

RESOCONTO STENOGRAFICO
Presidenza del Presidente Romano Damian Attilio
Interviene il Ministro, onorevole Cavallaro Jacopo

Istituto d'istruzione Superiore NERVI di Lentini (SR), Istituto Tecnico Industriale di Carlentini classi V A e VB - Modifiche all'articolo 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 in materia di ricarica di veicoli elettrici.

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge dal titolo "Modifiche all'articolo 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 in materia di ricarica di veicoli elettrici". Il relatore ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Ne ha facoltà.

SANZA', relatore. Onorevoli senatori, oggi siamo qui per analizzare e trattare un argomento spinoso, ma necessario, ossia quello della mobilità elettrica ed in particolare della ricarica dei veicoli elettrici. Il Piano nazionale integrato energia-clima, di recente approvato nella sua forma definitiva, prevede uno sviluppo della mobilità elettrica molto intenso nei prossimi anni. L'ipotesi prospettata da suddetto piano è di 6 milioni di veicoli elettrici circolanti in Italia al 2030, di cui 2 milioni ibridi. 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. Per la ricarica del proprio veicolo ogni proprietario di veicolo elettrico può scegliere di utilizzare la propria fornitura elettrica domestica oppure ricaricare presso i parcheggi interni del proprio luogo di lavoro, o, infine, presso le infrastrutture di ricarica in luoghi accessibili al 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; la maggior parte dell'energia è ricaricata presso infrastrutture in luoghi privati. È fondamentale intervenire con un Disegno di Legge per rimuovere gli elementi che possano rappresentare un ostacolo alla diffusione di sistemi di ricarica dei veicoli soprattutto presso le abitazioni e i luoghi di lavoro. In particolare, lo scopo del Disegno di Legge è quello di evitare che si persegua la strada secondo cui l'energia per la ricarica dei veicoli elettrici sia misurata distintamente dall'energia utilizzata per usi diversi dalla ricarica di tali veicoli. Grazie.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Sesto. Ne ha facoltà.

SESTO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge che stiamo esaminando è connotato da una notevole rilevanza e stretta attualità. Far sì che l'energia prelevata da un punto di connessione alla rete di distribuzione venga utilizzata per tutti gli usi finali, vuol dire far in modo che lo sviluppo della ricarica elettrica avvenga in modo efficiente e flessibile, minimizzando le esigenze di sviluppo delle reti, poiché tale sviluppo è remunerato attraverso la tariffa (unica nazionale) a copertura dei costi dei servizi di rete.

Permettere che le infrastrutture di ricarica siano alimentate da punti di prelievo esistenti, non esclusivamente dedicati alla ricarica, significa offrire vantaggi sia per il titolare del punto di prelievo, in termini di minore incidenza delle tariffe di rete e altri oneri sul costo medio del kWh ricaricato e di minori contributi di connessione, sia per il sistema elettrico nel suo complesso, in termini di minori costi di connessione, di possibili minori impatti sulle reti elettriche locali.

Complessivamente, i suddetti vantaggi possono contribuire a diminuire il costo di fornitura dell'energia elettrica per il gestore del punto di ricarica e, in ultima analisi, anche il costo del servizio di ricarica per l'automobilista elettrico, senza necessità di introdurre misure tariffarie specifiche. Grazie.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare il senatore Bombaci. Ne ha facoltà.

BOMBACI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, collegandomi a quanto già egregiamente argomentato da chi mi ha preceduto, per agevolare la comprensione di alcuni aspetti tecnici del presente disegno di legge, mi preme soffermarmi sul contesto normativo attualmente in vigore in Italia. Il contesto normativo europeo e nazionale si è evoluto in modo rilevante tra il 2014 e il 2016, a seguito della Direttiva 2014/94/UE, recepita nell'ordinamento nazionale con il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. Il quadro definito dalla Direttiva 2014/94/UE è basato sul principio che lo sviluppo e l'esercizio delle infrastrutture di ricarica in luoghi accessibili al pubblico dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutti i soggetti che possiedono e gestiscono punti di ricarica in luoghi aperti al pubblico. Inoltre, il Decreto Legislativo 257/2016 dispone che il Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad Energia Elettrica (PNIRE), previsto dall'articolo 17-septies, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, (convertito dalla Legge 7 agosto 2012, n. 134), costituisca la sezione relativa all'energia elettrica del Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura. Grazie.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Rapisardi. Ne ha facoltà.

RAPISARDI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, a conferma della necessità di un intervento che riformi il sistema tariffario per la ricarica dei veicoli elettrici, vorrei sottolineare che, per quanto concerne la ricarica dei veicoli elettrici per i clienti domestici, la riforma delle tariffe di rete e delle componenti tariffarie a copertura degli oneri generali di sistema per i clienti domestici di energia elettrica definita dalla delibera ARERA 582/2015/R/eel ha rimosso le barriere esistenti allo sviluppo della cosiddetta "ricarica privata" derivanti dalla precedente struttura progressiva delle tariffe elettriche per i clienti domestici; per un'analisi di dettaglio delle conseguenze positive derivanti da tale riforma sui costi della ricarica di veicoli elettrici è possibile consultare l'Appendice I della Relazione AIR associata a tale deliberazione.

Quanto alla ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico, fin dal 2012 l'Autorità ha definito una struttura tariffaria "monomia" (cioè espressa solo in c€/kWh, senza componenti fisse o proporzionali alla potenza impegnata) applicabile su richiesta ai punti di prelievo in bassa tensione dedicati al servizio di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico. Tale struttura tariffaria è stata confermata per il periodo 2016-2019 dalle disposizioni della deliberazione ARERA 654/2015 (Allegato A, Testo Integrato per il Trasporto TIT). Infine, in materia di tempi di connessione dei punti di ricarica, si applicano le disposizioni della deliberazione ARERA 646/2015, che prevedono standard specifici per i tempi massimi di connessione alla rete (al netto dei tempi necessari per le autorizzazioni pubbliche, ove necessarie) e rimborsi automatici in caso di mancato rispetto di tali tempi massimi. Il TIQE prevede altresì la possibilità, per gli operatori del servizio di ricarica che abbiano necessità di connessione su larga scala, di concordare con i distributori di energia elettrica un piano temporale delle connessioni. Grazie.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tinnirello. Ne ha facoltà.

TINNIRELLO. Signor Presidente, signor Ministro, agganciandomi ai dati riportati dal mio onorevole collega, mi preme ricordare che la normativa di riferimento per il settore dei veicoli elettrici è recentissima ed è rappresentata dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120, pubblicata in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana il 14 settembre 2020; tale Legge ha convertito, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, il cosiddetto "Decreto Semplificazioni", che all'art. 57 prevede una serie di semplificazioni per la realizzazione di punti di ricarica dei veicoli elettrici ed in particolare, al comma 12, affida all'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) il compito di definire le tariffe per la fornitura dell'energia elettrica destinata alla ricarica dei veicoli.

Il Decreto Semplificazione prevede, dunque, delle tariffe ad hoc per i veicoli elettrici e ciò corrisponderebbe ad un aumento dei punti di prelievo (contatori) e dei costi generali di sistema. Recentissimamente, il 23/03/2021, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con la Segnalazione n. S4143, è intervenuta proprio in merito al comma 12 dell'art. 57 del Decreto Semplificazioni, evidenziando che "il perseguimento di un livello ragionevole ed equo dei prezzi per i nuovi servizi non dovrebbe basarsi sul ricorso a tariffe regolate". Grazie.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare il senatore Gentile. Ne ha facoltà.

GENTILE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi trovo in disaccordo su quanto argomentato da alcuni di voi, perché ritengo che questo intervento normativo sia assolutamente ingiustificato, dal momento che Il governo è già intervenuto sulla tematica con il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 e Legge 11 settembre 2020, n. 120 che già rispondono adeguatamente alle richieste del nostro sistema tariffario. Non c'è, dunque, alcuna necessità di intervenire su un contesto normativo che ancora non ha trovato la piena attuazione. Non posso, dunque, che esprimere il mio parere sfavorevole all'approvazione del disegno di legge in questione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore per la replica.

SANZA', relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi non vi è dubbio che ci troviamo di fronte alla necessità di intervenire su un articolo di Legge che potrebbe appesantire il sistema della rete elettrica nazionale. Il costo per la ricarica di un veicolo elettrico dipende principalmente dal fatto che i possessori di auto elettriche dispongono di numerose opzioni per ricaricare i propri veicoli, in ambiti pubblici o privati, e a ciascuna di queste opzioni corrisponde un diverso costo di ricarica. Bisogna tenere ben presente che, ai sensi della normativa europea, il servizio di ricarica di veicoli elettrici in luoghi aperti al pubblico è un servizio che si deve sviluppare in concorrenza e, pertanto, la determinazione dei prezzi di ricarica in questi contesti può non discendere necessariamente dai prezzi dell'energia elettrica e dalle tariffe regolate dall'autorità per l'Energia: costo della ricarica e prezzo di vendita del servizio sono cioè due concetti da tenere ben distinti. A conferma di ciò, è utile evidenziare come siano in costante crescita sia le proposte per contratti di ricarica offerte da aziende che non coincidono con venditori di energia, sia i punti di ricarica pubblici che sono realizzati ampliando gli impianti elettrici preesistenti presso esercizi commerciali di varia natura (supermercati, hotel, ristoranti, stazioni di servizio, ecc.) e dunque non utilizzano una connessione alla rete elettrica dedicata esclusivamente a questo scopo. Confido dunque in un risultato positivo per il presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

VENTURA, rappresentante del Governo. Signor Presidente, onorevoli senatori ho ascoltato con fervido interesse gli interventi del relatore e dei senatori e non posso che esprimere, a nome del Governo, parere favorevole nelle modifiche all'articolo 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 in materia di ricarica di veicoli elettrici, che si intendono adottare.

PRESIDENTE. Procediamo all'esame degli articoli.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Pongo all'esame l'art. 4, per il quale sono stati presentati tre emendamenti. Invito il senatore Lorefice ad illustrare l'emendamento a sua firma.

LOREFICE. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, propongo l'introduzione del seguente emendamento: All'articolo 4, dopo il comma 3, inserire il seguente "3-bis. È istituito, nello stato di previsione del Ministero della Transizione Ecologica, un apposito fondo di 30 milioni di euro per ciascuno 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". Tale emendamento, presentato a mia firma, è volto ad istituire un fondo per l'acquisto di auto elettriche e di colonnine per la ricarica elettrica rivolto alle famiglie a basso reddito.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo ad esprimere il proprio parere sull'emendamento apportato all'art.4.

SANZA', relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso che esprimere parere favorevole sull'emendamento presentato, perché manifesta la volontà di aiutare le famiglie a basso reddito.

VENTURA, rappresentante del Governo. Il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dell'emendamento 4.2. Invito il senatore presentatore ad illustrarlo.

CARUSO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, propongo l'introduzione del seguente emendamento: All'articolo 4, apportare le seguenti modificazioni "al comma 1, dopo le parole: «assicurando la neutralità tecnologica e l'interoperabilità degli impianti», aggiungere le seguenti: «e assicurando una franchigia di 2.000 kWh/anno per i nuclei familiari con un indicatore ISEE inferiore a 8.000 euro»; al comma 2, dopo le parole: «assicurando la neutralità tecnologica e l'interoperabilità degli impianti», aggiungere le seguenti: «e assicurando una franchigia di 2.000 kWh/anno per i nuclei familiari con un indicatore ISEE inferiore a 8.000 euro»". Tale emendamento, presentato a mia firma, prevede una franchigia, in termini di energia elettrica, per le famiglie a basso reddito.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo ad esprimere il proprio parere sull'emendamento 4.2.

CARUSO, relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso che esprimere parere contrario sull'emendamento presentato, perché, con l'emendamento 4.1 abbiamo già manifestato la volontà di aiutare le famiglie a basso reddito.

VENTURA, rappresentante del Governo. Il Governo esprime parere contrario sull'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dell'emendamento 4.3. Invito il senatore Bellomo ad illustrare l'emendamento a sua firma.

BELLOMO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, propongo l'introduzione del seguente emendamento: All'articolo 4, dopo il comma 2, inserire il seguente «2-bis. All'art. 1, comma 697, della Legge 30 dicembre 2020, n. 178, sostituire le parole “numero adeguato di punti di ricarica” con le parole “numero di punti di ricarica pari alla metà di quelli previsti per i veicoli a combustione interna”». Tale emendamento, presentato a mia firma, prevede un riferimento numerico ben determinato sui punti di ricarica per i veicoli elettrici.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo ad esprimere il proprio parere sull'emendamento 4.3.

CARUSO, relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso che esprimere parere contrario sull'emendamento presentato, perché, non ha senso legare il numero di punti di ricarica per i veicoli elettrici a quelli già presenti per i veicoli a combustione interna.

VENTURA, rappresentante del Governo. Il Governo esprime parere contrario sull'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.1.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.2.

È respinto.

Metto ai voti l'emendamento 4.3.

È respinto.

Metto ai voti l'art. 4 nel testo emendato.

È approvato.

Pongo all'esame l'art. 5, per il quale è stato presentato un emendamento. Invito il senatore Ferranti ad illustrare l'emendamento a sua firma.

FERRANTI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, propongo l'introduzione del seguente emendamento: All'articolo 5, al comma 1, sostituire la parola: «sessanta» con la seguente: «cento ottanta». Tale emendamento, presentato a mia firma, è volto a fornire all'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (ARERA) un tempo maggiore per stabilire le misure tariffarie.

PRESIDENTE. Invito il relatore e il rappresentante del Governo ad esprimere il proprio parere sull'emendamento 5.1.

SANZA', relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso che esprimere parere favorevole sull'emendamento presentato, perché ritengo più congruo il margine di tempo previste nell'emendamento.

VENTURA, rappresentante del Governo. Il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 5.1.

È approvato.

Metto ai voti l'art. 5 nel testo emendato.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

ZUCCARO. Signor Presidente domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZUCCARO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mi preme aggiungere a quanto già esposto dai miei colleghi una riflessione legata al periodo di assoluta eccezionalità che stiamo attraversando. Far sì che l'energia prelevata da un punto di connessione alla rete di distribuzione venga utilizzata per tutti gli usi finali, vuol dire far in modo che lo sviluppo della ricarica elettrica avvenga in modo efficiente e flessibile, minimizzando le esigenze di sviluppo delle reti, poiché tale sviluppo è remunerato attraverso la tariffa (unica nazionale) a copertura dei costi dei servizi di rete. Confido, dunque, nell'approvazione del disegno di legge in questione. Grazie.

PANDOLFO. Signor Presidente domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANDOLFO. Signor Presidente, signor Ministro, mi associo alle considerazioni espresse dal collega capogruppo di maggioranza, Permettere che le infrastrutture di ricarica siano alimentate da punti di prelievo esistenti, non esclusivamente dedicati alla ricarica, significa offrire vantaggi sia per il titolare del punto di prelievo, in termini di minore incidenza delle tariffe di rete e altri oneri sul costo medio del kWh ricaricato e di minori contributi di connessione, sia per il sistema elettrico nel suo complesso, in termini di minori costi di connessione, di possibili minori impatti sulle reti elettriche locali. Grazie.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Il Senato approva il disegno di legge “Modifiche all'articolo 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 in materia di ricarica di veicoli elettrici”.

Collegli, vi ringrazio per la collaborazione. La seduta è tolta.