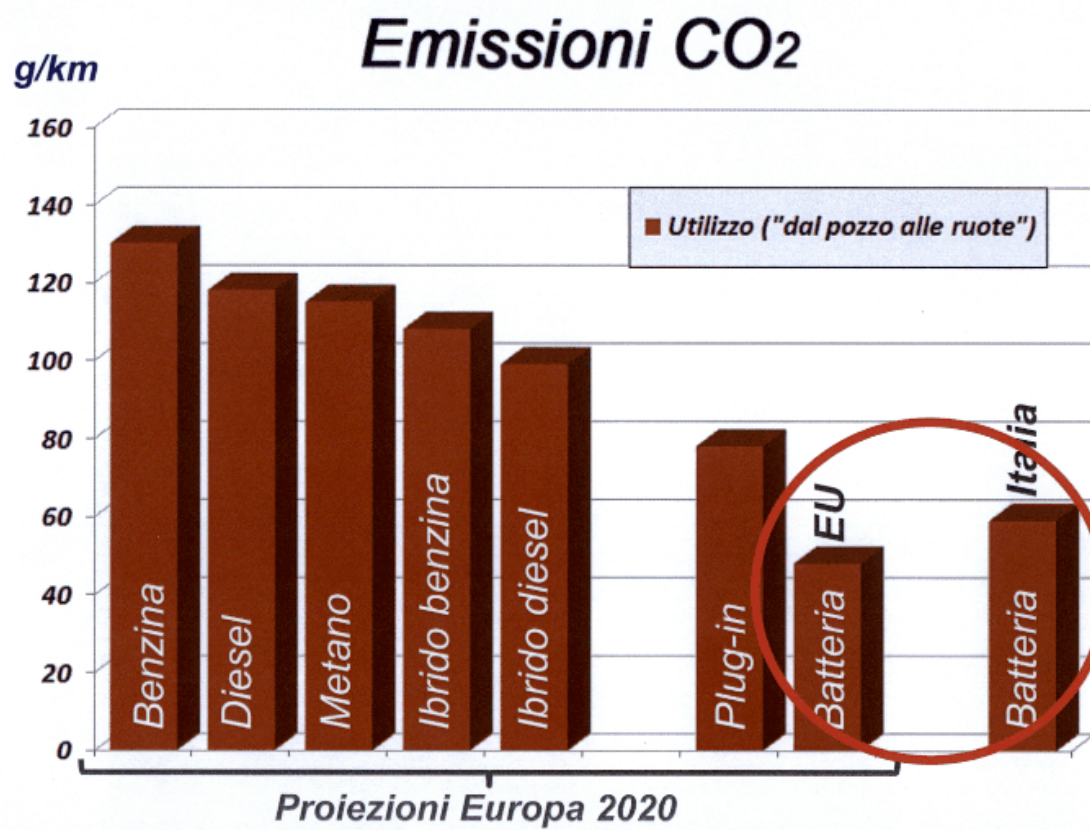
Piaggio & C
Altra / IVECO
Renault Italia
Toyota Motor Italia
Citroen Italia
Peugeot Automobili Italia
Mercedes-Benz Italia
Ducati Energia
Honda Automobili Italia
MM Automobili Italia
Micro-Vett
EVF Gruppo FAAM
Tecnobus
OM Carrelli Elevatori
Aixam Mega
ATEA
Electric Vehicle
Eco Power Technology
VF-Venieri
Veicoli Gruppo Enerblu
F.M. Matras
Italiainmoto
Italwin Group
J.E.T
Oxygen
TC Mobility
Volta Energy
Estrima
Alpina Transportation

Industria componentistica

Ansaldo Electric Drives
Magnetit Marelli
ABB
Oerlikon Graziano
Scame Parre
Fanton
Gewiss
Progetti
Bitrode Corporation
365 Energy Group

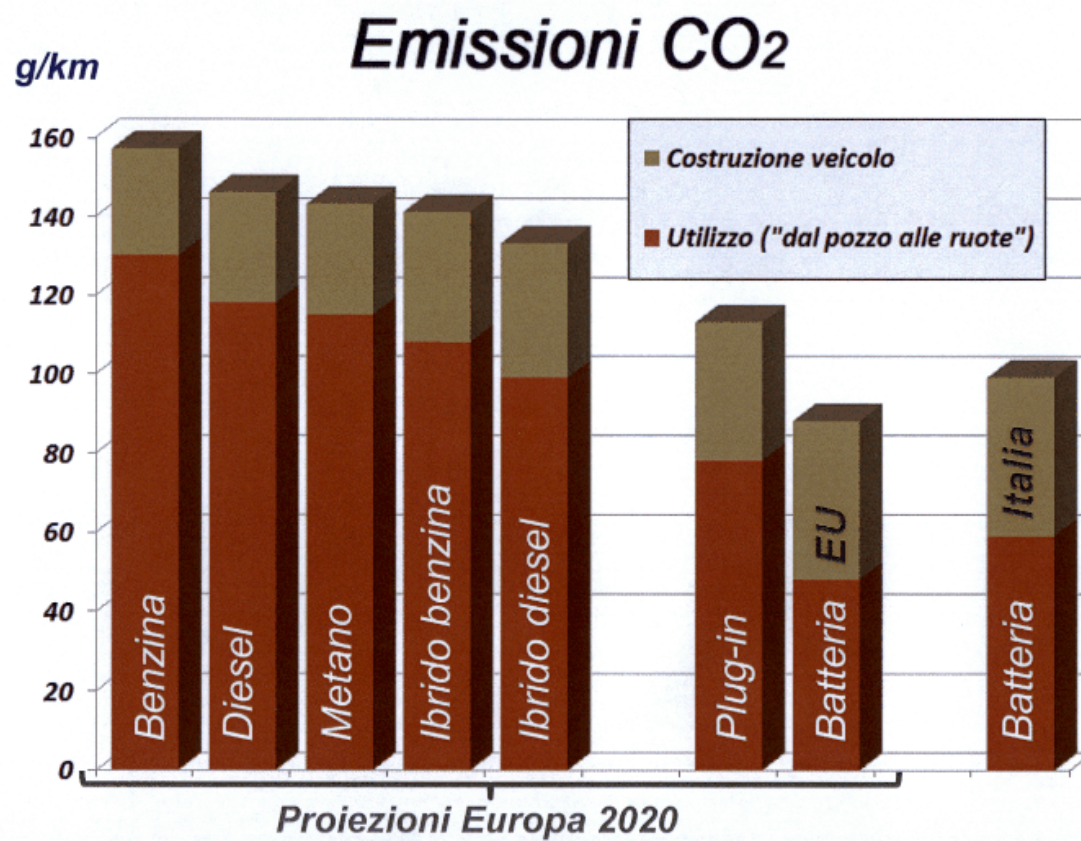
Altri soggetti

Telecom Italia
SeMs Servizi Mobilità Sostenibile
TIL Trasporti Integrati Logistica
Archimede Energia
CLAM Carburanti e lubrificanti



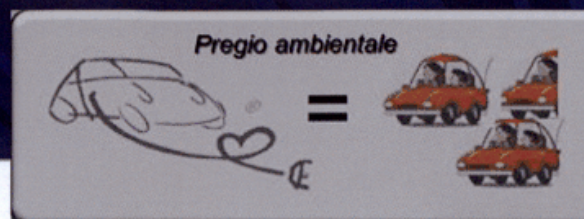
Fonte: elaborazione dati JRC Ispra, per autovettura classe B/C, ciclo standard



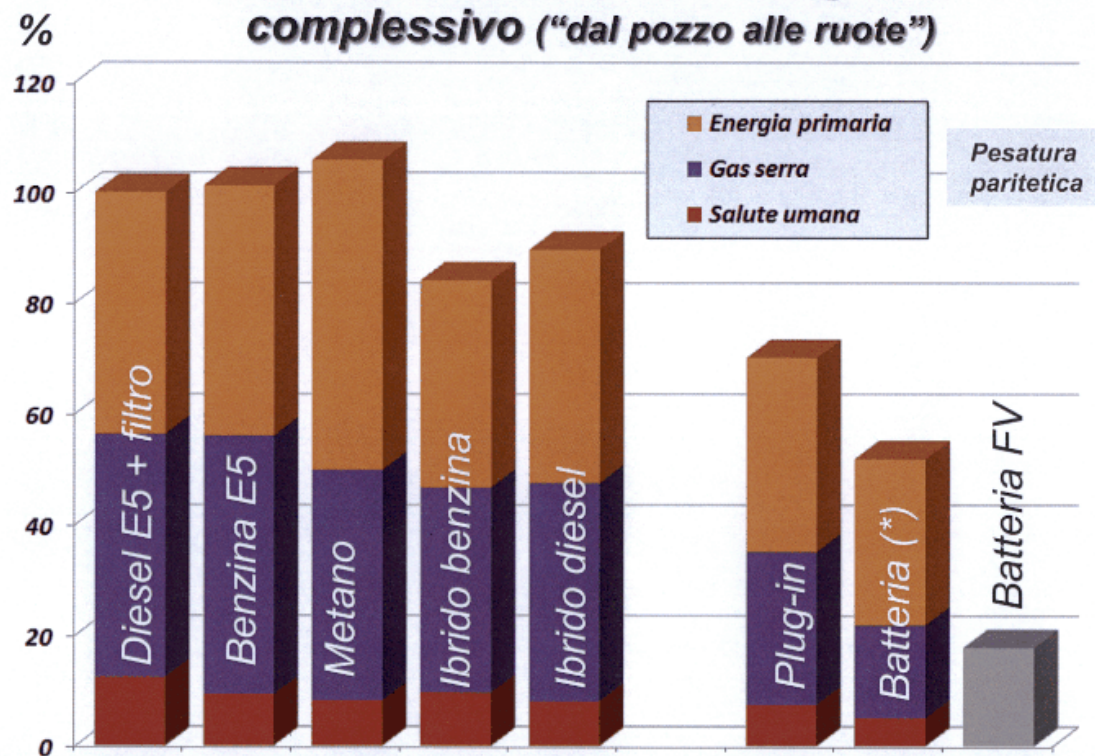


Fonte: elaborazione CIVES da dati JRC Ispra, per autovettura classe B/C, ciclo standard





Impatto ambientale ed energetico complessivo ("dal pozzo alle ruote")



(*) Ricorso a idrocarburi circa 35% rispetto ai veicoli odierni

