



DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa del IV Istituto di Istruzione Secondaria Superiore P.L. Nervi di Lentini
(Siracusa)**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 MAGGIO 2021

**Modifiche all'articolo 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 in materia
di ricarica di veicoli elettrici**

ONOREVOLI SENATORI! - Il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), di recente approvato nella sua forma definitiva, prevede uno sviluppo della mobilità elettrica molto intenso nei prossimi anni. L'ipotesi prospettata dal suddetto piano è di 6 milioni di veicoli elettrici circolanti in Italia al 2030, di cui 2 milioni ibridi. Pensare a una transizione più o meno ampia verso una "mobilità elettrica" non implica solo un cambio di tecnologia, ma richiede di ripensare in maniera organica un intero settore e il suo indotto (ricarica, manutenzione, eccetera).

La diffusione dei veicoli elettrici porta con sé l'esigenza di una rete di punti di ricarica. Lo sviluppo della mobilità elettrica avrà quindi inevitabili e importanti riflessi sull'evoluzione del sistema elettrico nazionale.

Secondo il disposto del comma 2 dell'art. 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120, che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, le aree di ricarica possono realizzarsi:

- a) all'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
- b) su strade private non aperte all'uso pubblico;
- c) lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;
- d) all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico.

Le esperienze internazionali indicano che finora, anche nei Paesi con maggiore diffusione

dei veicoli elettrici, l'energia ricaricata proviene solo per una frazione minore da infrastrutture collocate in luoghi accessibili al pubblico, mentre la maggior parte dell'energia è ricaricata presso infrastrutture in luoghi privati.

Dal Quadro Normativo di Riferimento, emerge, con chiarezza, che lo sviluppo della infrastrutturazione elettrica per la ricarica degli autoveicoli rappresenta un importante passo verso una mobilità sostenibile, che deve tuttavia basarsi sui principi di concorrenza dell'offerta, di neutralità tecnologica degli impianti e di interoperabilità generalizzata degli stessi. La fotografia del settore della mobilità elettrica in Italia mostra uno stadio di sviluppo ancora iniziale, ma caratterizzato da tassi di crescita estremamente elevati. A titolo esemplificativo, benché risultino a oggi circolanti in Italia solo circa 70.000 auto elettriche (a fine 2019 tali veicoli rappresentavano lo 0,1 % del parco circolante), ben 30.000 di queste sono state immatricolate nei primi nove mesi del 2020. Una crescita altrettanto significativa si registra in relazione alle infrastrutture di ricarica, con 9.000 punti di ricarica pubblici o privati aperti al pubblico a fine 2019 e un'ulteriore forte accelerazione nell'anno successivo, con circa 16.000 analoghi punti di ricarica registrati ad agosto 2020. Particolare fermento si registra nell'ancora più embrionale segmento delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza, un cui adeguato sviluppo risulta centrale nell'ottica del contenimento dei tempi necessari alla ricarica dei veicoli elettrici. Questo è un elemento chiave per un reale decollo del comparto, per rendere i veicoli stessi adatti anche a percorrenze medio-lun-

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1

(Finalità)

1. La presente Legge vuole individuare soluzioni normative e regolatorie affinché lo sviluppo della ricarica elettrica avvenga minimizzando le esigenze di sviluppo delle reti, che viene remunerato attraverso la tariffa unica nazionale a copertura dei costi dei servizi di rete. In particolare, si ritiene preferibile che le infrastrutture di ricarica siano alimentate da punti di prelievo non esclusivamente dedicati alla ricarica.

2. La Legge si propone altresì di fare in modo che eventuali incentivi per favorire l'uso di veicoli alimentati ad energia elettrica abbiano carattere esplicito, senza porsi in contrasto con il principio di aderenza ai costi.

3. Si intende promuovere la definizione di tariffe per la fornitura dell'energia elettrica destinata alla ricarica dei veicoli, applicabili ai punti di prelievo in ambito privato e agli operatori del servizio di ricarica in ambito pubblico, secondo quanto previsto dall'articolo 4, comma 9, del Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016, così da incoraggiare l'impiego di veicoli alimentati ad energia elettrica e da assicurare un costo dell'energia elettrica non superiore a quello previsto per i clienti domestici residenti.

Art. 2

(Campo di applicazione)

1. L'azione si realizza nell'ambito dell'incentivazione alla diffusione su larga scala di infrastrutture di ricarica pubbliche sul territo-

rio nazionale, ponendosi come obiettivo la particolare attenzione agli aspetti di neutralità tecnologica e interoperabilità degli impianti, in modo da evitare ogni possibile restrizione alla competizione tra operatori

2. L'azione si realizza, inoltre, in riferimento sia alla ricarica in luoghi accessibili al pubblico sia alla ricarica in ambito privato. Le condizioni di ricarica possono molto diverse tra questi due ambiti, soprattutto in termini di velocità di ricarica e, quindi, di potenza elettrica richiesta al punto di connessione con la rete. Per tali motivi la norma deve essere modificata, in particolare sostituendo il riferimento alla “tariffa di fornitura” con un più opportuno riferimento a “misure tariffarie”, che possono includere ulteriori aspetti come i contributi di connessione con la rete.

Art. 3

(Definizioni)

1. Per infrastruttura di ricarica di veicoli elettrici si intende l'insieme di strutture, opere e impianti necessari alla realizzazione di aree di sosta dotate di uno o più punti di ricarica per veicoli elettrici.

2. Per veicolo elettrico si intende un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente.

3. Per punto di ricarica si intende un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta.

Art. 4

(Misura prevista)

1. Dopo il comma 6 dell'articolo 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120, che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale, è inserito il seguente comma 6-bis: “al fine di prevedere, con riguardo alle attività delle pubbliche amministrazioni, l'adozione di procedure trasparenti e non discriminatorie per l'assegnazione degli spazi pubblici e/o per la selezione degli operatori per l'installazione di colonnine di ricarica, i Comuni individuano il prezzo dei servizi di ricarica offerti quale parametro unico di valutazione, assicurando la neutralità tecnologica e l'interoperabilità degli impianti”.

2. Dopo il comma 697 dell'articolo 1 della Legge 30 dicembre 2020, n. 178, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023, è inserito il seguente comma 697-bis: “al fine di prevedere, con riguardo alle attività dei concessionari pubblici, l'adozione di procedure trasparenti e non discriminatorie per l'assegnazione degli spazi pubblici e/o per la selezione degli operatori per l'installazione di colonnine di ricarica, i concessionari pubblici individuano il prezzo dei servizi di ricarica offerti quale parametro unico di valutazione, assicurando la neutralità tecnologica e l'interoperabilità degli impianti”.

3. Nel comma 12 dell'articolo 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120, che ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale, le parole “tariffe per la fornitura” sono sostituite dalle seguenti “misure tariffarie”.

4. È istituito, nello stato di previsione del Ministero della Transizione Ecologica, un apposito fondo di 30 milioni di euro per cia-

scuno degli anni 2022, 2023 e 2024, da destinare alle agevolazioni a fondo perduto per l'acquisto di auto elettriche e di colonnine per la ricarica elettrica ad uso residenziale e domestico da installare in aree private, rivolto ai nuclei familiari con un indicatore ISEE inferiore a 8.000 euro. Con decreto del Ministro della Transizione Ecologica di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sono stabiliti i criteri e le modalità di assegnazione dei contributi di cui al presente comma. Agli oneri derivanti dal presente comma, pari a 30 milioni di euro a decorrere dal 2022, si provvede mediante l'utilizzo di parte di risorse del Recovery Fund

Art. 5

(Tempi dell'intervento)

1. Entro cento ottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, L'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA) stabilisce le misure tariffarie.

2. Entro cento ottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i Comuni e i concessionari pubblici adottano le procedure per la selezione degli operatori per l'installazione delle colonnine di ricarica.

Art. 6

(Copertura finanziaria)

1. Dall'attuazione della presente Legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attività previste con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 7

(Entrata in vigore della presente legge)

1. La presente legge entra in vigore a partire dal sessantesimo giorno della sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.