



Ipotesi: petrolio 50 €/barile; monetizzazione CO2 15 €/t



Offerta e domanda

- *Su mercato occidentale 15 grandi case con 20 modelli*
- *Proiezioni mercato 2020: 3-6% (2030: 10-20%)*
- *C'è propensione della domanda (14% potenziale, 1-2% di "First Movers")*

L'avvio del processo

- *Massimizzazione sostenibilità complessiva, non rivalità fra tipologie*
- *Obiettivi stimolo e sostegno a domanda nella fase transitoria, infrastruttura*
- *Piani di intervento in Francia, Inghilterra, Spagna, Germania, Olanda, Portogallo, ecc. Nel mondo oltre 80 paesi*

Le proposte in esame

- **Piena condivisione dei punti cardine delle proposte di legge in esame:**
 - *Incentivazioni economiche e tributarie (IVA), decrescenti nel tempo*
 - *Su un arco temporale sufficientemente esteso (5 anni, 100-200.000 veicoli)*
 - *Fondo specifico per gestione dell'azione di sostegno*
 - *Sviluppo infrastruttura (sostegno, rimozione vincoli, stimolo verso enti locali)*

(opportunità di incoraggiare ruolo esplicito delle amministrazioni locali per regolamentazione mobilità) (anche: definizione di un contrassegno)



Quali veicoli ?

A batteria e ibridi ricaricabili dalla rete, capaci di funzionare a emissioni zero su una percorrenza ragionevole, per le tipologie:

- Autovetture, ma anche
- **Autocarri** (PMI nazionali e particolare pregio ambientale)
- **Motoveicoli** (idem)
- (Bus e minibus) (idem)

(il dettaglio è nella documentazione acclusa)

Quale livello di incentivazione ?

- **Diversificato per le diverse tipologie** (il dettaglio è nella documentazione acclusa)
- **Acquisizione tramite leasing o noleggio lungo termine**
- **Cumulabilità**

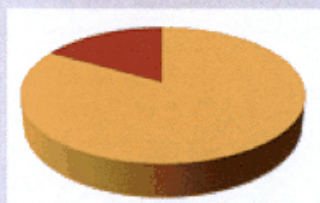


Perché i veicoli utilitari

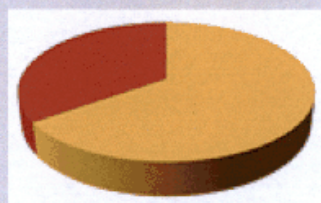
Area metropolitana:

Autovetture

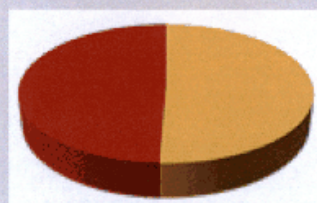
Veicoli merci



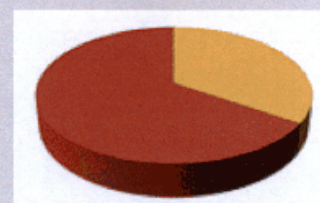
Parco



Percorrenze

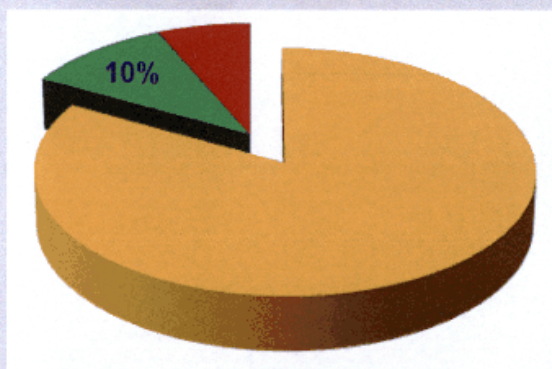


Consumi



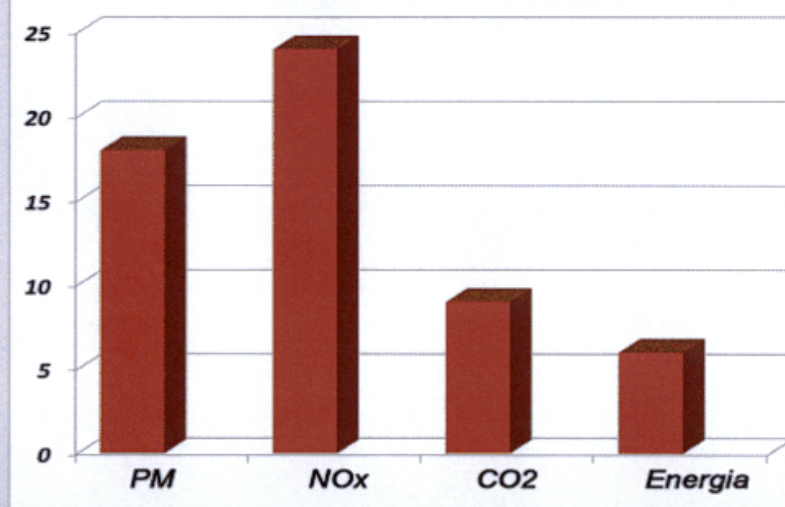
PM

Modifica del parco



Veicoli merci elettrici

Miglioramento % conseguito

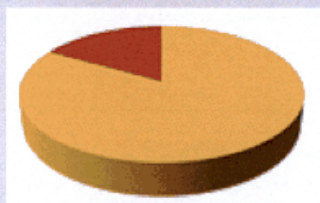


Perché i veicoli utilitari

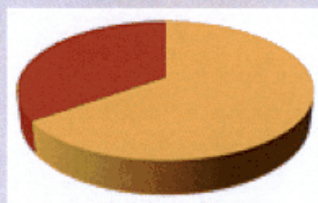
Area metropolitana:

Autovetture

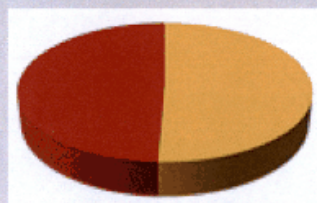
Veicoli merci



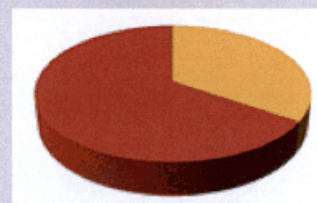
Parco



Percorrenze

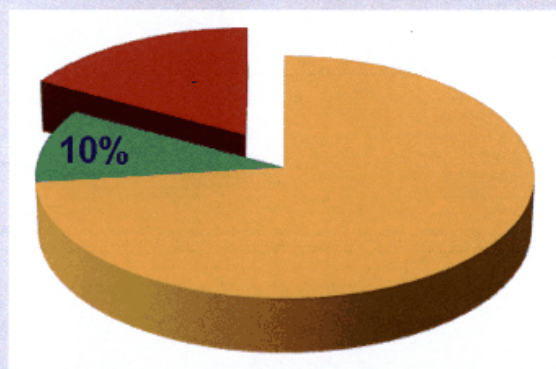


Consumi



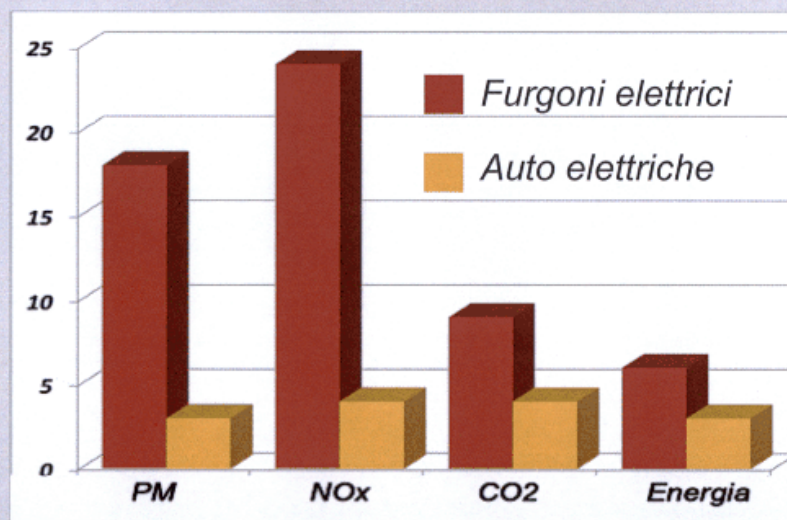
PM

Modifica del parco



Autovetture elettriche

Miglioramento % conseguito

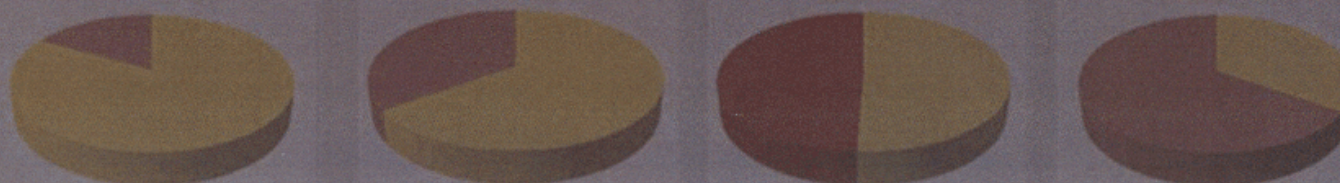


Perché i veicoli utilitari

Area metropolitana:

■ Autovetture

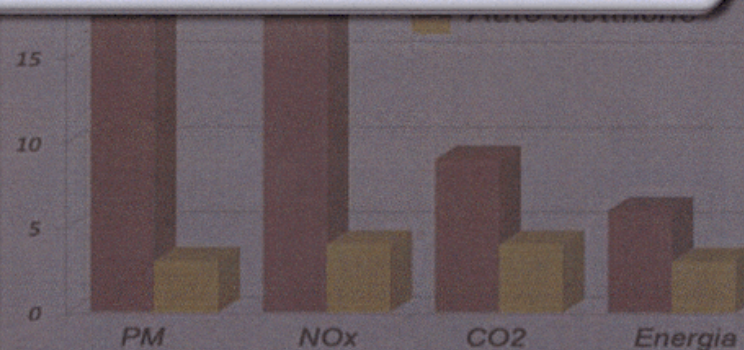
■ Veicoli merci



- **Incentivi diversificati per le diverse tipologie**
- **Quota specifica destinata a flotte e acquisti centralizzati**
- **Situazione simile per motoveicoli**



■ Autovetture elettriche



Sviluppo dell'infrastruttura di ricarica

- ✓ ***Specifici regimi tariffari (AEEG)***
- ✓ ***Aliquota IVA 4% per apparecchiature di ricarica e installazione***
- ✓ ***Detrazione d'imposta (41%) per le spese per la costruzione***
- ✓ ***Agevolazioni su ICI e su tasse occupazione di aree pubbliche***
- ✓ ***Il "diritto alla presa" negli edifici condominiali***
- ✓ ***Semplificazione dell'attività edilizia per gli impianti di ricarica***
- ✓ ***Inserimento nei regolamenti edilizi dell'obbligatorietà di punti di ricarica, a livello comunale e regionale***
- ✓ ***L'equiparazione delle infrastrutture di ricarica alle opere di urbanizzazione primaria***
- ✓ ***Contributi alle amministrazioni comunali per le reti infrastrutturali***

- ***Sostegno alle amministrazioni locali subordinato all'attuazione di misure di regolamentazione locale della mobilità***
- ***Rete di ricarica pubblica "amichevole"***



IPOTESI DI COPERTURA FINANZIARIA **(a costo zero per l'erario)**

- **Tassazione all'acquisto Bonus-Malus (*)**
- **Rimodulazione tassa di proprietà in funzione CO2 (*)**
- **(Tassa sui carburanti)**
- **(Certificati bianchi)**
- **(Tassazione su bottiglie di plastica)**

(*) Allineate alle raccomandazioni di CARS 21, alla Direttiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo "chi più inquina più paga", e al meccanismo di trading internazionale della CO2



Bonus - Malus e tassazione CO₂ per incentivazione veicoli “puliti”

- **Francia**, su immatricolazione (bonus 5000 € per emissioni CO₂ inferiori a 60 g/km, malus 2600 € oltre 250 gCO₂/km)
- **Austria**, su immatricolazione (bonus 500 €, malus 25 €/g oltre 160 gCO₂/km)
- **Cipro**, su immatricolazione (bonus – 30%, malus + 20%)
- **Cipro**, su tassa circolazione (bonus – 20%)
- **Danimarca**, su immatricolazione azzeramento per i VE
- **Finlandia**, immatricolazione basata su CO₂
- **Irlanda**, immatricolazione basata su CO₂ (da 14% per emissioni inferiori a 120 gCO₂/km a 36% oltre i 225 gCO₂/km)
- **Israele**, su immatricolazione (VE 36% invece del 72%)
- **Olanda**, su immatricolazione (bonus 1400 € per emissioni inferiori alla media, malus 1600 € per emissioni superiori alla media; oltre 192 gCO₂/km ulteriori 110 €/g)
- **Portogallo**, su immatricolazione (VE non pagano, sugli altri tassa legata a CO₂)
- **Spagna**, su immatricolazione (VE pagano 0%, gli altri 14,75% oltre 200 gCO₂/km)
- **Svizzera**, su tassa circolazione (etichetta A bonus 50%, malus +50% etichetta G)



Tassa proprietà (“Bollo” annuale)

Discrasia tra attuale tassazione basata su potenza, ed emissioni CO₂.

*Si propone maggior spostamento verso CO₂ per i nuovi veicoli. Con incremento medio di 5 €/veicolo sul 50% del parco auto ne deriverebbe introito di **500 M€ in 5 anni**.*

Tassa carburanti (i consumi sono proporzionali alle emissioni di CO₂)

*0,25 c€/litro porterebbe introito di circa **550 M€ in 5 anni**.*

Titoli Efficienza Energetica (sviluppando meccanismo specifico)

Richiederebbe legislazione ad hoc con coinvolgimento di altri soggetti, modeste capacità di introito

Tassazione bottiglie di plastica (proposta On. Lulli et alt.)

*Introito previsto **210 M€***



Confronto tra alcuni possibili meccanismi di finanziamento
(il dettaglio è nella documentazione acclusa)

<i>Tipologia</i>	<i>Capacità di entrata (almeno 80 M€/anno)</i>	<i>Rispondenza a Direttiva 2004/35 e CARS 21</i>	<i>Trasparenza del meccanismo di prelievo</i>	<i>Semplicità di gestione</i>	<i>Non interferenza sul mercato dell'auto</i>	<i>"Consenso" potenziale della maggioranza di utilizzatori</i>
<i>Bonus Malus</i>	***	***	***	***	**	***
<i>Tassa di possesso</i>	***	***	***	**	**	*
<i>Tassa su carburanti</i>	***	**	***	***	**	*
<i>Certificati bianchi</i>	*	***	***	*	***	***
<i>Tassa su bottiglie di plastica</i>	***	*	***	***	***	**



Sintesi delle osservazioni di CEI-CIVES sulle proposte di legge all'esame

(maggiori dettagli nella documentazione allegata)

- **Esplicitare già nella denominazione che il Piano di interventi è orientato allo sviluppo della diffusione dei veicoli elettrici**
- **Definire dettagliatamente quali veicoli sono oggetto delle incentivazioni, sia in merito alla connotazione tecnica (veicoli a batteria e veicoli ibridi ricaricabili dalla rete, con livello predefinito di autonomia minima), sia in merito alla tipologia (autovetture, motoveicoli, autocarri) sulla base delle definizioni delle Direttive UE e del Codice della Strada**
- **Riservare una quota di fondi per l'acquisizione di flotte di veicoli, e per operazioni di acquisto centralizzati, ad esempio a livello regionale**
- **Includere le società di leasing e noleggio tra i soggetti aventi titolo alle incentivazioni, con vincolo di trasferire tali benefici ai destinatari finali dei veicoli**
- **Ridefinire per ciascuna delle tipologie l'entità delle incentivazioni economiche, decrescenti nel tempo, e la loro progressione temporale**

(segue)

13



**Sintesi delle osservazioni di CEI-CIVES
sulle proposte di legge all'esame**
(maggiori dettagli nella documentazione allegata)

- Definire ruolo più esplicito delle amministrazioni locali per misure di incentivazione in termini di regolamentazione della mobilità urbana (accessi a ZTL, ad aree riservate, gestione soste, orari e accessi per carico/scarico merci, ecc.)
- Definire/autorizzare contrassegni di identificazione dei veicoli aventi titolo agli interventi agevolativi di cui al punto precedente
- Definire la modalità di copertura finanziaria del Fondo destinato alle incentivazioni economiche e tributarie, considerando le forme già attuate nei Piani di Intervento esteri (Bonus-Malus, tassazione CO₂)



***Ipotesi di finanziamento Bonus-Malus all'acquisto
(5 anni, obiettivo 100.000 autoveicoli e 30.000 motoveicoli,
50 % del mercato costituito da persone fisiche e 50% da imprese)
(Malus da 750 € a 1500 €)***

	2011	2012	2013	2014	2015	2011-2015
<i>Introito da: Tassazione Malus</i>	105	94,5	84	73,5	63	420 M€
<i>Contributi (Bonus) per auto e furgoni</i>	17,5	32,5	45	50	50	195 M€
<i>Contributi (Bonus) per i motoveicoli</i>	1	2	3	6	8	20 M€
<i>Contributi per stazioni di ricarica</i>	1	1	2	4	7	15 M€
<i>Defiscalizzazione IVA</i>	9	15	30	44	74	172 M€
<i>Differenza Introiti-Contributi</i>	75,5	42	3	-29,5	-73	18 M€





Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali
a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile

**CONSIDERAZIONI SULLE PROPOSTE DI LEGGE DI INIZIATIVA PARLAMENTARE
A SOSTEGNO DEL SETTORE DEI VEICOLI ELETTRICI**

**All'esame congiunto delle Commissioni Parlamentari IX e X
della Camera dei Deputati**

Indice

Generalità	pag. 2
Tipologie di veicoli	pag. 3
Entità delle incentivazioni	pag. 4
Veicoli elettrici ed ibridi (bus e minibus) per trasporto collettivo	pag. 8
Infrastruttura di ricarica	pag. 9
Possibili meccanismi di copertura finanziaria del Fondo di Incentivazione	pag. 10

Marzo 2011



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

CONSIDERAZIONI SULLE PROPOSTE DI LEGGE DI INIZIATIVA PARLAMENTARE A SOSTEGNO DEL SETTORE DEI VEICOLI ELETTRICI

All'esame congiunto delle Commissioni Parlamentari IX e X
della Camera dei Deputati

Generalità

- 1) Si precisa anzitutto che le considerazioni che seguono attengono esclusivamente alle azioni di supporto orientate allo sviluppo del settore emergente dei veicoli a trazione elettrica.
Si richiama l'attenzione sul fatto che la maggior sostenibilità dei veicoli elettrici, tradotta in termini monetari (minori importazioni di fonti energetiche, minori emissioni di gas serra, minori costi sanitari per l'inquinamento urbano), è stimabile a titolo orientativo in 5.000 Euro⁽¹⁾ che verrebbero risparmiati a livello collettivo per ogni veicolo. Un'ipotetica penetrazione di veicoli elettrici che coprano una percorrenza annua pari al 10% di quella complessiva del parco nazionale, porterebbe sotto questo profilo ad un **risparmio annuo di almeno 2 miliardi di Euro**, e permetterebbe di per sé di **coprire il 10-15% della quota di emissioni di CO2 da abbattere** per rispettare i vincoli comunitari.
- 2) Da parte di CEI-CIVES si riterrebbe preferibile definire un **pacchetto organico di interventi limitati ai soli veicoli elettrici** (prevedendo ove necessario le opportune misure compensative per altre tecnologie), trattandosi di avviare un segmento di mobilità del tutto nuovo e non di sostenere un mercato tradizionale in crisi. L'eventuale inclusione di altre tecnologie dovrebbe in ogni caso essere commisurato alla effettiva valenza ambientale ed energetica complessiva di ciascuna di queste.
- 3) Le due proposte di legge esaminate (proposta On. Ghiglia e proposta On. Lulli e altri), in discussione congiunta presso le competenti Commissioni parlamentari, fanno propria l'esigenza di coniugare le due principali componenti per lo sviluppo armonico di una mobilità stradale facente largo uso di veicoli elettrici:

- a) lo sviluppo di una adeguata infrastruttura di ricarica e
- b) un forte incoraggiamento alla contestuale costituzione di una domanda di veicoli elettrici da parte dei consumatori finali, che agisca a sua volta come stimolo e incoraggiamento per un'offerta qualificata di prodotti.

A parere di CEI-CIVES, **entrambi questi aspetti, che debbono procedere di pari passo in modo armonico, dovrebbero essere chiaramente esplicitati** sia nella denominazione della legge che negli obiettivi della stessa.

⁽¹⁾ La cifra indicata, fortemente dipendente dal prezzo del petrolio, si riferisce al caso di un'autovettura a batteria con percorrenza complessiva di 200.000 km nell'arco della sua vita, con prezzo del petrolio di circa 100 €/barile e monetizzazione delle mancate emissioni di CO2 nella misura di 15 €/tonnellata.