PNRR e Infrastruttura di Ricarica per la mobilità elettrica in Italia @2030: opportunità e indirizzi strategici

Ottobre, 2021

MOTUS-E

MOTUS-E

MOTUS-E è la prima associazione in Italia costituita da operatori industriali, filiera automotive, mondo accademico e movimenti di opinione per fare sistema e accelerare il cambiamento verso la mobilità elettrica.

Il presente report è espressione della visione dell'associazione Motus-E sulla base di dati ed informazioni disponibili. Sebbene discusso e condiviso con tutti gli associati, non rappresenta obbligatoriamente, in parte o in toto, la posizione di ciascun membro associato, ma si propone come visione di sintesi del più grande raggruppamento di operatori di settore in Italia.

Il presente report è stato sviluppato con il supporto metodologico di PwC Strategy&.

Associati Motus-E

a2a Life Company, ABB, acea Innovation, ALD Automotive, Allianz, ARVAL BNP Paribas Group, aspo, becharge, BITRON, CESI Shaping a Better Energy Futu, CNH Industrial, cobat, EDISON EDF Group, enel x, Erion Energy, europ assistance, FIMER, FREETOX Sostenibilità. Innovazione. Mobilità, GEWISS, HYUNDAI, JAGUAR, LAND ROVER, Mercedes-Benz, NEOGY, NISSAN, NTT DATA Trusted Global Innovator, pwc, Renault Group, RFI Rete Ferroviaria Italiana Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, SCAME electrical solutions, SCANIA, smart, ST life.augmented, STELLANTIS, TESLA, VOLKSWAGEN Group Italia S.p.A., VOLVO

Abbreviazioni

-

- **PNRR:** Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- **CP:** Charging Point (Punto di Ricarica)
- **CS:** Charging Station (Stazione di Ricarica)
- **IdR:** Infrastruttura di Ricarica
- **PdR:** Punto di Ricarica
- **EV:** Electric Vehicle
- **BEV:** Battery Electric Vehicle
- **PHEV:** Plug-in Hybrid Electric Vehicle
- **CAPEX:** Capital Expenditure

Agenda

L’infrastruttura di ricarica da oggi al 2030

Quantificazione degli investimenti per la messa a terra del piano

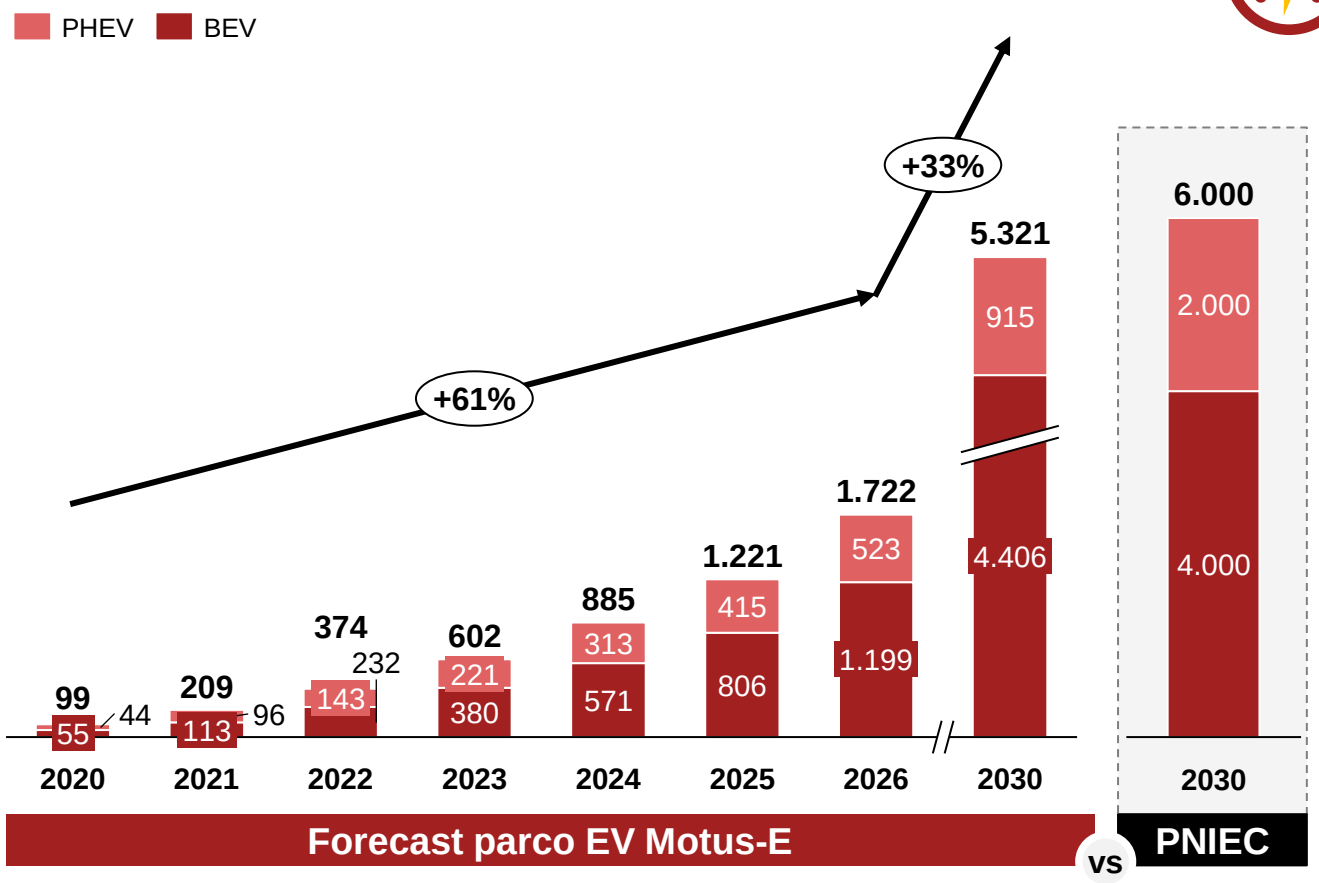
Allocazione dei fondi

Proposta di modello di governance e requisiti per l’accesso ai fondi

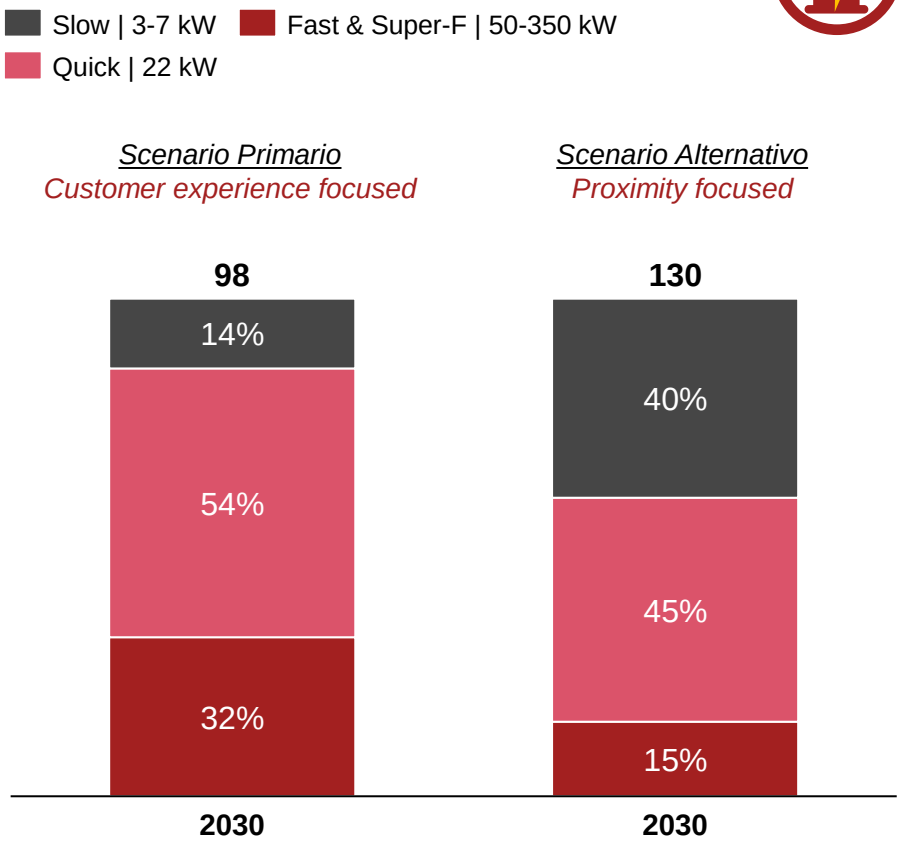
Il precedente studio stimava una crescita EV al 2030 più a favore delle BEV rispetto al PNIEC, prevedendo tra i 98-130k CP

Previsioni di crescita – risultati precedente report

Previsioni di crescita parco EV (@2030, '000)



Previsione crescita CP – Scenario Motus-E (@2030, '000)



Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

L'ultima versione del PNRR promuove la crescita con 750Mln€ di finanziamento per almeno 21.4k CP fast e ultra-fast…

Piano di investimenti PNRR – Mobilità elettrica

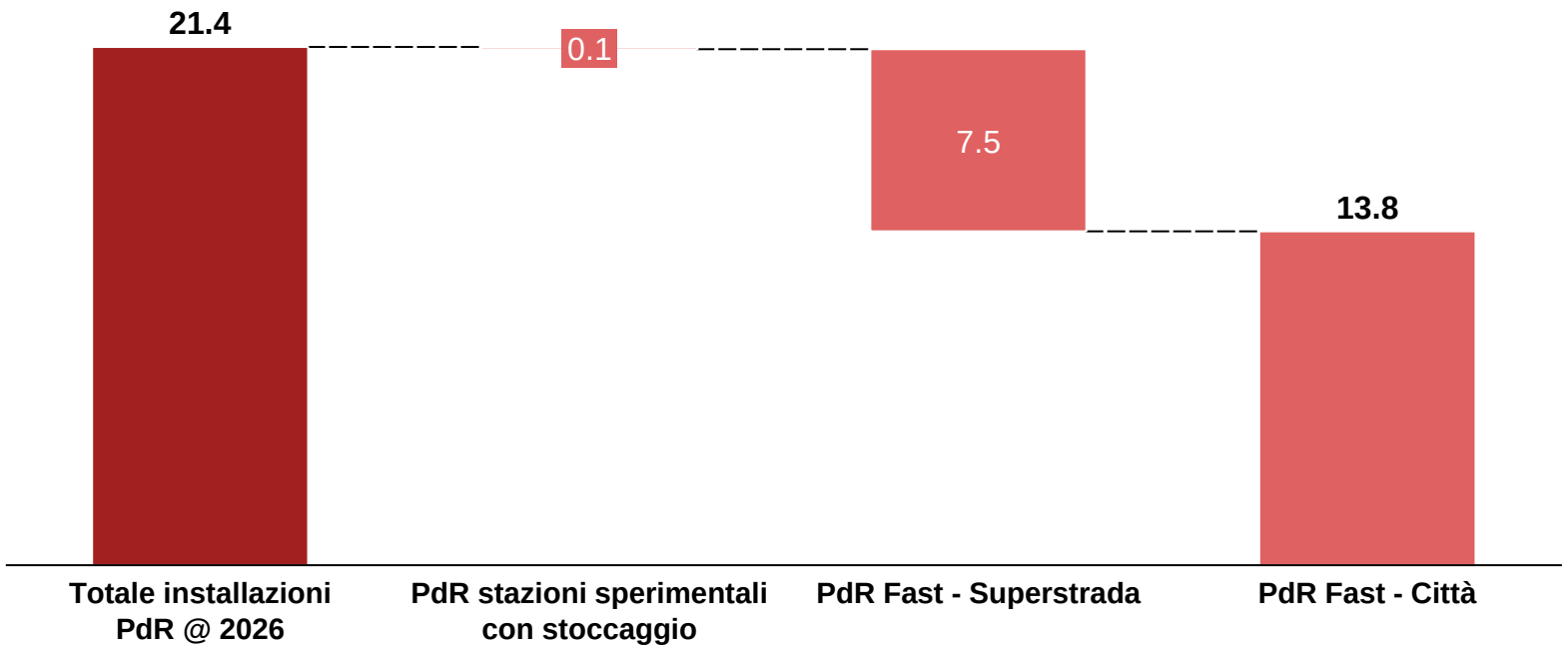
Obiettivi PNRR

«La Commissione stima che per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni e dell'inquinamento fissati per il 2030 sia necessario dare un forte impulso alla mobilità sostenibile, costruendo tre milioni di punti di ricarica per auto elettriche e 1.000 stazioni di rifornimento a idrogeno. L'obiettivo assegnato a NGEU è di consentire di realizzare metà di tale incremento entro il 2025. L'obiettivo complessivo dell'Italia, necessario a coprire il fabbisogno energetico richiesto dai veicoli elettrici, è di oltre 3,4 milioni di infrastrutture di ricarica al 2030, di cui 32.000 pubblici, veloci e ultraveloci»

Testo PNRR

Installazioni co-finanziate previste dal PNRR @2026 ('000 CP)

750 Mln€ di finanziamenti **sono previsti dal PNRR fino al 2026** per la realizzazione di ~**21.400 punti di ricarica**

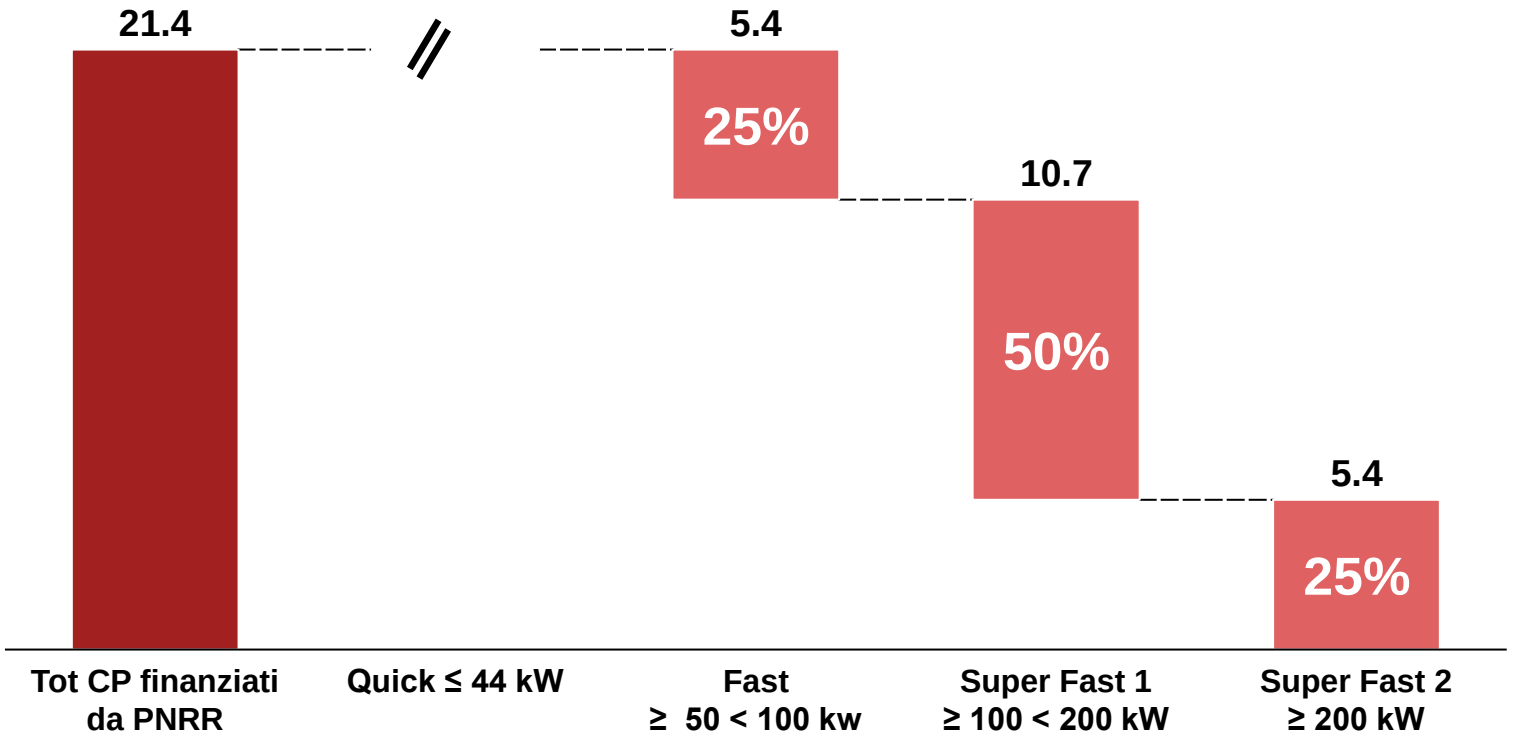


Fonte: Testo PNRR; Motus-E ed Associati

… Motus-E prevede che tali 21.4k CP saranno distribuiti prevalentemente sulle Super-Fast 1

Possibile drill down CP finanziati

Proposta di ripartizione investimenti PNRR su tecnologie di ricarica[1] (‘000 CP)



Highlights

- **La tecnologia di ricarica quick non viene considerata in quanto il PNRR** si concentra sui CP Fast e Super-Fast - potenza minima di 50 kW
- **I 5.4k CP Fast (50 kW)**, distribuiti intelligentemente sul territorio, permettono di **soddisfare le ricariche «d’emergenza»**
- **I 16.1k CP Super-Fast** (di cui 10.7k Super Fast 1 e 5.4k Super Fast 2), **ridurranno la «range anxiety»** degli utenti abilitando le **lunghe tratte (500+ km)**; in particolare:
  - I CP Super-Fast 1 svolgeranno un ruolo importante garantendo una **ricarica rapida con costi di installazione inferiori** rispetto alle infrastrutture Super-Fast 2

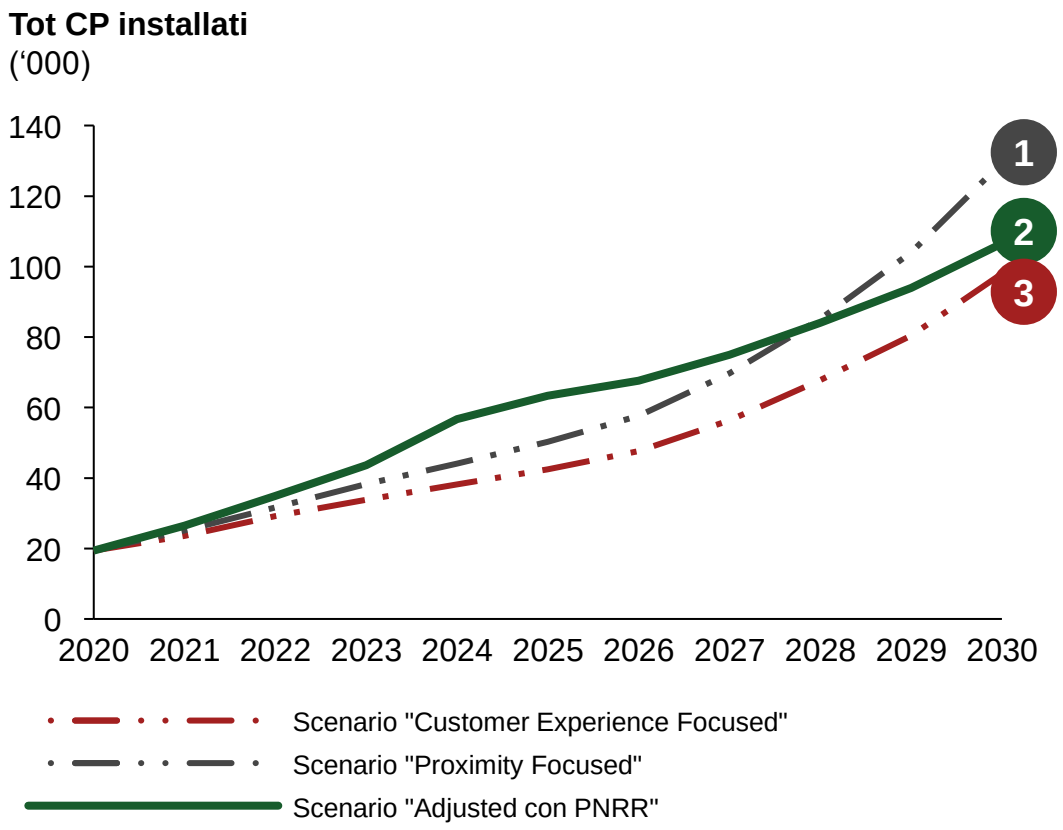
1) In funzione delle potenze erogate per singolo CP; Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Rispetto alle precedenti ipotesi, Motus-E prevede che il PNRR accelererà lo sviluppo delle potenze superiori ai 50kW

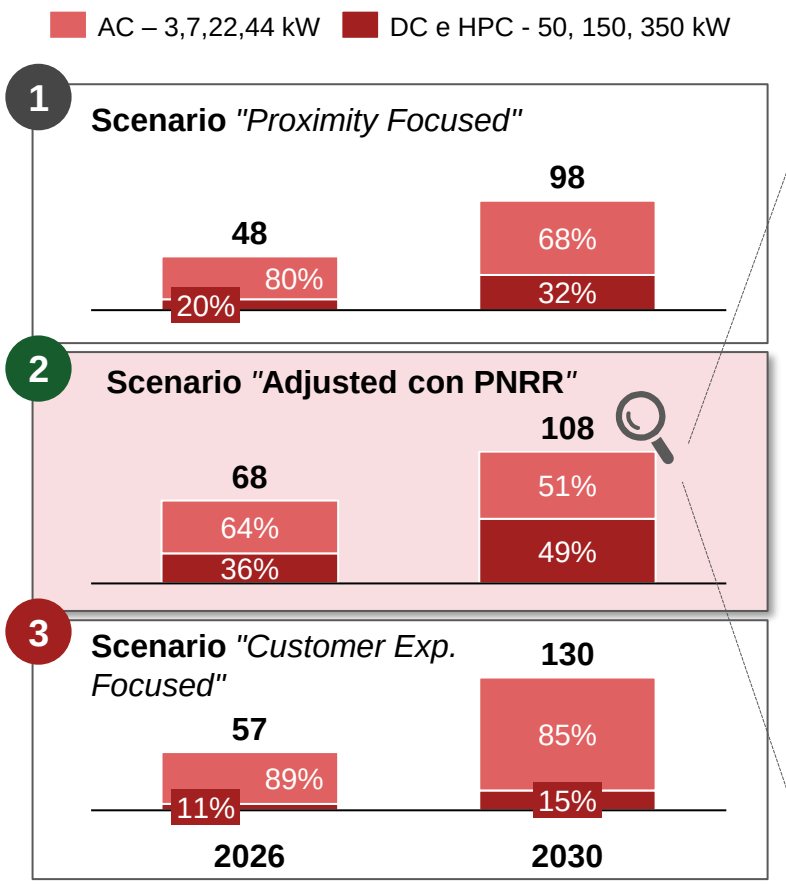
Impatto fondi PNRR

- AFIR su parco EV Motus-E: 5.0 GW di ricarica @2030
- Scenario adjusted: 5.1GW @2030

Evoluzione CP @2030: impatto PNRR



Confronto ripartizione tecnologica e #CP *('000 CP)*



Check consistenza AFIR

Drill-down autostrade:

- **~2.000 CP totali**
- Potenza media CP: **~130kW**
- Potenza media sito ricarica[1]**: ~780kW**
- Configurazione media CP del sito:
  - **40%** da **75-100kW**
  - **60%** da **175-200kW**
- **~ 1 sito ogni 25km[2]**

Drill-down strade secondarie:

- **~ 1 sito di ogni 55km[3]**
- Configurazione siti similare ad autostrade (Potenza media CP: **~110kW**)

1) Assumendo che ogni sito di ricarica sia composto da una media di 3 stazioni di ricarica con 2 CP ciascuna; 2) Considerando entrambe le direzioni di percorrenza autostradali; 3) Considerando l'infrastrutturazione sulle principali dorsali extra-urbane; Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

In tale contesto, il report si pone l'obiettivo di fornire spunti per una erogazione efficace dei fondi del PNRR

Obiettivi del report

Obiettivi del report

1 Quantificazione Investimenti

- **Sizing quantitativo dei fondi realmente necessari** per mettere a terra **il piano di investimenti**
- Identificazione di **possibili allocazioni** per eventuali **fondi in eccesso**

Cap. 2

2 Allocazione fondi sul territorio

- Elaborazione di una proposta **per l'allocazione dei fondi** del PNRR **sul territorio** italiano e sulle diverse iniziative

Cap. 3

3 Proposta modello di erogazione fondi

- **Benchmarking internazionale** dei **modelli di governance** adottati per simili iniziative
- Elaborazione di una proposta di **modello di governance** la gestione fondi PNRR

Cap. 4

Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Agenda

L’infrastruttura di ricarica da oggi al 2030

Quantificazione degli investimenti per la messa a terra del piano

Allocazione dei fondi

Proposta di modello di governance e requisiti per l’accesso ai fondi

Valutare il business case dei singoli CP permette di identificare i grant necessari a rendere sostenibili le loro installazioni

Metodologia – quantificazione dei grant per CP

		Quick	Fast	Super-Fast 1	Super-Fast 2
a Riconciliazione classi tecnologiche CP	Classi di potenza per CP (kW)	≤ 44	≥ 50 < 100	≥ 100 < 200	≥ 200
	HP su potenza x CP - utilizzata per calcolo business case (kW)	22	50	150	200
b Definizione perimetro delle analisi	Vita utile CS (anni)	10	10	15	15
	Anno installazione	2022			
	Anno inizio erogazione	2023			

c Calcolo del business case su tre scenari

Conservative Case

Base case con variazione del:
- -5% sulle variabili di ricavo
- +5% sulle variabili di costo

Base Case

Scenario di riferimento per le variabili operative dei 10-15 anni *(scenario «Adjusted con PNRR»[1]):*
1. Prezzo ricarica
2. Numero totale di ricariche annue
3. Costi operativi (energia + manutenzione + altri costi)
4. CAPEX dell'installazione[2]

Optimistic Case

Base case con variazione del:
- +5% sulle variabili di ricavo
- -5% sulle variabili di costo

1) come da analisi precedente – scenario «Adjusted con PNRR»; 2) Include equipment, installazione e spese medie di allacciamento;
Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Il CAPEX medio per CP è stato costruito partendo dai dati ARERA (su costo dell'equipment) per le singole tecnologie

Deep dive: Assunzioni sui CAPEX

Legenda

- Dati da studio ARERA
- Assunzioni Motus-E

	Quick	Fast	Super-Fast 1	Super-Fast 2
Potenza CS (kW)	**22 – 44**	**50**	**60 – 150** *150kW presi come riferimento*	**150 – 350** *350kW presi come riferimento*
Costo equipment per CS (k€)[1]	**2 – 4** + IVA Utilizzato: **3 + IVA**	**22 - 29** + IVA Utilizzato: **22 + IVA**	**26 - 40** + IVA Utilizzato: **40 + IVA**	**54 - 80** + IVA Utilizzato: **80 + IVA**
Costi per installazione e allacciamento (k€ / CS)	**~4**	**~4**	**~50**	**~50**
CAPEX totale per CS (k€)	**~8**	**~31**	**~100**	**~150**
Numero CP per CS	**2**	**1 CP in AC 1 CP in DC** *(maggior quota su DC)*	**2**	**2**
CAPEX totale per CP (k€)	**~4**	**~17.5**	**~50**	**~75**

1) I CAPEX «Suggeriti per il report» includono equipment, installazione e spese medie di allacciamento – quelli «Da studio ARERA» si presume contengano solo l'equipment;
Fonti: https://www.arera.it/allegati/pubblicazioni/210503_dispositivi_ricarica.pdf - p.25 e p.26

In termini assoluti, i CP Super-Fast 1 e 2 richiedono le quote di grant maggiori – I CP Quick la copertura % del CAPEX più alta

Overview risultati grant richiesti | sensitivity analisi

Overview grant per CP *(% CAPEX - k€)*

	Conservative Case	Base Case	Optimistic Case	Grant ipotizzato (€/CP)
Quick	95% -- ~3.8k€	65% -- ~2.5k€	25% -- ~1.0k€	**~3.2k€**
Fast	80% -- ~14.0k€	49% -- ~8.5k€	21% -- ~3.6k€	**~11.3k€**
Super-Fast 1	67% -- ~33.5k€	30% -- ~15.0k€	4% -- ~2.0k€	**~24.3k€**
Super-Fast 2	57% -- ~42.5k€	30% -- ~22.5k€	0% -- ~0.0k€	**~32.5k€**

! **Range di grant suggerito**

!

Highlights

- Il **grant ipotizzato si pone a metà tra lo scenario «conservative» e «base case»** in quanto vuole garantire la copertura dei costi e la sostenibilità del business nel tempo agli operatori del settore
- **Il business case per i CP quick rivela tale tecnologia come la più «fragile»** in quanto i bassi prezzi di ricarica non permettono di ammortizzare eventuali incrementi di costo (es. energia)
- **Tutti i CAPEX considerati includono la quota di costi di allacciamento** alla rete – **si sottolinea in ogni caso la necessità di fare studi nazionali sul tema** in quanto tale voce di costo rappresenta un elemento critico per i CP Super-Fast 1,2
- La **creazione** di una **tariffa** energetica incentivante **per i CP in media tensione** (MTVE – simil BTVE) favorirebbe la **sostenibilità delle installazioni Super-Fast 1,2** riducendo la quota di grant a loro necessaria

Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Allocando i fondi del PNRR sulle classi di CP precedentemente individuate, sarebbero sufficienti 500Mln€ dei 750 previsti

Quantificazione fondi PNRR

Quantificazione fondi necessari per la messa a terra dei 21.4k CP Fast e Super-Fast

	Tot CP per classe tech.		Grant per CP (‘000€)		Tot grant per classe (‘000€)		Fondi CS sperim.[1] (‘000)		Tot fondi richiesti (‘000€)
CP Fast	5.350	X	11,3	=	60.455				
CP Super-Fast 1	10.700	X	24,3	=	260.010	+	5.000[1]	=	499.345
CP Super-Fast 2	5.350	X	32,5	=	173.875				

Fondi totali richiesti per 21.4k CP Fast e Super-Fast:

~500Mln€

Fondi residui per ulteriori iniziative:

~250Mln€

1) Fondi allocati ai progetti di CS con sistemi di stoccaggio - Si assume un totale di 5Mln€ per i 100 progetti con sistemi di stoccaggio (50k€ a progetto) da aggiungersi al contributo per l’installazione del singolo CP fast a seconda della tecnologia target; Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Agenda

L’infrastruttura di ricarica da oggi al 2030

Quantificazione degli investimenti per la messa a terra del piano

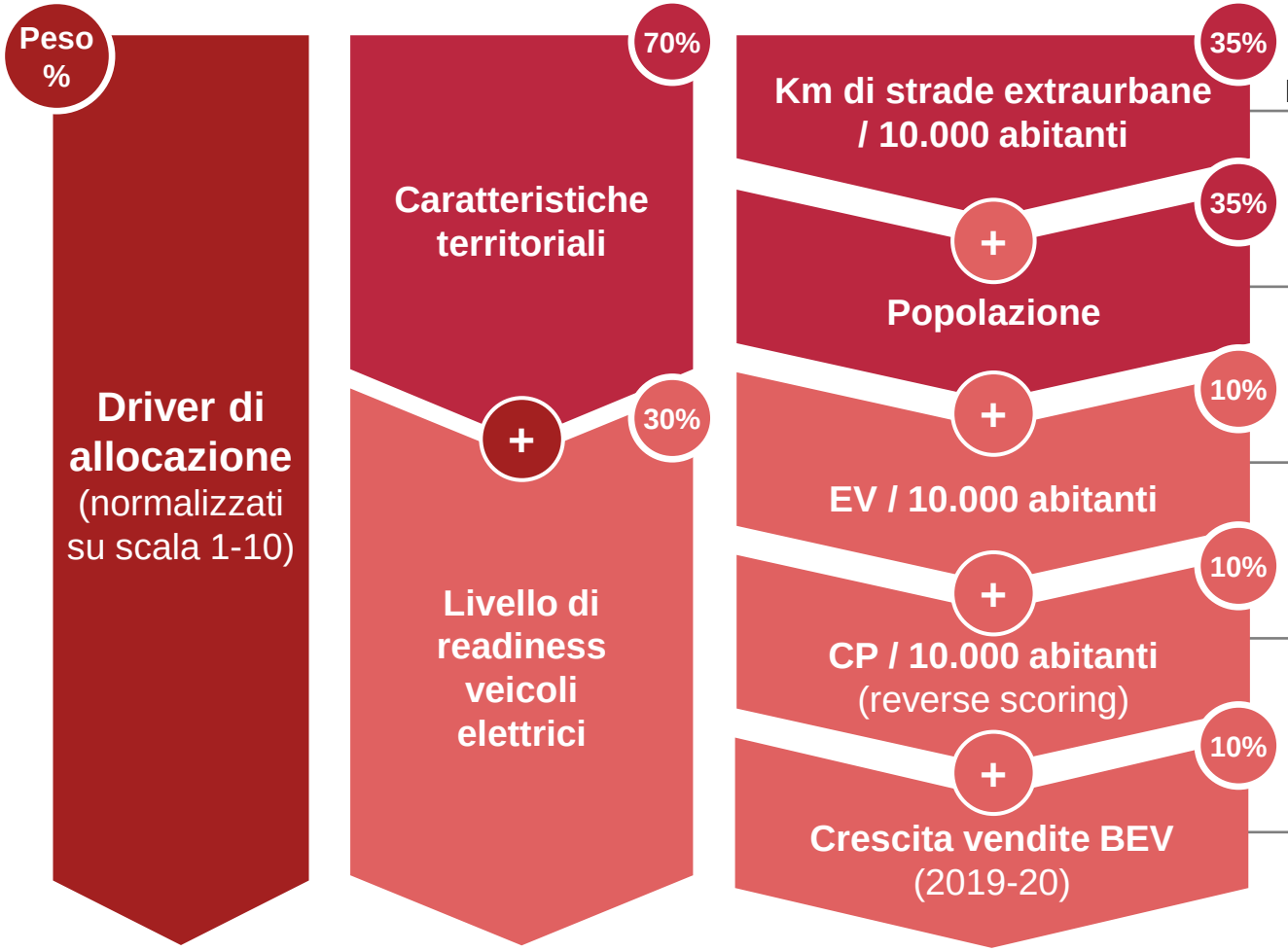
Allocazione dei fondi

- **Allocazione geografica fondi 21.4k CP Fast**
- Allocazione fondi residui

Proposta di modello di governance e requisiti per l’accesso ai fondi

Per bilanciare domanda e copertura, è possibile allocare i fondi secondo caratteristiche territoriali e readiness EV delle regioni

Metodologia allocazione fondi sul territorio



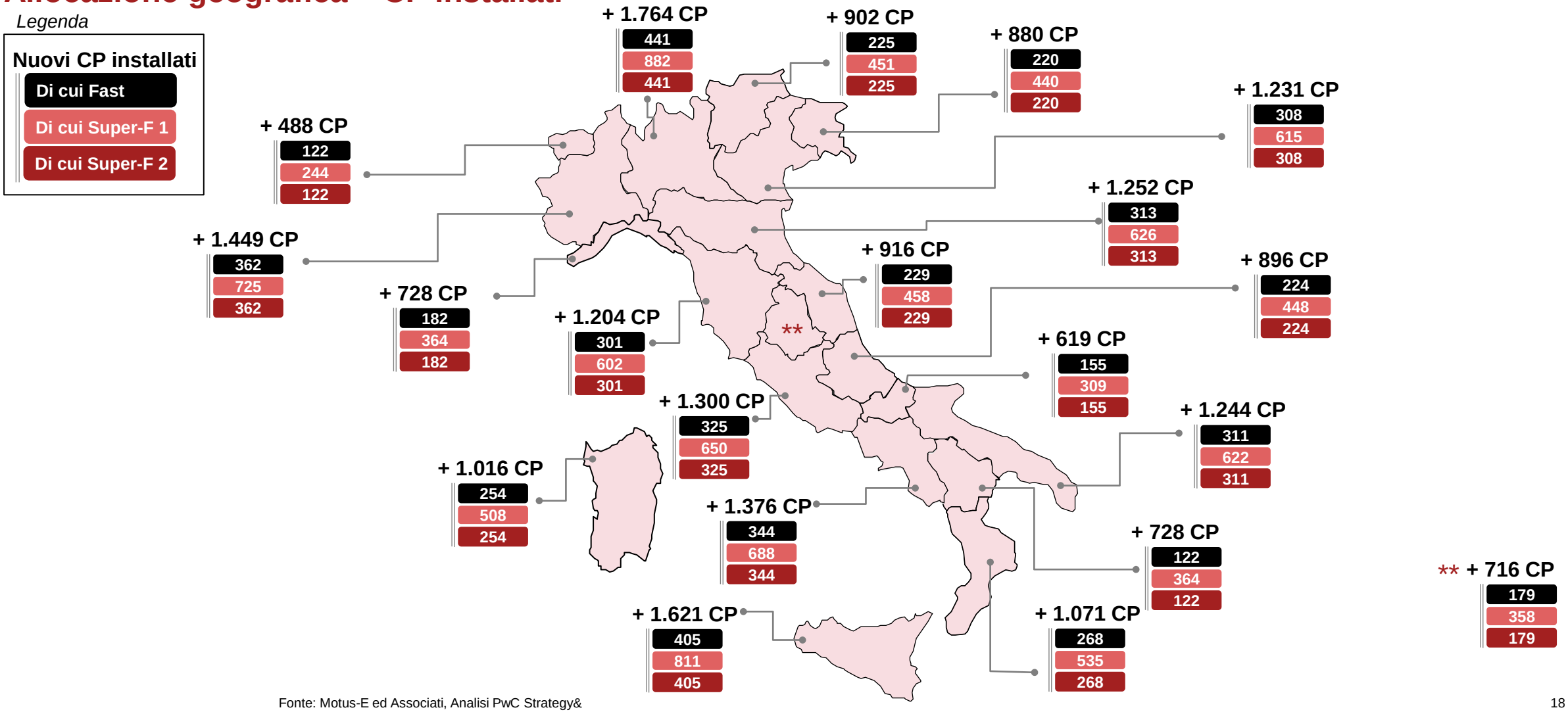
Razionali dell'utilizzo

- Quantificazione della necessità di infrastruttura per collegare lunghe tratte / corridoi regionali
- Proxy della «dimensione del mercato» e dei volume di spostamenti giornalieri
- Misura della attuale predisposizione regionale all'utilizzo di EV e del relativo livello di domanda
- Quantificazione dell'offerta oggi presente per soddisfare i guidatori di EV
- Proxy di breve periodo della crescita attesa per la domanda di ricariche pubbliche

Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Tale distribuzione favorirebbe la copertura omogenea del territorio, facilitando lunghe tratte ed adozione di EV

Allocazione geografica – CP installati



Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Agenda

L’infrastruttura di ricarica da oggi al 2030

Quantificazione degli investimenti per la messa a terra del piano

Allocazione dei fondi

Allocazione geografica fondi 21.4k CP Fast

Allocazione fondi residui

Proposta di modello di governance e requisiti per l’accesso ai fondi

I restanti 250Mln€ potrebbero essere usati su due fronti – rete di CP Quick e co-finanziare progetti virtuosi / CP in autostrade

Possibili iniziative per fondi residui

1 Infrastrutturazione complementare con CP quick in zone a bassa domanda *(CP Quick ≤ 44kW)*

Descrizione iniziativa:

- Finanziamento di installazioni di punti di ricarica Quick per la ricarica notturna / sosta prolungata
- **Potenziale focus su aree a bassa domanda** / Comuni con numero limitato di abitanti

Potenziale output: allocando il 50% dei fondi residui sarebbe possibile installare:

- **~39.000 CP Quick** – se utilizzato il grant dell'80% del CAPEX (3.2k€ a CP)
- **~31.000 CP Quick** – se ipotizzato un grant pari al 100% del CAPEX (4.0k€ a CP)

2 Co-finanziamento di installazioni per «progetti virtuosi» e/o infrastrutturazione autostradale

Descrizione iniziativa:

- Creazione di uno o più bandi legati ad iniziative volte a stimolare comportamenti virtuosi lato offerta e / o lato domanda
- Creazione di bandi ad hoc per l'installazione di CP Super-Fast 1,2 lungo le autostrade

Potenziale output: allocando i fondi residui (125Mln€) sarebbe possibile scegliere di installare una (o un mix) delle seguenti tec.[1,2] :

- Fino a **~39.000 CP Quick**
- Fino a **~11.000 CP Fast**
- Fino a **~5.150 CP Super-Fast 1**
- Fino a **~3.900 CP Super-Fast 2**

1) Ipotizzando di erogare quote di grant per le tecnologia come suggerito in capitolo 2 (~3.2k€/CP per Quick, ~11.3k€/CP per Fast, ~24.3k€/CP per Super-Fast 1, ~32.5k€/CP per Super-Fast 2; 2) Valori massimi di CP potenzialmente installabili in caso di erogazione della totalità dei fondi su di una singola tecnologia; Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

MOTUS-E

Circa 5.000 Comuni italiani rientrano tra le potenziali aree a bassa domanda - target per installazioni di CP Quick

Metodologia di selezione Comuni target per installazione CP Quick

Metodologia di selezione

Indice ISTAT per il turismo

- Distinzione fra Comuni turistici e non turistici
- Classificazione Comuni turistici in 5 classi[1]

Selezione Comuni sotto specifiche soglie di abitanti

- Introduzione di soglie crescenti al diminuire della classe turistica
- Limite massimo: 15.000 abitanti per i Comuni non turistici

5.085 Comuni selezionati

Metodologia di selezione

Livello di turismo: + → -

Classe Turistica	Soglia Popolazione	# Comuni target	Esempi
S1	1.000	274	Poggiofiorito, Codevilla
S2	3.000	563	Sant'Elena, Villa Estense
S3	5.000	659	Roncofreddo, Castelnuovo
S4	10.000	885	Castel Gandolfo, Orte
S5	12.000	1.018	Tortoreto, Finale Ligure
Non turistici	15.000	1.686	Riano, Sant'Arpino

1) Ogni classe corrisponde ad un quintile: S1 rappresenta il primo quintile, il 20% dei Comuni con più alto indice turistico, mentre S5 l'ultimo quintile;
Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

MOTUS-E

125Mln€ dei fondi residui permetterebbero di finanziare, all'80%, l'installazione di 7,7 CP Quick per comune

Processo di finanziamento e distribuzione CP Quick

Overview processo di finanziamento per CP Quick

1
- **125Mln€ di fondo allocato** – si ipotizza di allocare il 50% dei fondi residui

2
- **5.085 potenziali Comuni destinatari** – si considerano ognuno con le rispettive quote di popolazione

3
- **~3.200€/CP di finanziamento a copertura del 80% del CAPEX** – si considera che per gli operatori sarebbe poco profittevole installare ad oggi un CP nei Comuni considerati

4
- **OPEX e Manutenzione 100% a carico degli operatori** – si ipotizza di gravare gli operatori dei costi operativi e di manutenzione per un periodo minimo da stabilirsi

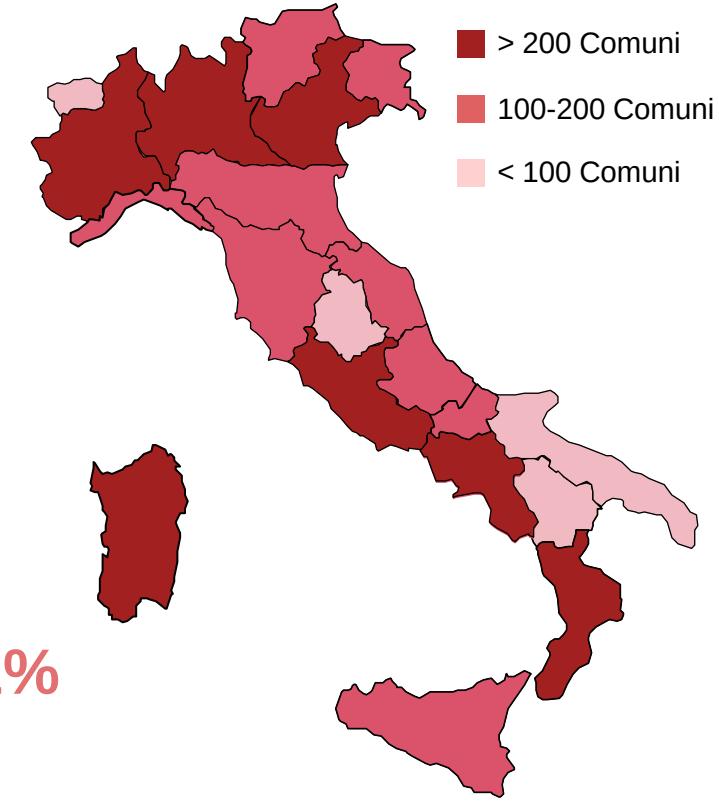
7,7 CP medi per comune[1] !

Overview Comuni target per regione

NORD: ~58%

CENTRO: ~11%

SUD e ISOLE: ~31%



1) Il numero differirà fra i vari Comuni a seconda delle necessità, della popolazione residente e del livello turistico;
Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

MOTUS-E

Per i restanti 125Mln€, emergono come iniziative promettenti il VGI, le infrastrutture autostradali e la ricarica pubblico/privata

Possibili «progetti virtuosi»

Preferenze sui potenziali ambiti di lavoro – percezione Motus-E

Livello di gradimento: *Sopra la media* ↑ / *Nella media* ↓

	Tecnologia di ricarica affine: AC[1]	DC[2]
1 **Finanziare le tecnologie / stazioni di ricarica abilitanti lo Smart Charging e il Vehicle-to-Grid integration**	✓	✗
2 **Finanziare l'infrastrutturazione della rete autostradale tramite lo stimolo all'installazione di CP Super-Fast 1,2**	✗	✓
3 **Dedicare quote dei fondi ad installatori di stazioni private per uso pubblico** *(es. ad aziende – come % sul credito d'imposta)*	✓	✓
4 **Supportare progetti di ricarica che si focalizzino sulla massimizzazione dell'autoconsumo** *(integrazione energia rinnovabili)*	✓	✗
5 **Promuovere l'infrastrutturazione di soluzioni abilitanti la logistica urbana elettrica** *(es. last-mile delivery)*	✗	✓
6 **Finanziare la creazione di parcheggi urbani di lunga sosta diurna pubblici / semi-pubblici dotati di infrastrutture di ricarica**	✓	✗
7 **Dedicare fondi ad hoc per stimolare la penetrazione dei mezzi elettrici in sharing nelle città**	✓	✓

! Stando al precedente studio (~ 2k CP Super-Fast 1 e 2 in autostrada al 2030) sarebbero sufficienti ~60Mln€ di fondi per la loro messa a terra

Allocazione geografica

In caso di creazione di **uno o più bandi** si ritiene efficace proporre:

1. **Una amministrazione centralizzata** dell'erogazione fondi su scala nazionale *(no declinazione a priori su scala regionale)*
2. **L'accesso ai fondi legato** alla **presentazione** di un **progetto** in linea con l'iniziativa
3. **L'Inclusione di requisiti stringenti** sulle tempistiche di **messa a terra** del progetto e sulla **operatività** nel tempo
4. **L'erogazione dei fondi solo a valle della conclusione** del progetto e delle dovute **verifiche**

1) Ricarica slow (3-7 kW) e quick (22-44kW); 2) Insieme di potenze di ricarica Fast e Super-Fast ≥ 50kW;
Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Agenda

L’infrastruttura di ricarica da oggi al 2030

Quantificazione degli investimenti per la messa a terra del piano

Allocazione dei fondi

Proposta di modello di governance e requisiti per l’accesso ai fondi

Secondo Motus-E sarà cruciale coprire i costi d'allacciamento – sconsigliato installare solo in stazioni carburante

Opinione Motus-E

«Must / Should have» per la messa a terra del piano

1. **Finanziare non solo l'installazione del CP ma anche le spese di adattamento/allacciamento rete, soprattutto se extra-ordinarie[1]**
2. **Promuovere l'installazione di HPC lungo le principali dorsali del paese, evitando la sovra-infrastrutturazione dei centri urbani**
3. **Erogare il finanziamento ai player già in possesso del know-how necessario ad installare e mantenere efficacemente un CP**
4. **Erogare il finanziamento a player già in possesso di un permesso di installazione**
5. **Istituire un meccanismo di coordinamento locale per l'iter autorizzativo di installazioni dedicate alla ricarica pubblica**
6. **Erogare i fondi in forma di crediti fiscali, fornendo la possibilità di rendere questi crediti cedibili**

«Shouldn't have» per la messa a terra del piano

Focus in prossima slide

1. **Permettere la sovra-infrastrutturazione delle stazioni carburante a discapito di location ed operatori più efficienti**
2. **Affidare i fondi in gestione esclusiva alle amministrazioni regionali / pubbliche**
3. **Erogare il finanziamento in forma click-day favorendo esclusivamente i soggetti che presentano per primi la domanda**
4. **Strutturare una metodologia di erogazione che limiti la futura competizione e favorisca esclusivamente gli attuali player**
5. **Finanziare infrastrutture di ricarica già presenti sul territorio limitando le possibilità di nuove installazioni**
6. **Introdurre meccanismi di concessione a lungo termine che creino barriere all'ingresso** (es. Autostrade, Porti)

1) Per il calcolo del grant suggerito nel report sono incluse le spese medie di allacciamento alla rete, non vengono prese in considerazione quelle extra-ordinarie come i lavori stradali per l'allacciamento in media tensione a cabine distanti dal sito; Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Si propone che i fondi per i 21,4k CP Fast siano gestiti da un team centrale, responsabile per l'intero processo di erogazione

Modello di governance erogazione fondi

Dettaglio organizzazione attività

a Modalità di gestione dei fondi

- **I fondi saranno gestiti a livello centrale da un team del ministero**, che si occuperà di:
  1. **Recepire le richieste** degli operatori
  2. **Verificarne l'idoneità** a ricevere i fondi
  3. **Erogare i fondi** e **monitorare** lo stato delle attività (con il supporto delle regioni)
- **Per ogni classe tecnologica** sarà previsto un **diverso bando da articolarsi individualmente sulle differenti regioni:**
  1. **Classe Fast**
  2. **Classe Super-Fast 1**
  3. **Classe Super-Fast 2**

b Requisiti minimi d'accesso e modalità di prenotazione

- La richiesta per l'accesso ai fondi verrà effettuata su un **sito web specializzato**
- Potranno effettuare la richiesta solo gli operatori che dimostrino di avere **sul territorio dell'UE-28 almeno 100 CP operativi da più di 6 mesi**
- Nell'application l'operatore dovrà **segnalare:**
  1. **Il numero di CP** e le **regioni di destinazione**
  2. **Il tipo di strada destinata ai CP**
- Ad ogni player potranno essere erogati **fino ad un massimo di 15% dei fondi complessivi**

c Condizioni e tempistiche per l'erogazione

- Dal momento in cui la richiesta dell'operatore viene approvata decorrono **1-3 mesi di tempo** per poter **confermare la prenotazione del grant presentando:**
  - **Autocertificazione e fattura[1] dell'installazione**
  - **Prova del pagamento al distributore** (con riferimento alla potenza del POD)
- **Il finanziamento** viene erogato in **trenta giorni solo dopo** aver **dimostrato che il CP è accessibile** su una piattaforma aperta e che **garantisce interoperabilità**
- Il contributo erogato è **in % del CAPEX, con cap massimo**

d Attività di monitoraggio e gestione fondi residui

- Il monitoraggio viene effettuato con **cadenza trimestrale** – attività regionale monitorata dall'ente centrale
- Se nel controllo dovesse essere segnalato un **CP non attivo l'operatore**:
  - Dovrà **rendere operativo il CP entro 60 giorni**, pena la revoca del grant
- Il periodo di operatività minima del CP è il **50% della vita utile**

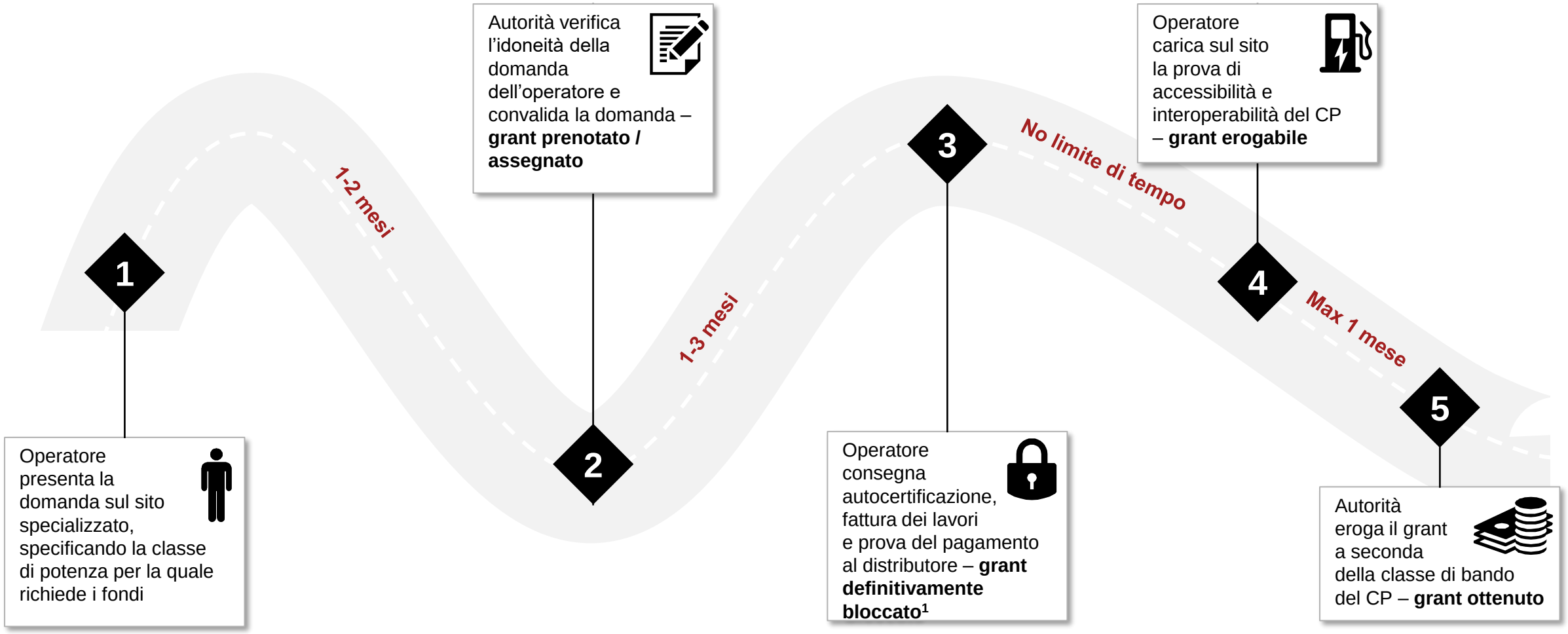
! Eventuali fondi residui[2] saranno raccolti ed erogati nel periodo 1 gennaio - 31 dicembre 2026 per l'installazione di ulteriori CP Fast e Super-Fast

1) Fattura dei lavori / totalità delle spese sostenute per l'installazione; 2) Fondi residui derivati dall'erogazione del contributo come %CAPEX (totale spesa sostenuta) per quei casi in cui il Cap massimo non viene raggiunto; Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

MOTUS-E

A richiesta accettata (grant prenotato), l'operatore avrà 1-3 mesi per installare– solo successivamente il grant sarà erogabile

Overview tempistiche del processo di erogazione dei fondi



1) Previa verifica dell'adeguatezza del PoD – focus in prossima slide; Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

MOTUS-E

Si suggerisce che tutte le classi del bando prevedano procedure uguali in termini di documenti necessari e verifica adeguatezza del PoD[1]

Deep-dive: fasi 1 e 3 modello di governance

a Modalità di gestione dei fondi

Classi di tecnologia del bando

Classi di bando	Pot. erogabile per CP (kW)	
Fast	≥ 50 < 100	**La potenza erogabile per presa dipende dal numero di CP installati e dalla potenza impegnata al POD** – l'operatore dichiarerà la potenza massima erogabile per CP ed il loro numero. L'erogazione del fondo avverrà solo a valle di verifiche sull'adeguatezza del POD *(deep dive sulla destra)*
Super-Fast 1	≥ 100 < 200	
Super-Fast 2	≥ 200	

c Condizioni e tempistiche erogazione

Certificazioni richieste e classi di grant

	Documentazione richiesta	Classi di grant assegnabili
Grant bloccato	1. **Autocertificazione dell'avvenuta installazione** - con prova fotografica, fattura dei lavori e # CP 2. **Certificazione dell'avvenuto pagamento al distributore** – con specifica della potenza impegnata per PoD	**65% CAPEX[2] per CP - Cap max: 11.300€**
		50% CAPEX[1] per CP - Cap max: 24.300€
Grant erogato	3. **Dimostrazione di accessibilità ed interoperabilità del CP** – es. prova del pagamento per 10 ricariche pubbliche	**45% CAPEX[2] per CP - Cap max: 32.500€**

Metodologia di verifica dell'adeguatezza del PoD

1. Dalla certificazione dell'avvenuto pagamento al distributore è possibile verificare la potenza impegnata al PoD[1]
2. Dall'autocertificazione di avvenuta installazione è possibile accertare il # CP e la loro potenza massima erogabile

→ **Verifica di adeguatezza del PoD: la potenza impegnata al PoD deve essere almeno pari al 65%** della somma della potenza massima erogabile di ciascun CP

Esempio: Si dichiara di aver installato 4 CP con potenza massima di 150kW l'uno (classe Super-Fast 1) – il PoD[1] dovrà avere una potenza impegnata pari ad almeno 390kW (150kW x 4 x 65%)

→ **Se la potenza impegnata al PoD[1] rispetta i requisiti, si può procedere a rimborsare una % del CAPEX[2] sostenuto dall'operatore come da classe del bando di appartenenza[3]**

1) Point of Distribution 2) Inteso come il totale della spesa sostenuta per l'installazione del CP (es. equipment + spese di installazione + spese di allacciamento); 3) Previo il raggiungimento del Cap massimo; Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

Per le iniziative addizionali si ipotizza un sistema centralizzato, con alcune specificità in più rispetto ai fondi per i 21,4k CP Fast

Modello di governance erogazione fondi – Iniziative addizionali

	1 CP quick in zone a bassa domanda	2 Progetti virtuosi / Infrastrutturazione autostradale
a Modalità di gestione dei fondi	• Il team centrale svolgerà le funzioni di **recepimento, verifica, erogazione e monitoraggio**, come nel caso dei 21,4k CP Fast • La gestione centralizzata garantirà una **maggiore visibilità** sul programma nel suo complesso	• I fondi verranno gestiti in maniera centralizzata tramite **bandi nazionali** • Ogni **bando avrà un obiettivo specifico** (es. promuovere il VGI)
b Requisiti minimi d'accesso e modalità di prenotazione	• Il finanziamento sarà fornito **solo a player già in possesso di CP sul territorio UE** (almeno 100 CP operativi da più di 6 mesi in UE-28) • Sul sito web dedicato saranno segnalati i **Comuni per il quale si può accedere al fondo**, con **numero massimo** di CP installabili	• I requisiti minimi di accesso non differiranno rispetto a quelli posti nei bandi per i CP Fast • Nell'application andrà inoltre **dettagliato il progetto che si intende mettere a terra, la sua coerenza con l'iniziativa, ed i tempi**
c Condizioni e tempistiche per l'erogazione	• **Il processo di finanziamento non presenterà particolari differenze** rispetto a quello per **i 21,4k CP Fast** • La copertura arriverà **fino all'80% del CAPEX**, quantificato in circa **3.200€/CP**	• Il requisito fondamentale per l'erogazione sarà la **messa a terra del progetto nei tempi stabiliti** • I **fondi saranno erogati a valle**, una volta effettuate le verifiche sull'operatività del progetto
d Attività di monitoraggio	• L'attività di **monitoraggio nel tempo** sarà **affidata ai Comuni** • **L'attività di sanzione ed enforcement sarà invece responsabilità dell'ente centrale**, con il supporto dei Comuni stessi	• L'attività di **monitoraggio sarà affidata all'ente centrale**, che richiederà quando necessario **il supporto delle regioni o dei Comuni** per effettuare i controlli

Fonte: Motus-E ed Associati, Analisi PwC Strategy&

strategy&

Strategy, made real

strategyand.pwc.com

© 2021 PwC. All rights reserved.
PwC refers to the PwC network and/or one or more of its member firms, each of which is a separate legal entity. Please see pwc.com/structure for further details.
Disclaimer: This content is general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.