



VOLKSWAGEN

GROUP ITALIA S.P.A.

14 SETTEMBRE 2020

**LE PRIORITÀ NELL'UTILIZZO DEL RECOVERY
FUND NEL SETTORE DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE SECONDO VOLKSWAGEN
GROUP ITALIA**

Premessa

Il Gruppo Volkswagen è impegnato in un percorso di trasformazione che, da costruttore di automobili, lo porterà a diventare un provider di mobilità a 360°. In questo processo la mobilità elettrica riveste un ruolo fondamentale, tanto che già nel 2017 ha lanciato la “Roadmap E”, la più ampia iniziativa di elettrificazione dell’intera industria automobilistica, definendo tempi, investimenti ed obiettivi ben precisi: entro il 2025 saranno introdotti 80 nuovi modelli a batteria, 50 totalmente elettrici (BEV) e 30 ibridi plug-in (PHEV), inoltre, entro la fine del 2022, 16 fabbriche nel mondo saranno trasformate per la produzione di veicoli elettrici.

Il mercato delle vetture elettriche sta registrando un’importante crescita in tutti i paesi europei negli ultimi anni e anche nel nostro, nel 2020, nonostante il blocco causato dal COVID-19, ha continuato a crescere in modo rilevante (+105,6% Gen-Ago vs ‘19) raggiungendo una quota di mercato del 1,7%. Con questo ritmo di crescita la previsione è che tale tecnologia diventi rilevante per il mercato (> 5% quota di mercato) fra il 2023 ed il 2024.

Perché la transizione fra vetture elettriche ed endotermiche avvenga in modo coerente con quanto previsto dai piani nazionali (PNIEC 6 Milioni di auto elettriche – elettrificate di cui 4 Mio BEV e 2 Mio PHEV) occorre però accelerare ulteriormente e per farlo servono interventi concentrati dove più sono necessari:

A. A livello di DOMANDA:

- riorganizzare l’attuale schema di incentivi per veicoli a basse emissioni M1 estendendo gli stessi anche al comparto flotte, nonché renderli strutturali, valutando un orizzonte attuativo più lungo (2022 -2024).

B. A livello di INFRASTRUTTURE:

- sviluppare in parallelo (2021 -2024) una rete di infrastruttura di ricarica più omogenea e capillare per quanto concerne la ricarica rapida e ultra rapida, con riferimento in particolare ad una rete di ricarica ultraveloce > 150kW (HPC- High Power Charging).

C. A livello di SERVIZI:

- Promuovere lo sharing elettrico urbano secondo regole più chiare, quale strumento privilegiato per spingere la diffusione della mobilità elettrica e la decongestione del traffico in città.

Nel dettaglio, per quanto di interesse e competenza, di seguito sono riassunte le principali priorità e misure proposte da Volkswagen Group Italia nell’utilizzo del Recovery Fund.

A. DOMANDA: Estensione degli incentivi statali per la mobilità a basse emissioni.

1. Rinnovo Ecobonus-L. bilancio 145/2018 e successive modifiche (2022-2024): appare necessario impegnarsi a rinnovare alla scadenza il sistema di incentivi statali per l'acquisto di veicoli M1 a basse emissioni per sostenere nel medio termine l'aumento delle immatricolazioni. Al fine di garantire la massima efficienza dei fondi allocati, partendo dallo schema di incentivazione in essere per vetture 0-20 e 21-60 gCO₂/km, si può pensare a supporti nel tempo inversamente proporzionali alla crescita dei volumi.
2. Flotte aziendali (2021-2024): in considerazione della rilevanza che le aziende assumeranno nell'elettrificazione del parco circolante e nell'erogazione di servizi alla rete elettrica (*Smart charging e V2G*), estendere gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni alle flotte aziendali, mediante l'incremento degli importi percentuali delle deduzioni attualmente in essere. Si potrebbe introdurre la possibilità per le aziende di dedurre, in caso di leasing, acquisto o noleggio di un veicolo a 0 o basse emissioni (20-60 gCO₂/km), rispettivamente il 100% e l'80% dell'ammortamento o del costo operativo del noleggio, alzando inoltre i tetti massimi di deducibilità del TUIR.
3. Incentivi all'acquisto veicoli N (2021-2024): si propone di individuare uno schema di incentivazione nazionale valido per il potenziamento e il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali N1 e N2 che possa privilegiare le alimentazioni zero emissioni (BEV) e che sia concepito in modo da risultare concretamente accessibile per gli operatori della micro-logistica urbana di distribuzione e della logistica multi-drop di ambito suburbano.

B. INFRASTRUTTURA: Azioni volte ad implementare le infrastrutture di ricarica in ambito privato e pubblico.

Premesso che l'ampliamento dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico, in aree urbane ed extraurbane è un prerequisito fondamentale per la diffusione della mobilità elettrica e considerando che il sistema infrastrutturale del Paese soffre oggi la mancanza di un piano che definisca in modo chiaro localizzazione, tipo, potenza (lenti, veloci, ultraveloci) dei punti di ricarica da installare, si propone di:

1. Rafforzare e rivedere il PNIRE inteso come strumento guida per definire a livello centrale linee di indirizzo chiare e uniformi per l'installazione di infrastrutture di ricarica, volte alla facilitazione dell'attività regolamentare delle amministrazioni locali e regionali.

Più in dettaglio:

- Ricorrere alla definizione di un rapporto fisso fra punti di ricarica e densità degli abitanti nelle differenti municipalità, da estendere a tutto il territorio, perseguendo così l'obiettivo di distribuire l'infrastruttura di ricarica in modo più omogeneo di quanto avvenga oggi.

VOLKSWAGEN

GROUP ITALIA S.P.A.

- Focalizzare le risorse messe a disposizione esclusivamente dove è più necessario, supportando l'obbligatorietà della realizzazione di infrastrutture di ricarica in strutture di parcheggio in zone commerciali (parcheggi multipiano, parcheggi sotterranei o semplici aree di parcheggio esterne) e un mix di infrastrutture di ricarica lente, quick e fast in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, dove c'è disponibilità di potenza e dove avviene lo scambio modale dei pendolari (treni, car sharing, taxi, TPL).
 - Definire uno schema di incentivazione per le infrastrutture di ricarica ultraveloci HPC, in autostrada, negli assi interurbani e nei centri urbani ed iniziare una programmazione di interventi secondo una chiara linea di azione e una finestra temporale utile per la realizzazione degli stessi (2021-2023).
2. Installazione di HPC obbligatoria per i concessionari autostradali ogni 60-80 km su aree di sosta o rifornimento.

Si segnala che ad oggi sarebbero necessari almeno 1.200 punti di ricarica ultraveloci HPC corrispondenti a 300 stazioni per coprire il fabbisogno dato dallo sviluppo della mobilità elettrica dal 2021 al 2024 (per quanto concerne autostrade, tangenziali e città metropolitane/comuni > 100.000 abitanti).

Per quanto concerne la diffusione della ricarica in ambito domestico ed aziendale (ricarica privata), si propone di modificare l'attuale agevolazione in essere (L. bilancio 145/2018) prevedendo:

1. Riduzione dell'orizzonte temporale della rateizzazione della quota incentivabile a 5 anni (dagli attuali 10).
2. PMI: Estensione del credito d'imposta del 50% anche alle piccole e medie imprese con conseguente modifica delle caratteristiche della tipologia di infrastruttura da installare (includendo anche infrastrutture di ricarica con potenza superiore a 22kW), eliminazione del numero di infrastrutture e del tetto di potenza. Prevedere, quindi, relativo innalzamento dei limiti di spesa a € 100.000.

C. SERVIZI: Facilitare la diffusione della mobilità elettrica nelle principali città italiane.

A tal fine si propone di:

1. Prevedere l'iva ridotta al 10% (attualmente è al 22%) sull'erogazione dei servizi di sharing mobility.
2. PUMS: Rendere strutturali nella stesura dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) misure volte a favorire l'introduzione di servizi di car sharing elettrico in città metropolitane e Comuni con più 100.000 abitanti.
3. Super ammortamento (2021-2024): prevedere l'introduzione di un super ammortamento che premi veicoli strumentali all'attività di impresa di categoria M1 nelle fasce 0-20gCO₂/km e 2160gCO₂/km con un super ammortamento rispettivamente del 130% e del 110%.