

## **Proposte di integrazione e modifica del DL Semplificazioni e della normativa su TOSAP e COSAP per le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici**

### **TOSAP e COSAP**

All'art. 1 comma 833 della Legge 27 dicembre 2019 n. 160 dopo la lettera r) è inserita la seguente: *“r-bis) le infrastrutture di ricarica e lo stallo per la sosta dei veicoli elettrici”*.

#### **Relazione**

L'emendamento ha come obiettivo quello di incentivare l'installazione delle infrastrutture di ricarica su suolo pubblico al fine di favorire e supportare il pieno sviluppo di una rete infrastrutturale capillare e diffusa in maniera omogenea sull'intero territorio nazionale, esentando tali infrastrutture dal pagamento del canone unico che sostituisce, ai sensi della legge di bilancio 2019, la tassa per l'occupazione del suolo pubblico (TOSAP) nonché del canone di concessione (COSAP) e ciò in considerazione delle caratteristiche di rilevante interesse pubblico che le stesse rivestono e dei benefici ambientali per la collettività derivanti dallo sviluppo della mobilità elettrica.

### **Passaggio da TOSAP e COSAP a CPU**

Al comma 9 dell'art. 57 del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76, convertito in legge 11 settembre 2020, n. 120 le parole *“canone di occupazione di suolo pubblico e della tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche”* sono sostituite, ovunque ricorrano, con le seguenti: *“canone di cui all'art. 1 comma 816 della Legge 27 dicembre 2019 n. 160”*.

#### **Relazione**

La proposta ha lo scopo di armonizzare la norma con le disposizioni di cui alla Legge di Bilancio 2020, che ha previsto a partire dal 2021 l'applicazione del c.d. canone patrimoniale unico, in sostituzione tra l'altro della tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche e del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche.

### **Chiarimento abrogazione obbligo di SCIA per IdR pubbliche**

All'articolo 57, comma 14, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, dopo le parole *“sono abrogati”* aggiungere le seguenti parole: *“conseguentemente l'installazione delle infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico non è soggetta al rilascio di permessi a costruire ed è da ritenersi attività di edilizia libera.”*.

## **Relazione**

L'abrogazione dell'obbligo di SCIA, prevista dal comma 14 dell'articolo 57 del DL semplificazione del 2020, è stata interpretata da alcuni Comuni come un *vulnus* sulla disciplina dei permessi a costruire, tanto da richiedere permessi alternativi e peculiari; tale evenienza produrrebbe un effetto esattamente opposto alla ratio del comma 14, di semplificare cioè in maniera uniforme tra tutti i comuni italiani, la procedura del permesso a costruire, aprendo invece a interpretazioni disparate e differenti fra vari comuni. È quindi necessario rafforzare la formulazione iniziale per meglio rappresentare l'intento del legislatore.

## **Richiesta unica di Manomissione e Occupazione di suolo pubblico**

All'articolo 57, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, dopo il comma 14 inserire il seguente:

14-bis. Nell'ottica della semplificazione dei procedimenti, il soggetto che effettua installazione delle infrastrutture per il servizio di ricarica su suolo pubblico presenta l'istanza all'Ente proprietario della strada per la manomissione e l'occupazione del suolo pubblico per l'infrastruttura di ricarica e per gli impianti elettrici necessari alla connessione alla rete di distribuzione concordati con il concessionario del servizio di distribuzione della rete elettrica competente. Le procedure dovranno sottostare all'obbligo di richiesta semplificata e l'Ente che effettuerà la valutazione, come previsto dall'articolo 14-bis, legge 241 1990 modificata dal D.Lgs. 127/2016, rilascerà e un provvedimento di autorizzazione alla costruzione e all'occupazione del suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica che avrà una durata minima di 10 anni e, simultaneamente, un provvedimento di durata illimitata intestato al gestore di rete per l'impianto di connessione.

## **Relazione**

Si prevede, per gli operatori di mercato che installano le infrastrutture di ricarica su suolo pubblico, un iter semplificato di richiesta unificata di manomissione e occupazione di suolo pubblico per l'installazione delle infrastrutture di ricarica e si richiede all'ente proprietario (ad Es. Il Comune) di dare risposta con un unico provvedimento autorizzativo di manomissione e di concessione di occupazione della durata di 10 anni, come già alcuni Comuni provvedono a fare di propria sponte. L'Ente proprietario o gestore della strada rilascia l'autorizzazione alla manomissione e occupazione del suolo pubblico sia al soggetto richiedente incaricato al servizio di ricarica, sia al gestore della rete di distribuzione che ha la concessione per il servizio di distribuzione nel Comune ove è ubicata l'infrastruttura di ricarica. Allo scopo, il soggetto incaricato al servizio di ricarica raccoglie l'istanza dal gestore di rete di distribuzione elettrica e la presenta all'Ente unitamente alla propria. L'emendamento non comporta oneri aggiuntivi a carico dello Stato.

## **Sosta gratuita alla fine delle operazioni di ricarica su dispositivi di ricarica veloce e ultra-veloce**

All'articolo 158, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alla lettera h-bis), così come modificato dall'art. 57, comma 5 del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76, convertito in legge 11 settembre 2020, n. 120, dopo le parole. "*decreto legislativo 16 dicembre 2016, n.257*" è aggiunta la seguente frase: "*Per i soli punti di ricarica di potenza elevata di cui all'art. 2, comma 1, lettera e) del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, le tariffe di cui al periodo precedente possono essere applicate oltre un periodo massimo di quindici minuti dal termine della ricarica.*".

**Relazione illustrativa:**

L'emendamento ha come obiettivo quello di ridurre il tempo massimo di permanenza gratuita presso i punti di ricarica a potenza elevata (quindi infrastrutture di ricarica in corrente continua capaci di erogare dai 50kW in su) che sono utilizzati dagli utenti per periodi di tempo relativamente brevi (solitamente di circa 15-30 minuti), che mal si conciliano con una sosta consentita per 60 minuti dopo la conclusione delle operazioni di ricarica. Inoltre per i punti di ricarica a potenza elevata c'è la necessità di soddisfare il maggior numero di utenti possibili a causa della loro minore diffusione sul territorio nazionale dovuta principalmente alla scarsità di punti della rete elettrica capaci di assorbire potenze istantanee di potenza elevate, oltre alla necessità di investimenti maggiori.