

INDICAZIONI AL PIANO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 18 APRILE 2016.

APPROVAZIONE DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURALE PER LA RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI AD ENERGIA ELETTRICA APPROVATO CON DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 26 SETTEMBRE 2014. (16A04835)

1. Carattere generale

La proprietà degli Asset è bene rimanga sempre e comunque in capo agli operatori, per facilitarne la gestione, rispetto a quella degli enti locali, e per favorire lo sviluppo di servizi all'utente connessi ai servizi di ricarica. La proprietà delle infrastrutture in capo ai comuni è un caso non compatibile con il trend di mercato e di sviluppo della mobilità elettrica in Italia ed in Europa, ed apertamente respinto da tutte le amministrazioni pubbliche, che spesso non sono in condizione di assumersi l'onere del finanziamento e della gestione operativa delle infrastrutture.

2. Paragrafo 6.2

I sistemi di ricarica scelti offrono quindi un servizio di ricarica a bassa potenza (ricarica "lenta" da circa 3 kW fino a circa 7 kW in corrente alternata) per un periodo di tempo prolungato (tipicamente 2-10 ore), e devono poter ricaricare più veicoli elettrici allo stesso tempo.

E' da segnalare che sfortunatamente i sistemi di ricarica da 3kW (in particolare da 3,7kW, molto diffusi sul mercato delle wallbox per ricarica domestica o in ufficio) non vengono inclusi fra le infrastrutture di ricarica di *Potenza Standard* come da direttiva DAFl (che esclude quelli *pari o inferiori ai 3,7kW*). Tale riferimento va cambiato al fine di poter includere le tipologie di infrastruttura suddette.

3. Paragrafo 6.3 Target di infrastrutture di ricarica

"Considerando quindi, in prima istanza, un fattore di 1:10 tra punti di ricarica e veicoli è possibile fissare i seguenti target nazionali per la ricarica pubblica delle autovetture:"

"Nello sviluppo delle rete di ricarica nazionale dovrà essere perseguita la configurazione che prevede un rapporto tra punti di ricarica lenta/accelerata e veloce multistandard compreso tra 2:1 e 4:1."

I target indicati nel piano provengono da valutazioni effettuate almeno 6 anni fa e che non rappresentavano le esigenze degli utenti e del mercato che oggi si sta sviluppando. E' bene rivedere, attraverso un confronto con ANCI, gli operatori e i DSO, i target indicati e la ripartizione geografica delle installazioni derivante da un piano nazionale centralizzato a cura del Ministero (supportato da MOTUS-E) che stabilisca la % di stazioni FAST e Quick da prevedere sul territorio, a partire da quella esistente. Tale analisi evidenzierà le aree attualmente impegnate in misura scarsa o adeguata rispetto alla densità di abitanti definendo così, in questa prima fase, le aree a "fallimento di mercato" e quelle "pregiate".

La realizzazione del PUN sarà fondamentale per avere, in itinere, una visione di insieme delle infrastrutture di ricarica installate e delle aree non ancora adeguatamente coperte. Al momento comunque MOTUS-E stima la presenza su territorio nazionale di più di 5300 infrastrutture di ricarica pubblica già installate fra

dispositivi AC e DC lente, accelerate e veloci. Eviteremmo quindi di citare esplicitamente gli obiettivi numerici su tutto il territorio nazionale.

Per stazioni di ricarica veloce si devono intendere siti dotati di sistemi di ricarica “fast multistandard” di potenza maggiore di 40 kW e in grado di garantire la assoluta interoperabilità con tutti i veicoli elettrici ed ibridi plug in. Per stazione di ricarica stradale o autostradale si intende un sito di rifornimento per carburanti tradizionali a cui si aggiungono almeno 2 (due) sistemi di ricarica di potenza maggiore a 40 kW “fast multistandard” o sistemi di ricarica monostandard raddoppiati per ogni standard e non accoppiati (ciò al fine di assicurare la disponibilità del servizio in caso di manutenzione o avaria del singolo sistema di ricarica), assicurando la ridondanza n-1 per ciascuna tipologia di standard di ricarica.

La multistandard è bene che per il momento mantenga il connettore di tipo ChaDemo (pur in fase di abbandono da parte delle poche case che ancora lo usano) ma si potrà evitare di richiedere la presa a 43kW in AC, visto tale standard è in progressivo abbandono da parte dei costruttori di veicoli. Inoltre, come già citato nel presente documento, sarebbe bene andare oltre la dicitura a 40kW soprattutto sulle strade ad alto scorrimento, dove si presuppone che lo standard di potenza delle ricariche si attesterà su valori più elevati nel prossimo futuro.

4. Paragrafo 7, Revisione del *De Minimis*

“[...] l’attività di ricarica dei veicoli elettrici debba essere sviluppata come un’attività competitiva aperta a tutti i soggetti interessati a sviluppare o gestire una infrastruttura di ricarica, l’attività di ricarica pubblica dei veicoli elettrici è un’attività da svolgere in regime di concorrenza [...]”

Nella parte indicata si richiama la direttiva DAFI (2014/94/UE) e in particolare che l’attività di ricarica dei veicoli elettrici si debba svolgere in regime di concorrenza. Non viene esplicitamente citato ma è evidente che una limitazione all’utilizzo dei fondi da parte degli operatori è data dal principio del De Minimis che regola i finanziamenti dello stato a iniziative di libero mercato.

Una revisione del PNIRE ha senso se e soltanto se si può superare il vincolo “De Minimis”, che prevede un tetto massimo di 200.000€ di aiuti di stato ad un’impresa per la realizzazione di un progetto, considerato nei tre anni precedenti a quello in questione e per tutte le società collegate verticalmente (Holding ed eventuali società controllate). Se non superiamo questo vincolo, l’unico modo possibile per utilizzare i contributi è assegnarli ad un ente pubblico (Regioni, Province o Comuni) che deve poi mettere a disposizione la parte rimanente dell’investimento complessivo. In tale caso, però, ne consegue che l’ente pubblico diventa proprietario dell’infrastruttura, fattispecie da evitare come indicato nel punto 1.

La deroga al principio De Minimis è possibile attraverso una notifica alla Commissione Europea, iter già intrapreso e concluso con successo dalla Germania nel 2017; principali caratteristiche del programma sono:

- 300 Milioni, finanziamenti a fondo perduto non escludenti altri finanziamenti UE o dei singoli Land,
- programma di 4 anni strutturato su differenti bandi da 5 milioni ciascuno

La principale motivazione addotta è la mancanza di condizioni di mercato che garantiscano il recupero dei costi (*payback*) in tempi ragionevoli agli operatori; tuttavia è fondamentale che si garantiscano condizioni di accesso ai finanziamenti pienamente compatibili con i principi di libera concorrenza a livello europeo. I principi di garanzia, che la Commissione ha riscontrato nella richiesta, sono:

- la misura proposta persegue l’**interesse comune**, ai sensi dell’art 107.3 lett. c) del TUEF, giacché:
 - la rete di infrastrutture deve coprire non solo le aree urbane/suburbane ma anche quelle rurali

- elettricità proverrà da fonti di energia rinnovabili.
- **Necessità di un intervento dello Stato:** laddove i veicoli elettrici, clienti dei servizi di ricarica, sul territorio nazionale sono troppo pochi (la Germania stima in 1 milione di mezzi una quota di mercato target), lo Stato si impegna a sostenere una base infrastrutturale che diventi fattore abilitante per il mercato dei mezzi EV.
- **Finanziamento a fondo perduto, strumento più utile:** si è ritenuto ragionevole che gli altri strumenti di sostegno (es. finanziamento a tasso agevolato) non siano sufficientemente efficaci per raggiungere gli obiettivi preposti.
- **Effetti dell'incentivo:** lo strumento favorisce gli investimenti di soggetti privati nel business della ricarica dei veicoli elettrici.
- **Proporzionalità dell'incentivo:** si adotta il criterio del costo più basso o del miglior rapporto qualità/prezzo; è inoltre fondamentale adattare i bandi progressivamente ai risultati di quelli precedenti in un'ottica di copertura ottimale del territorio nazionale e di differenziazione dei livelli di potenza delle colonnine.
- **Prevenzione di effetti negativi sulla concorrenza:** la procedura è aperta, ciascun partecipante non potrà ottenere più del 20% del finanziamento per tutta la durata del programma.
- **Gli aiuti rispettano gli obblighi di trasparenza**

In Italia la condizione di “fallimento di mercato”, tecnologico e geografico, si verifica oggi sia sulle infrastrutture di ricarica pubblica lente e accelerate in aree a bassa densità di veicoli elettrici durante tutto l'arco dell'anno, sia sulle infrastrutture cosiddette *High Power* (veloci a 50kW e oltre, come nei casi delle 150-350kW, con livelli di tensione maggiori dei 400V attuali). In quest'ultimo caso in particolare mancano ancora un numero significativo di modelli di veicoli (auto, LCV) che ricaricano a tali potenze; tuttavia è lo standard verso cui si stanno muovendo gli sviluppi delle case costruttrici e diventa un fattore abilitante per i percorsi interurbani su strade ad alto scorrimento per le auto, così come per la ricarica in tempi contenuti dei veicoli della logistica merci urbana nei nodi logistici di interscambio delle merci nelle zone di accesso alle città o nelle aree industriali.

5. Paragrafo 7.1, Progetti per l'installazione dell'Infrastrutture di ricarica

In ogni caso la documentazione dovrà prevedere indicazioni chiare, almeno, in termini di:

- - contestualizzazione dell'installazione in oggetto con le politiche di mobilità e/o di qualità dell'aria del comune,
- - impatto dell'installazione sull'area circostante,
- - esatta collocazione delle infrastrutture di ricarica previste e descrizione dei lavori necessari
- - caratteristiche della segnaletica orizzontale e verticale.

E' bene prevedere una definizione univoca dell'allestimento delle piazzole di ricarica su tutto il territorio, inserendo le immagini nel PNIRE e coordinandolo con le indicazioni previste nella revisione del codice della strada.

6. Paragrafo 8.4, Sistemi di pagamento e accessibilità

Nel breve periodo, e comunque non oltre il 2016, andrà garantito il pagamento e il micro-pagamento con carta di credito.

L'orizzonte del breve periodo viene indicato solo per permettere una fase transitoria di studio delle tecnologie e per evitare delle criticità di accesso alle infrastrutture nell'immediato qualora le tecnologie già pronte non permettano l'accesso con tali tipologie di

pagamento. Tale indicazione non vuole quindi far sì che si sviluppino meccanismi e circuiti che impediscano tale forma di pagamento, quindi tutte le realizzazioni ed i soggetti coinvolti dovranno lavorare e dimostrare di farlo nell'ottica sopra indicata.

E' da chiarire la situazione dei pagamenti, sia a livello di possibilità di derogare all'obbligo di invio di fattura e ricevuta (come per i carburanti), sia lasciando aperta la possibilità all'operatore di proporre un sistema di pagamento che garantisca ai cosiddetti *clienti occasionali* (quelli senza un contratto sottoscritto con l'operatore della specifica infrastruttura) di ricaricare senza registrazione. E' infatti possibile, senza la realizzazione di punti di pagamento fisico (gettoniere, POS, lettori *contactless*), mettere a disposizione sistemi *web based* o tramite app, che consentano il pagamento senza registrazione di un contratto con l'operatore e la disposizione, nel caso sia invece obbligatorio, di una ricevuta in pdf senza bisogno di inserire la mail.

7. Paragrafo 10.1 Assegnazione dei fondi di finanziamento

Sono state previste due macro categorie:

- *una destinata alle regioni e agli enti locali che sottoscriveranno appositi accordi di programma con il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione di rete di ricarica integrate ed interoperabili sui vari territori regionali;*
- *l'altra destinata al co-finanziamento di corridoi elettrici di rilevanza sovra regionale che verranno gestiti direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.*

Suggeriamo una responsabilità riaccentrata verso il Ministero, raggruppando le categorie in un'unica modalità di gestione dei fondi e formando una graduatoria unica nazionale, con assegnazione diretta agli operatori. Questo è l'unico modo per stabilire ed applicare criteri uniformi di assegnazione, velocizzare le procedure ed utilizzare con sicurezza i fondi messi a disposizione.

8. Paragrafo 10.2.1

L' Importo del co-finanziamento richiesto è:

- *uguale o minore al 35% del valore del progetto per le azioni legate allo sviluppo di impianti che utilizzano una ricarica di tipo lenta/accelerata (gli impianti di ricarica devono garantire che almeno una presa garantisca l'erogazione di una potenza di 22 kW ovvero che l'unica presa garantisca l'erogazione di una potenza di 22 kW);*
- *uguale o minore al 50% del valore del progetto per le azioni legate allo sviluppo di impianti che utilizzano una ricarica di tipo veloce.*

Destinazione dei fondi nella misura di contributi al 50% in aree "pregiate" per sole stazioni FAST o di potenza superiore ed all'80% in aree a "fallimento di mercato" per stazioni sia FAST che Quick.