



Consiglio regionale della Calabria

DOSSIER

PL n. 246/10

di iniziativa del Consigliere O. GRECO recante:

"Disposizioni per favorire la diffusione della mobilità elettrica nella regione Calabria e sviluppare la rete infrastrutturale per la ricarica delle vetture";

DATI DELL'ITER

NUMERO DEL REGISTRO DEI PROVVEDIMENTI	
DATA DI PRESENTAZIONE ALLA SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA	8/6/2017
DATA DI ASSEGNAZIONE ALLA COMMISSIONE	13/6/2017
COMUNICAZIONE IN CONSIGLIO	29/06/2017
SEDE	MERITO
PARERE PREVISTO	Il Comm.
NUMERO ARTICOLI	

Testo del Provvedimento

P.L. n. 246 - 10 ^ pag. 3

Normativa comunitaria

Dir. 22 ottobre 2014, n. 2014-94-UE pag. 17

Normativa nazionale

D.L. 22 giugno 2012, n. 83 pag. 33

D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 pag. 42

D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 pag. 43

D.M. 1 dicembre 2015, n. 219 pag. 45

Piano nazionale infrastrutture ricarica veicoli elettrici pag. 51

D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 pag. 98

D.L. 3 ottobre 2006, n. 262 pag. 117

Normativa comparata

Piemonte DGR 30 maggio 2016, n. 34-3391 pag. 118

Emendamento interamente sostitutivo alla proposta di legge regionale presentata dal Consigliere Regionale Orlandino Greco recante: "Disposizioni per favorire la diffusione della mobilità elettrica nella regione Calabria e sviluppare la rete infrastrutturale per la ricarica delle vetture"

Reggio Calabria, lì

On. Orlandino Greco



Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 20675 del 18.07.17

Classificazione 02:05

Relazione sulla proposta di legge regionale presentata dal Consigliere Orlandino Greco avente ad oggetto: *“Disposizioni per favorire la diffusione della mobilità elettrica nella regione Calabria e sviluppare la rete infrastrutturale per la ricarica delle vetture”*.

La presente proposta di legge mira a favorire la diffusione della mobilità elettrica nella regione Calabria, al fine di conseguire obiettivi quali la riduzione delle emissioni inquinanti e la salvaguardia dell'ambiente con una conseguente diminuzione dei rischi per la salute dei cittadini dovuta principalmente al minor consumo di combustibili fossili, all'utilizzo di sistemi di propulsione alternativa e all'incremento del numero circolante di veicoli elettrici.

In diverse aree della regione, soprattutto nei centri urbani più popolosi e in prossimità delle zone industriali, il livello di inquinamento atmosferico, dovuto soprattutto al particolato aerodisperso (PM2,5) prodotto dai veicoli privati in circolazione, registra dati in crescita, anche se non preoccupanti come in altre zone d'Italia dove, però, tante sono le iniziative che sindaci e presidenti di regione hanno adottato ed adottano per regolamentare il traffico veicolare.

La riduzione delle emissioni in atmosfera, infatti, limita i danni ambientali e per la salute causati dall'inquinamento atmosferico e quindi anche i danni economici dovuti sia ai costi di bonifica, sia ai costi delle cure a cui sono sottoposti i pazienti che si ammalano per patologie riconducibili all'inquinamento.

Il progetto VIAS (valutazione integrata dell'impatto dell'inquinamento atmosferico sull'ambiente e sulla salute in Italia), coordinato dal dipartimento di epidemiologia del servizio sanitario regionale del Lazio, con la collaborazione dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, delle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente e delle università di Firenze, di Urbino e La Sapienza di Roma dimostra che, nel 2020, riducendo del 20 per cento i livelli di PM2,5 nelle città italiane si registrerebbero circa 10.000 morti premature in meno e riducendo della stessa quantità le concentrazioni di ossidi di azoto circa 15.000.

È confermato che la mobilità urbana contribuisca in maniera preponderante al riscaldamento dell'atmosfera terrestre che si sta registrando dalla metà del XX secolo ad oggi, tanto che sono in atto iniziative mirate a contenere tale fenomeno:

- la strategia Europa 2020 mira a promuovere i veicoli a basso impatto ambientale al fine di ridurre le emissioni di gas serra del 20 per cento rispetto al 1990;

- il Libro bianco dei trasporti adotta la strategia “Trasporti 2050. Verso un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile” e punta alla riduzione del 60 per cento delle emissioni di anidride carbonica nei trasporti promuovendo, tra gli altri, l'utilizzo di veicoli a trazione elettrica nelle città europee;
- la comunicazione COM(2012)636 final della Commissione europea, dell'8 novembre 2012, «CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa», mira a mantenere un'industria automobilistica di livello mondiale che produca i veicoli più sicuri e più efficienti nell'uso energetico e che offra posti di lavoro altamente qualificati a milioni di persone.

In considerazione di ciò, con la presente proposta di legge si tenta di lanciare un nuovo settore, quello dei veicoli a trazione elettrica, anche nella nostra regione, cercando di portare nuovi investimenti che rilancino il mercato degli autoveicoli, creino occupazione e contribuiscano a rendere ancora più sostenibile l'offerta turistica di cui la nostra regione è ricca.

Secondo i dati del Centro Studi Continental su dati Aci, oggi in Calabria circola l'1,25% del totale di auto elettriche del nostro Paese; Cosenza è la città in cui sono più diffuse (0,76%), seguono Reggio Calabria (0,2%), Crotone (0,17%), Catanzaro (0,09%) e Vibo Valentia (0,03%).

A livello nazionale, la regione nella quale circola il maggior numero di auto elettriche è il Lazio, con il 20,17% del totale; la Calabria si colloca in tredicesima posizione.

In termini numerici sull'intero territorio nazionale, il parco circolante di auto elettriche è composto da 3.430 unità, una quantità irrisoria rispetto ai circa 37 milioni di autovetture in circolazione. Per fare un esempio, la città leader, che è Roma, pur avendo il 20% del parco circolante nazionale ha in effetti in circolazione sulle sue strade solo 659 auto elettriche; ciò dimostra che moltissimo deve ancora essere fatto per favorire la diffusione di queste vetture, il cui utilizzo non solo è un obiettivo virtuoso, ma soprattutto doveroso.

Puntando in particolare sulle grandi città, dove la sensibilità verso questo tipo di veicoli è oggi particolarmente sviluppata, il principale fattore su cui lavorare riguarda, sicuramente, le strutture di ricarica che sono troppo poche e richiedono un tempo troppo lungo per effettuare una ricarica. Secondo il sito web dell'ENEL in Italia vi sono appena 604 stazioni di ricarica, di cui 561 al centro-nord e solo 43 al sud e nelle isole maggiori; in Calabria si contano attualmente 3 punti di ricarica in provincia di Cosenza e altrettanti in provincia di Reggio Calabria.

Il modello da adottare a titolo di esempio è la Norvegia che da qualche anno è diventata il Paese con il più alto tasso di vetture elettriche al mondo, infatti il 22 per cento dei suoi automobilisti si muove a batterie e negli ultimi cinque anni tale numero è aumentato di 20 volte. Questi risultati sono dovuti

ad una serie di fattori tra i quali le onerose tasse per le automobili a benzina e l'esenzione per quelle elettriche, la possibilità di effettuare ricariche gratuite e di rintracciare i punti di ricarica, che si attestano a circa 5.000 sparse per tutto il Paese, localizzate presso centri commerciali, in aperta campagna, nei parcheggi, nei cinema, anche sui «navigatori»; è inoltre prevista anche la gratuità del pedaggio autostradale e dei parcheggi nonché il libero accesso alle corsie preferenziali e ai centri urbani. Nel 2019, nel centro di Oslo non potrà circolare nessuna automobile a benzina o a diesel, ma solo veicoli elettrici.

In Italia, l'argomento è stato affrontato con il decreto-legge n. 83 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 134 del 2012, i cui effetti, però, sono ad oggi assai scarsi soprattutto per i pochi incentivi esistenti per la rottamazione dei vecchi veicoli distribuiti e l'acquisto di quelli elettrici; inoltre la varietà di veicoli esistenti, a metano, a GPL, ibridi, a biometano, a biocombustibili, a idrogeno e a basse emissioni di anidride carbonica, ha di fatto impedito la diffusione dei veicoli elettrici.

La proposta di legge prevede, dunque, una grossa defiscalizzazione quale via preferenziale per favorire in tempi brevi lo sviluppo della mobilità elettrica nella regione Calabria, articolandosi in particolare nei seguenti articoli:

- *articolo 1*, individuazione dell'oggetto e delle finalità legati prettamente a politiche virtuose, quali diminuzione di emissioni e tutela della salute e dell'ambiente nonché all'incremento dell'economia circolare;
- *articolo 2*, definizioni;
- *articolo 3*, disposizioni per le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici, distinte in regionali, nazionali e di pubblica utilità, urgenti e indifferibili;
- *articolo 4*, valorizzazione della condivisione dei punti di distribuzione di energia elettrica, mirata ad agevolare la diffusione dei veicoli elettrici sull'intero territorio regionale;
- *articolo 5*, disposizioni sul piano urbanistico che rendono obbligatoria l'installazione di infrastrutture per la ricarica elettrica per gli immobili di proprietà delle amministrazioni pubbliche, sia di nuova costruzione che di ristrutturazione edilizia,;
- *articolo 6*, gratuità delle ricariche dei veicoli elettrici, presso i punti di ricarica pubblici, per tre anni dalla data di entrata in vigore della legge;
- *articolo 7*, esenzione dalle tasse automobilistiche per tre anni per i veicoli elettrici e per quelli sottoposti a "retrofitting elettrico";
- *articolo 8*, gratuità dei parcheggi pubblici e accesso gratuito alle zone a traffico limitato per i veicoli elettrici;

- *articolo 9*, incentivi per l'acquisto di un veicolo elettrico di nuova immatricolazione, previa rottamazione di vecchi veicoli, per una durata di tre anni;
- *articolo 10*, incentivi per la riconversione elettrica dei veicoli (in linea con quanto previsto dal decreto nazionale "retrofit");
- *articolo 11*, modalità di smaltimento dei veicoli, delle batterie e dei componenti dei veicoli elettrici e delle reti infrastrutturali per la ricarica, applicando il principio di responsabilità estesa al produttore;
- *articolo 12*, registro dei punti di ricarica liberamente consultabile contenente localizzazione, fonte di produzione dell'energia elettrica erogata e tecnologia della presa;
- *articolo 13*, disposizioni finanziarie;
- *articolo 14*, entrata in vigore della presente legge.

Relazione tecnico finanziaria - Quadro di riepilogo analisi economico finanziaria

Titolo: Legge regionale recante “*Disposizioni per favorire la diffusione della mobilità elettrica nella regione Calabria e sviluppare la rete infrastrutturale per la ricarica delle vetture*”.

Per gli interventi previsti dalla presente legge e per ogni attività o azioni che la Regione ritiene utile attivare, il cui ammontare previsto della spesa corrispondente è determinato nel prospetto che segue, è assicurata congrua copertura mediante l'utilizzo del “Fondo occorrente per far fronte agli oneri derivanti da provvedimenti legislativi che si perfezioneranno dopo l'approvazione del bilancio”, iscritto al programma U.20.03 dello stato di previsione della spesa del bilancio 2017-2019 che presenta la necessaria disponibilità.

Le somme preventivate sono strettamente necessarie allo sviluppo della fase di avvio della legge e sono complessivamente determinate in base al prospetto più dettagliato di seguito specificato:

Tab. 1 - Piano spesa prima annualità

Anno	Voci di spesa	Euro annui	Utilizzo
1	Voci di spesa a gravare su bilancio regionale	Limite massimo	
1.1	Art. 3 (reti di ricarica)	€ 500.000,00	Realizzazione di 100 colonnine di ricarica all'aperto
1.2	Art. 6 (gratuità delle ricariche)	€ 2.000,00	Copertura per ricarica vetture gratis da colonnine pubbliche
1.3	Art. 7(Esenzione tasse automobilistiche)	€ 10.000,00	Copertura per mancato gettito tassa automobilistica
1.4	Art. 9 (Incentivi all'acquisto dei veicoli a trazione elettrica)	€ 72.000,00	Contributo per acquisto veicoli elettrici nuovi
1.5	Art. 10 (Incentivo per la riconversione elettrica dei veicoli – retrofit)	€ 16.000,00	Contributo per conversione vetture ad alimentazione completamente elettrica

* * *

Tab. 2 - Copertura finanziaria:

Si indicano, quali coperture finanziarie per la presente proposta di Legge, l'utilizzo di accantonamenti a fondi speciali di parte corrente, imputando a un capitolo di spesa di nuova istituzione all'interno del bilancio regionale, determinati nel limite massimo di euro 600.000,00 annui per l'esercizio finanziario 2017, 2018 e 2019. Si provvede mediante l'utilizzo del "Fondo occorrente per far fronte agli oneri derivanti da provvedimenti legislativi che si perfezioneranno dopo l'approvazione del bilancio", iscritto al programma U.20.03 dello stato di previsione della spesa del bilancio 2017-2019 che presenta la necessaria disponibilità. Alla copertura finanziaria degli oneri per le annualità successive si provvede nei limiti consentiti dalle effettive disponibilità di risorse autonome per come stabilite nella legge di approvazione del bilancio di previsione.

Missione programma U.20.03	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Totale
Fondo speciale di parte corrente	€ 600.000,00	€ 600.000,00	€ 600.000,00	€ 1.800.000,00

Segue articolato della proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge persegue l'obiettivo di favorire la diffusione di veicoli privati a propulsione interamente elettrica, mediante lo sviluppo della rete infrastrutturale per la ricarica delle batterie dei suddetti veicoli, con le finalità di ridurre la dipendenza del settore dei trasporti dai combustibili fossili e diminuire le emissioni inquinanti per la tutela della salute pubblica e la salvaguardia dell'ambiente favorendo l'economia circolare.

Art. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intendono:
 - a. per reti: le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica di cui all'articolo 17-bis, comma 2, lettera a), del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 aprile 2012, n. 134, di seguito denominato «decreto-legge n. 83 del 2012»;
 - b. per veicoli elettrici: i veicoli alimentati ad energia elettrica di cui all'articolo 17-bis, comma 2, lettera d), del decreto-legge n. 83 del 2012;
 - c. per punti di ricarica rapida: le infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici superiori a 22 chilowatt (kW), sulla base della capacità di erogazione dell'energia, individuate dal Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE), di cui all'articolo 17-septies del decreto-legge n. 83 del 2012;
 - d. per punti di ricarica veloce: le infrastrutture di ricarica, per veicoli elettrici da 7,4 kW fino a 22 kW, sulla base della capacità di erogazione dell'energia, individuate dal Piano nazionale di cui alla lettera c).

Art. 3.

(Reti di ricarica).

1. Le reti costituiscono infrastrutture strategiche di prevalente interesse regionale e nazionale, e come tali sono considerate di pubblica utilità, urgenti e indifferibili in ottemperanza alle finalità di cui all'articolo 1.

2. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la Regione:
 - a. Stabilisce i criteri della dotazione dei punti di ricarica rapida e veloce sull'intero territorio regionale;
 - b. Stabilisce i tempi e le modalità di realizzazione delle reti e dei punti di ricarica rapida e veloce che devono essere pubblicamente accessibili nel rispetto del limite temporale massimo inderogabile stabilito dal comma 5;
 - c. Individua i punti ricarica rapida sulla rete stradale statale, e provinciale, presso gli impianti stradali di carburanti, le stazioni di rifornimento e le stazioni di servizio, esistenti o di prossima costruzione, da realizzare a cura dei proprietari degli stessi impianti e stazioni. I punti di ricarica rapida devono permettere la ricarica almeno due veicolicontemporaneamente e saranno individuati in modo da garantire la copertura più omogenea possibile dell'intero territorio regionale;
 - d. Individua punti di ricarica rapida nelle aree urbane ed extraurbane presso gli impianti stradali di carburanti, le stazioni di rifornimento e di servizio, esistenti o di prossima costruzione, presso le università, le scuole, gli ospedali, le stazioniferroviarie, i centri commerciali, i cinema ovvero altri punti di aggregazione, con almeno 100 posti auto nei parcheggi a disposizione, da realizzare a cura dei proprietari degli stessi. Ciascuno dei punti di ricarica di cui alla presente lettera deve permettere la ricarica di almeno due veicoli in due aree di parcheggio adiacenti;
 - e. Individua altri punti di ricarica veloce e rapida in luoghi diversi da quelli previsti dalle lettere c) e d), al fine di rendere più omogenea possibile la distribuzione delle zone di ricarica sul territorio regionale;
 - f. Stabilisce che le aree destinate all'installazione e quelle funzionali all'erogazione del servizio della ricarica elettrica pubblicamente accessibile sono esonerate dal pagamento di tasse, imposte e tributi locali, regionali e statali;
 - g. Stabilisce una tariffazione agevolata per i periodi in cui non è garantita la gratuità della ricarica ai sensi dell'articolo 6.
3. I punti di ricarica rapida e veloce di cui al comma 2, devono essere accessibili al pubblico in modo non discriminatorio.
4. I proprietari degli impianti stradali di carburanti, delle stazioni di rifornimento e delle stazioni di servizio, di cui al comma 2, che non ottemperano a quanto disposto dal presente

articolo entro l'anno 2020, sono soggetti al pagamento di un'ammenda pari ad €1.000,00 per stazione di ricarica rapida o veloce previste dal piano regionale ma non installata.

5. La Regione Calabria garantisce l'accesso del pubblico ai punti di ricarica che devono essere equamente distribuiti nel territorio regionale in base al numero degli abitanti e all'estensione del territorio interessato secondo i seguenti parametri:
 - a. almeno 60 punti di ricarica accessibili entro il 2018;
 - b. almeno 140 punti di ricarica accessibili entro il 2019;
 - c. almeno 240 punti di ricarica accessibili entro il 2020.

Art. 4.

(Condivisione dei punti di ricarica rapida e veloce).

1. I punti di ricarica rapida e veloce possono essere messi in condivisione, mediante accesso pubblico, da privati, condomini o aziende, purché dotati di adeguata certificazione elettrica.

Art. 5.

(Disposizioni in materia urbanistica).

1. Entro il 1° gennaio 2019, i comuni devono adeguare i propri regolamenti urbanistici, con decorrenza dalla medesima data, in modo che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione, anche a uso residenziale, la predisposizione all'allaccio per l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso.
2. In caso di nuove realizzazioni urbanistiche, l'installazione di punti di ricarica rapida e veloce può essere realizzata a scomputo degli oneri di urbanizzazione nella misura del 10 per cento, sempre che le disposizioni per l'attuazione del presente comma siano adottate dagli enti territoriali competenti.
3. In caso di adeguamento degli edifici per l'acquisto, l'installazione e l'attivazione dei punti di ricarica rapida e veloce, le spese sono detraibili nella misura del 65 per cento, sempre che le disposizioni per l'attuazione del presente comma sono adottate dagli enti territoriali competenti.

Art. 6.**(Gratuità delle ricariche).**

1. Per tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge regionale, le ricariche dei veicoli elettrici presso i punti di ricarica rapida e veloce pubblici sono gratuite.

Art. 7.**(Esenzione dalle tasse automobilistiche).**

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge regionale, i proprietari di nuovi veicoli alimentati ad energia elettrica immatricolati dall'anno 2017, sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica per un periodo di numero 3 (tre) anni.
2. Per cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge regionale, i proprietari di veicoli alimentati ad energia elettrica sottoposti ad intervento di "retrofitting elettrico", secondo quanto disposto dal Decreto dicembre 2015, n. 219 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, dall'anno 2017, sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica per un periodo di numero 3 (tre) anni.

Art. 8.**(Parcheggio gratuito e accesso gratuito alle zone a traffico limitato).**

1. I veicoli alimentati ad energia elettrica (BatteryElectricVehicle) usufruiscono della sosta gratuita nelle aree di parcheggio pubblico a pagamento;
2. Ai veicoli alimentati ad energia elettrica (BatteryElectricVehicle), è consentito l'ingresso e la circolazione gratuiti nelle zone a traffico limitato (ZTL).

Art. 9.**(Incentivi all'acquisto dei veicoli a trazione elettrica).**

1. A coloro che acquistano nella Regione Calabria un veicolo elettrico di nuova immatricolazione e che consegnano per la rottamazione un veicolo a propulsione endotermica, è riconosciuto un contributo pari a € 3.000,00 sul costo complessivo del veicolo.
2. Il contributo di cui al comma 1 spetta per i veicoli elettrici acquistati e immatricolati a partire dal trentesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge e fino al 31 dicembre del terzo anno dalla medesima data di entrata in vigore della presente legge, a condizione che:

- a. Il contributo di cui al comma 1, risulti ripartito in parti uguali tra un contributo regionale, nei limiti delle risorse del fondo di cui all'articolo 13 e uno sconto praticato dal venditore;
 - b. Il veicolo acquistato non sia stato già immatricolato;
 - c. Il veicolo consegnato per la rottamazione sia intestato, da almeno dodici mesi dalla data di acquisto del nuovo veicolo elettrico, allo stesso soggetto intestatario di quest'ultimo o a uno dei familiari conviventi;
 - d. Nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e siano indicate le misure dello sconto praticato e del contributo di cui al punto a.
3. Al di fuori dei casi previsti dall'articolo 11, comma 1, i veicoli consegnati per la rottamazione, di cui al comma 2 del presente articolo, non possono essere rimessi in circolazione e devono essere consegnati alle imprese costruttrici o ai centri di demolizione appositamente autorizzati, anche convenzionati con le stesse imprese, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.
 4. La non ottemperanza anche solo di una delle disposizioni dei commi 2 e 3 comporta il mancato riconoscimento al venditore del contributo di cui al comma 1 spettante per la quota statale.
 5. Il venditore trasmette tutta la documentazione di vendita alle imprese costruttrici le quali sono tenute a conservarla fino al decimo anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita del veicolo.
 6. Il contributo di cui al comma 1 è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto secondo le modalità previste dal decreto-legge n. 83 del 2012.

Art. 10.

(Incentivo per la riconversione elettrica dei veicoli – retrofit).

1. Il contributo per la riconversione elettrica dei veicoli è pari al 20 per cento del costo sostenuto per l'installazione di sistemi di riqualificazione elettrica, di cui all'articolo 17-terdecies del decreto-legge n. 83 del 2012, che consentono di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo alimentato esclusivamente a energia elettrica.
2. I veicoli riconvertiti ad alimentazione esclusivamente con energia elettrica sono parificati, ai fini della presente legge, ai veicoli elettrici.

Art. 11.**(Smaltimento dei veicoli, delle batterie e dei componenti dei veicoli elettrici e delle reti).**

1. Al fine di favorire un'economia circolare, in attuazione del principio di responsabilità estesa al produttore, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con proprio decreto, la Regione Calabria, ai sensi dell'articolo 178-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, regola le modalità di riutilizzo, di recupero, di riciclo e di smaltimento dei veicoli, delle batterie e dei componenti dei veicoli elettrici ponendole a carico delle imprese costruttrici o delle imprese di produzione degli accessori.
2. Lo smaltimento dei componenti delle reti è posto a carico delle imprese di produzione di tali componenti, nei casi in cui, previo acquisto di nuovo materiale analogo sostitutivo, ci sia dismissione, manutenzione, ammodernamento o qualunque operazione che preveda la sostituzione di parti o di tutta la rete per la ricarica interessata. In tutti gli altri casi resta in capo al gestore lo smaltimento dei componenti appartenenti alle reti.
3. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, al fine di favorire un'economia circolare, in attuazione del principio di responsabilità estesa al produttore, con proprio decreto, la Regione Calabria, ai sensi dell'articolo 178-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, regola le modalità di riutilizzo, di recupero, di riciclo e di smaltimento dei componenti delle reti.

Art. 12.**(Registro dei punti di ricarica rapida e veloce).**

1. Nell'ambito delle finalità di cui all'articolo 1, la Regione Calabria, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, istituisce un Registro pubblico unitario dei punti di ricarica rapida e veloce pubblici e privati, se pubblicamente accessibili, nel quale siano individuati i punti di ricarica presenti sul territorio regionale, specificando la loro localizzazione, la fonte di produzione dell'energia elettrica erogata e la tecnologia della presa.
2. Il Registro di cui al comma 1 è liberamente consultabile nel sito internet istituzionale della Regione Calabria. I dati presenti su tale registro sono in formato aperto ai sensi del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

3. Tutti i soggetti interessati sono tenuti a comunicare con cadenza mensile al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati relativi ai punti di ricarica rapida e veloce gestiti o comunque offerti al pubblico.

Art. 13.

(Disposizioni finanziarie).

1. Agli oneri derivanti dalle disposizioni contenute nella presente legge, determinati nel limite massimo di euro 600.000,00 per l'esercizio finanziario 2017 e di euro 1.200.000,00 per le annualità 2018 e 2019, si provvede mediante l'utilizzo del "Fondo occorrente per far fronte agli oneri derivanti da provvedimenti legislativi che si perfezioneranno dopo l'approvazione del bilancio", iscritto al programma U.20.03 dello stato di previsione della spesa del bilancio 2017-2019 che presenta la necessaria disponibilità. Alla copertura finanziaria degli oneri per le annualità successive si provvede nei limiti consentiti dalle effettive disponibilità di risorse autonome per come stabilite nella legge di approvazione del bilancio di previsione.
2. La Giunta regionale è autorizzata ad effettuare le necessarie variazioni allo stato di previsione della spesa del bilancio di previsione 2017-2019 con prelievo dal fondo speciale di cui al precedente comma ed allocazione al programma U.13.07 dello stato di previsione della spesa del bilancio medesimo.

Art. 14

(Entrata in vigore della presente legge).

1. La presente legge entra in vigore a partire dal sessantesimo giorno della sua pubblicazione sul BURC – Bollettino Ufficiale della Regione Calabria.

Dir. 22 ottobre 2014, n. 2014/94/UE recante: "DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (Testo rilevante ai fini del SEE)".

(1) Pubblicata nella G.U.U.E. 28 ottobre 2014, n. L 307.

(2) La presente direttiva è entrata in vigore il 17 novembre 2014.

(3) La presente direttiva è stata recepita con D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257.

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽⁴⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽⁵⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽⁶⁾,

considerando quanto segue:

(1) Nella sua comunicazione del 3 marzo 2010 intitolata «Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva», la Commissione ha illustrato misure per migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.

(2) Il Libro bianco della Commissione del 28 marzo 2011 intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» ha esortato a ridurre la dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti. È necessario conseguire tale obiettivo attraverso una serie di iniziative strategiche, ivi incluso mediante l'elaborazione di una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la relativa infrastruttura. Il Libro bianco della Commissione ha proposto inoltre una riduzione del 60% rispetto ai livelli del 1990 delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, da conseguire entro il 2050.

(3) La direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾, ha fissato un obiettivo del 10% per quanto riguarda la quota di mercato delle energie rinnovabili presenti nei combustibili per il trasporto.

(4) Sulla base della consultazione delle parti interessate e degli esperti nazionali e delle competenze acquisite, confluite nella comunicazione della Commissione del 24 gennaio 2013, intitolata «Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi», l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale e il gas di petrolio liquefatto (GPL) sono stati identificati, attualmente, come i principali combustibili alternativi con potenzialità di lungo termine in termini di alternativa al petrolio, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato mediante, ad esempio, sistemi che impiegano la tecnologia a doppia alimentazione.

(5) Per fonti di energia si intendono tutte le fonti energetiche alternative per i trasporti, quali l'elettricità e l'idrogeno, che non sono state generate da combustione o ossidazione in assenza di combustione.

(6) I combustibili sintetici, che sostituiscono diesel, benzina e jet fuel, possono essere prodotti a partire da diverse materie prime, convertendo biomassa, gas, carbone o rifiuti di plastica in combustibili liquidi, metano e dimetile-tere (DME). I combustibili diesel sintetici paraffinici, quali oli vegetali idrotrattati (HVO) e diesel Fischer-Tropsch, sono fungibili e possono essere miscelati con combustibili fossili diesel ad un tasso di miscelazione molto alto o possono essere usati puri in tutti i veicoli diesel esistenti o futuri. Questi combustibili possono pertanto essere distribuiti, stoccati e usati con le infrastrutture esistenti. I combustibili sintetici che sostituiscono la benzina, come il metanolo e altri alcol, possono essere miscelati con la benzina e tecnicamente usati con l'attuale tecnologia dei

veicoli apportando lievi adattamenti. Il metanolo può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. I combustibili sintetici e paraffinici possono ridurre il ricorso alle fonti di petrolio nella fornitura di energia per il trasporto.

(7) Il GPL è un combustibile alternativo derivato dal trattamento del gas naturale e della raffinazione del petrolio, con una minore impronta di carbonio e emissioni inquinanti significativamente minori rispetto ai combustibili convenzionali. Il bio GPL ottenuto da varie fonti di biomassa dovrebbe emergere come tecnologia economicamente valida a medio lungo termine. Il GPL può essere usato per il trasporto stradale (autovetture e autocarri) per tutti i tipi di distanze. Può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. L'infrastruttura GPL è relativamente ben sviluppata ed esiste già nell'Unione un numero significativo di stazioni di rifornimento (circa 29 000). Tuttavia, la distribuzione di tali stazioni di rifornimento è disomogenea, con una scarsa penetrazione in un certo numero di paesi.

(8) Fatto salvo l'elenco dei combustibili alternativi della presente direttiva, è opportuno sottolineare che esistono altri tipi di combustibili puliti che possono rappresentare potenziali alternative ai combustibili fossili. Nella selezione di nuovi tipi di combustibili alternativi, è opportuno tenere conto dei promettenti risultati delle attività di ricerca e sviluppo. È opportuno che le norme e la legislazione siano elaborate senza privilegiare alcun particolare tipo di tecnologia, in modo da non ostacolare l'ulteriore sviluppo di combustibili e vettori energetici alternativi.

(9) La relazione del gruppo di alto livello CARS 21 del 6 giugno 2012 ha indicato che la mancanza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi armonizzata a livello dell'Unione ostacola l'introduzione sul mercato di veicoli alimentati con combustibili alternativi e ne ritarda i benefici per l'ambiente. Nella sua comunicazione dell'8 novembre 2012, intitolata «CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa», la Commissione ha fatto proprie le principali raccomandazioni del gruppo di alto livello CARS 21 e ha presentato un piano d'azione basato su queste ultime. La presente direttiva costituisce una delle azioni principali riguardante l'infrastruttura per i combustibili alternativi preannunciate dalla Commissione.

(10) È opportuno evitare la frammentazione del mercato interno dovuta all'introduzione non coordinata sul mercato di combustibili alternativi. Il coordinamento dei quadri strategici di tutti gli Stati membri dovrebbe garantire, pertanto, la sicurezza a lungo termine necessaria per favorire gli investimenti pubblici e privati nelle tecnologie dei veicoli e dei carburanti e per la costruzione dell'infrastruttura, al fine di perseguire il duplice obiettivo di rendere minima la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale dei trasporti. È opportuno, pertanto, che gli Stati membri elaborino quadri strategici nazionali in cui illustrano i propri obiettivi nazionali e le relative azioni di supporto, in materia di sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi, compreso lo sviluppo della necessaria infrastruttura da realizzare, in stretta collaborazione con le autorità regionali e locali e con il settore interessato, tenendo altresì conto delle esigenze delle piccole e medie imprese. Ove necessario, gli Stati membri dovrebbero cooperare con gli altri Stati membri confinanti a livello regionale o macroregionale, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, soprattutto quando ciò sia necessario per garantire la continuità della copertura infrastrutturale per i combustibili alternativi sui due lati dei confini nazionali o per la costruzione di nuove infrastrutture in prossimità dei confini nazionali, comprese diverse opzioni di accesso non discriminatorio per i punti di ricarica e di rifornimento. Il coordinamento dei quadri strategici nazionali citati e la loro coerenza a livello di Unione dovrebbe essere sostenuto mediante la cooperazione fra Stati membri e la valutazione e informazione da parte della Commissione. La Commissione dovrebbe adottare orientamenti non vincolanti al fine di agevolare le relazioni degli Stati membri sulle informazioni di cui all'allegato I.

(11) È necessario un approccio coordinato al fine di soddisfare le necessità energetiche a lungo termine di tutti i modi di trasporto. Più specificamente, le politiche dovrebbero basarsi sul ricorso ai combustibili alternativi, prestando particolare attenzione alle specifiche necessità di ciascun modo di trasporto. Nell'elaborazione dei quadri strategici nazionali sarebbe opportuno tenere conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti sul territorio dello Stato membro interessato, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili.

(12) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri.

(13) Al fine di promuovere i combustibili alternativi e di sviluppare la pertinente infrastruttura, i quadri strategici nazionali possono consistere di diversi piani, strategie o altra documentazione sulla pianificazione elaborata separatamente o in modo integrato, ovvero in altra forma e a livello amministrativo, a seconda delle decisioni degli Stati membri.

(14) È opportuno che i combustibili ripresi nei piani strategici nazionali siano ammessi a beneficiare delle misure di sostegno unionali e nazionali destinate all'infrastruttura per i combustibili alternativi allo scopo di far confluire il sostegno pubblico verso uno sviluppo coordinato del mercato interno che consenta di realizzare in tutta l'Unione una mobilità basata su veicoli e imbarcazioni che utilizzano combustibili alternativi.

(15) La presente direttiva non mira a imporre ulteriori oneri finanziari agli Stati membri o alle autorità regionali e locali. Dovrebbe essere possibile per gli Stati membri attuare la presente direttiva utilizzando un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e non regolamentari, in stretta collaborazione con gli attori del settore privato, che dovrebbero svolgere un ruolo chiave nel sostenere lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

(16) In conformità del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾, lo sviluppo di nuove tecnologie e dell'innovazione, soprattutto a favore della decarbonizzazione dei trasporti, è ammissibile al finanziamento dell'Unione. Detto regolamento prevede inoltre la concessione di un ulteriore finanziamento per le azioni che sfruttano le sinergie tra almeno due dei settori da esso contemplati (trasporti, energia e telecomunicazioni). Infine, la Commissione è assistita dal comitato di coordinamento del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) nel coordinamento dei programmi di lavoro al fine di consentire l'adozione di inviti a presentare proposte multisettoriali onde sfruttare al massimo le possibili sinergie tra questi settori. Il CEF contribuirebbe pertanto alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

(17) Inoltre, il programma quadro Orizzonte 2020, istituito dal regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁾, sosterrà la ricerca e l'innovazione per quanto riguarda i veicoli alimentati con combustibili alternativi e le relative infrastrutture, specialmente attraverso la sfida sociale «Trasporti intelligenti, ecosostenibili e integrati». È opportuno che tale fonte specifica di finanziamento contribuisca anche allo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che sia presa pienamente in considerazione come un'opportunità supplementare per garantire un mercato della mobilità sostenibile in tutta l'Unione.

(18) Per stimolare gli investimenti nei trasporti sostenibili e per sostenere la realizzazione, nell'Unione, di una rete continua di infrastrutture per i combustibili alternativi, la Commissione e gli Stati membri dovrebbero sostenere le azioni di sviluppo nazionali e regionali in tale settore. Dovrebbero incoraggiare lo scambio di migliori prassi nella realizzazione e gestione delle infrastrutture per i combustibili alternativi tra le iniziative di sviluppo locali e regionali e, promuovere, a tal fine, il ricorso ai Fondi strutturali e di investimento europei, in particolare, il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione.

(19) Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi dovrebbero essere applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Gli Stati membri possono ritenere necessario fornire un sostegno agli operatori interessati dalla presente direttiva conformemente alle norme in vigore in materia di aiuti di Stato. Ogni eventuale misura di sostegno nazionale all'infrastruttura per i combustibili alternativi, notificata alla Commissione, dovrebbe essere valutata senza indugi.

(20) Gli orientamenti della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) riconoscono che i combustibili alternativi servono, almeno in parte, da sostituto delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto, contribuiscono alla sua decarbonizzazione e migliorano le prestazioni ambientali nel settore dei trasporti. Gli orientamenti TEN-T prescrivono, in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, che le TEN-T consentano la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto attraverso l'efficienza energetica e l'introduzione di sistemi di propulsione alternativi e la fornitura dell'infrastruttura corrispondente. Gli orientamenti TEN-T prescrivono inoltre che i porti interni e marittimi, gli aeroporti e le strade della rete centrale, stabiliti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾ («rete centrale TEN-T») prevedano la disponibilità di combustibili alternativi. Nel CEF, lo strumento di finanziamento della TEN-T rende ammissibile alle sovvenzioni la realizzazione nella rete centrale TEN-T di tali nuove tecnologie e innovazioni, compresa l'infrastruttura per combustibili puliti alternativi. Inoltre, la realizzazione

dell'infrastruttura per i combustibili puliti alternativi nella rete globale potrà beneficiare dell'assistenza finanziaria del CEF in forma di appalti e strumenti finanziari, quali le obbligazioni per il finanziamento di progetti.

(21) I biocarburanti, quali definiti nella direttiva 2009/28/CE, con una quota del 4,7% del totale dei carburanti consumati nel settore dei trasporti dell'Unione nel 2011, costituiscono oggi la tipologia principale di combustibile alternativo. Essi possono anche contribuire in modo sostanziale alla riduzione delle emissioni globali di CO₂, purché siano prodotti in modo sostenibile. I biocarburanti potrebbero garantire energia pulita a tutte le forme di trasporto.

(22) L'assenza di uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta e la mobilità diffusa all'interno dell'UE sul versante della domanda. È necessario costruire nuove reti infrastrutturali, ad esempio per l'elettricità, il gas naturale (gas naturale liquefatto (GNL) e gas naturale compresso (GNC) e, se del caso, l'idrogeno. È importante riconoscere le diverse fasi di sviluppo di ciascuna tecnologia dei combustibili e delle relative infrastrutture, tra cui la maturità dei modelli di business per gli investitori privati, la disponibilità dei combustibili alternativi e la loro accettazione da parte degli utenti. È opportuno garantire la neutralità tecnologica e i quadri strategici nazionali dovrebbero tenere debitamente conto della necessità di sostenere lo sviluppo commerciale di combustibili alternativi. È opportuno inoltre che la densità demografica e le caratteristiche geografiche siano prese in considerazione nell'elaborazione dei quadri strategici nazionali.

(23) L'elettricità può aumentare l'efficienza energetica dei veicoli stradali e contribuire alla riduzione delle emissioni di CO₂ nei trasporti. È una fonte di energia indispensabile per la diffusione dei veicoli elettrici, compresi i veicoli della categoria L di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹¹⁾ e al regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹²⁾, con vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico negli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate. Gli Stati membri dovrebbero fare in modo che siano creati punti di ricarica accessibili al pubblico in quantità tale da garantire una copertura adeguata, al fine di consentire ai veicoli elettrici di circolare almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri. Il numero di tali punti di ricarica dovrebbe essere stabilito tenendo conto del numero stimato di veicoli elettrici immatricolati entro la fine del 2020 in ciascuno Stato membro. A titolo indicativo, il numero medio adeguato di punti di ricarica dovrebbe essere equivalente ad almeno un punto di ricarica per 10 autoveicoli, anche tenuto conto del tipo di autoveicolo, della tecnologia di ricarica e dei punti di ricarica privati disponibili. Un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico dovrebbe essere installato, in particolare, nelle stazioni di trasporto pubblico, come terminali portuali per passeggeri, aeroporti o stazioni ferroviarie. I proprietari privati di veicoli elettrici dipendono in larga misura dall'accesso ai punti di ricarica ubicati in parcheggi collettivi di condomini, uffici e zone commerciali. È opportuno che le autorità pubbliche adottino misure per assistere gli utilizzatori di tali veicoli, garantendo che i progettisti e i gestori dei siti citati mettano a disposizione l'infrastruttura adeguata con un numero sufficiente di punti di ricarica per veicoli elettrici.

(24) Gli Stati membri dovrebbero garantire la costruzione di un'infrastruttura accessibile a tutti per la fornitura di elettricità ai veicoli a motore. Al fine di stabilire il numero appropriato di punti di ricarica accessibili al pubblico nei rispettivi piani strategici nazionali, dovrebbe essere possibile per gli Stati membri di tener conto del numero di punti di ricarica accessibili al pubblico esistenti nel proprio territorio e delle relative specifiche, e di decidere se concentrare gli sforzi di introduzione su punti di ricarica di potenza standard o elevata.

(25) L'elettromobilità è un settore in rapido sviluppo. Le attuali tecnologie dell'interfaccia di ricarica includono connettori per cavi ma devono anche essere prese in considerazione le future tecnologie di interfaccia, come la ricarica senza fili o la sostituzione di batterie. La normativa deve assicurarsi che l'innovazione tecnologica sia agevolata. La presente direttiva dovrebbe pertanto essere aggiornata, se del caso, per tener conto delle norme future per le tecnologie come la ricarica senza fili o la sostituzione di batterie.

(26) Un punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico può includere ad esempio punti o dispositivi privati di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico a mezzo di carte di registrazione o pagamento di oneri, punti di ricarica o di rifornimento per sistemi di auto condivisa che consentono l'accesso di utenti terzi mediante abbonamento, o punti di ricarica o di rifornimento nei parcheggi pubblici. I punti di ricarica o di rifornimento che consentono agli utenti privati di accedere fisicamente mediante autorizzazione o abbonamento dovrebbero essere considerati punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico.

(27) L'elettricità e l'idrogeno sono fonti di energia idonee in particolare per favorire la diffusione dei veicoli elettrici/a celle a combustibile, compresi i veicoli della categoria L negli agglomerati urbani/suburbani e in altre aree densamente popolate con vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico. L'elettromobilità contribuisce in maniera rilevante al conseguimento degli ambiziosi obiettivi dell'Unione europea in materia di clima ed energia per il 2020. In effetti la direttiva 2009/28/CE, recepita dagli Stati membri entro il 5 dicembre 2010, fissa obiettivi obbligatori per tutti gli Stati membri in relazione alla quota di energia da fonti rinnovabili allo scopo di raggiungere, entro il 2020, l'obiettivo dell'Unione di una quota del 20% almeno di energia da fonti rinnovabili e di una quota del 10% di energia rinnovabile specificamente nel settore dei trasporti.

(28) La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica, ove tecnicamente possibile e finanziariamente ragionevole, dovrebbe avvalersi di sistemi di misurazione intelligenti per contribuire alla stabilità della rete elettrica ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta e consentire una gestione sicura e flessibile dei dati. A lungo termine ciò può consentire anche ai veicoli elettrici di reimmettere nella rete l'elettricità contenuta nelle batterie in fasi di elevata domanda generale di elettricità. I sistemi di misurazione intelligenti quali definiti alla direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹³⁾ forniscono dati in tempo reale necessari per garantire la stabilità della rete e per incoraggiare un uso razionale dei servizi di ricarica. I sistemi di misurazione intelligenti forniscono informazioni precise e trasparenti sul costo e la disponibilità dei servizi di ricarica, incoraggiando in tal modo la ricarica in periodi non di punta, il che significa in periodi di scarsa domanda generale di elettricità e prezzi dell'energia bassi. Il ricorso ai sistemi di misurazione intelligente ottimizza la ricarica, con vantaggi per la rete elettrica e i per consumatori.

(29) Per quanto riguarda i punti di ricarica per veicoli elettrici che non sono accessibili a tutti, è opportuno che gli Stati membri mirino a esplorare la fattibilità tecnica e finanziaria delle sinergie grazie a piani di diffusione di contatori intelligenti in ottemperanza agli obblighi di cui all'allegato I.2 della direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁴⁾. Gli operatori dei sistemi di distribuzione svolgono un ruolo importante in relazione ai punti di ricarica. Nello sviluppo delle loro mansioni, i gestori dei sistemi di distribuzione, alcuni dei quali possono far parte di un'impresa verticalmente integrata che possiede o gestisce i punti di ricarica, dovrebbero cooperare in modo non discriminatorio con qualsiasi altro proprietario o operatore di punti di ricarica, in particolare fornendo loro le informazioni necessarie per un accesso e un utilizzo efficienti del sistema.

(30) Nel predisporre l'infrastruttura per i veicoli elettrici l'interazione di tale infrastruttura con la rete elettrica come pure la politica dell'Unione in materia di energia elettrica dovrebbero essere coerenti con i principi stabiliti nel quadro della direttiva 2009/72/CE. La creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici

dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate nello sviluppo ovvero nell'esercizio delle infrastrutture di ricarica.

(31) L'accesso dei fornitori di energia elettrica dell'Unione ai punti di ricarica dovrebbe lasciare impregiudicate le deroghe previste all'articolo 44 della direttiva 2009/72/CE.

(32) Nel 2010, la Commissione ha assegnato un mandato (M468) agli organismi europei di normazione al fine di definire nuove norme o di riesaminare quelle esistenti allo scopo di garantire l'interoperabilità e la connettività tra i punti di fornitura di elettricità e i caricatori dei veicoli elettrici. Il CEN/CENELEC ha costituito un gruppo di riflessione che ha pubblicato una relazione nell'ottobre 2011. Per quanto la relazione contenesse una serie di raccomandazioni, non è stato raggiunto un accordo sulla scelta di un'interfaccia standard. Sono pertanto necessari ulteriori interventi strategici al fine di individuare una soluzione non proprietaria per garantire l'interoperabilità nell'Unione.

(33) L'interfaccia per la ricarica di veicoli elettrici potrebbe comprendere diverse prese fisse o connettori per veicoli, nella misura in cui uno di essi sia conforme alle specifiche tecniche di cui alla presente direttiva, in modo da consentire la ricarica multistandard. Tuttavia, la scelta effettuata dalla presente direttiva dei connettori comuni a livello di Unione per i veicoli elettrici (tipo 2 e Combo 2), non dovrebbe andare a scapito degli Stati membri che abbiano già investito nella diffusione di altre tecnologie standardizzate per i punti di ricarica e non dovrebbe influire sui punti di ricarica esistenti introdotti prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. I veicoli elettrici già in circolazione prima dell'entrata in vigore della presente direttiva dovrebbero poter essere ricaricati, anche se sono stati progettati per essere ricaricati in punti di ricarica non conformi alle specifiche tecniche stabilite nella presente direttiva. La scelta di apparecchiature per punti di ricarica di potenza standard ed elevata dovrebbe rispettare i requisiti specifici in materia di sicurezza in vigore a livello nazionale.

(34) I punti di rifornimento di elettricità situati lungo le coste possono garantire una fornitura di energia pulita per il trasporto marittimo e per le vie navigabili interne, in particolare nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna con livelli scadenti di qualità dell'aria o elevati di inquinamento acustico. La rete elettrica situata lungo le coste può contribuire a ridurre l'impatto ambientale delle navi adibite alla navigazione marittima e delle navi adibite alla navigazione interna.

(35) La standardizzazione della fornitura di elettricità lungo le coste non dovrebbe impedire l'utilizzo dei sistemi già esistenti prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. In particolare, gli Stati membri dovrebbero consentire la manutenzione e l'aggiornamento dei sistemi esistenti al fine di assicurare un loro utilizzo efficiente lungo tutto il ciclo di vita, senza richiedere la piena conformità alle specifiche tecniche stabilite nella presente direttiva.

(36) La fornitura di energia elettrica destinata agli aerei in stazionamento negli aeroporti può ridurre il consumo di carburante e l'inquinamento acustico, migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'impatto sul cambiamento climatico. Gli Stati membri dovrebbero pertanto garantire che sia presa in considerazione, nei rispettivi quadri strategici nazionali, la necessità di dotare gli aeroporti di collegamenti con la rete elettrica.

(37) I veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli della categoria L alimentati a idrogeno, presentano al momento tassi di penetrazione del mercato molto ridotti; la costruzione di una sufficiente infrastruttura di rifornimento per l'idrogeno è pertanto essenziale per rendere possibile una diffusione su larga scala dei veicoli a motore alimentati a idrogeno.

(38) Gli Stati membri che decidono di includere punti di rifornimento per l'idrogeno nei loro quadri strategici nazionali dovrebbero garantire la costruzione di un'infrastruttura accessibile a tutti per il rifornimento dei veicoli a motore a idrogeno, garantendo la circolazione dei veicoli a motore alimentati a idrogeno su tutte le reti stabilite dagli Stati membri. Se del caso, dovrebbero essere presi in considerazione collegamenti transfrontalieri in modo che i veicoli a motore alimentati a idrogeno possano circolare in tutta l'Unione.

(39) Nell'Unione sono attualmente operativi circa 3 000 punti di rifornimento per i veicoli che funzionano a gas naturale. È possibile creare altri punti di rifornimento e alimentarli grazie alla rete di distribuzione capillare del gas naturale esistente nell'Unione, a condizione che la qualità del gas sia adeguato per l'uso nei veicoli a gas di tecnologia attuale e avanzata. L'attuale rete di distribuzione del gas naturale potrebbe essere integrata con punti di rifornimento locali che utilizzano biometano prodotto localmente.

(40) Un'infrastruttura comune per il gas naturale richiede specifiche tecniche comuni per il suo hardware come pure per la qualità del gas. La qualità del gas naturale utilizzato nell'Unione dipende dall'origine, dai componenti, per esempio il biometano miscelato nel gas naturale, e dal modo in cui il gas naturale è trattato lungo la catena di distribuzione. Pertanto, caratteristiche tecniche molto ampie potrebbero impedire l'uso ottimale dei motori e ridurre la loro efficienza energetica. A tale riguardo, il comitato tecnico CEN/TC 408 - comitato di progetto sta elaborando una serie di specifiche di qualità del gas naturale utilizzato nei trasporti e per l'iniezione di biometano nella rete del gas naturale.

(41) Gli Stati membri dovrebbero garantire, attraverso i loro quadri strategici nazionali, la costruzione di un adeguato numero di punti di rifornimento accessibili al pubblico per la fornitura di GNC o biometano compresso ai veicoli a motore, in modo da garantire che i veicoli a motore alimentati a GNC possano circolare negli agglomerati urbani/suburbani e in altre aree densamente popolate come pure in tutta l'Unione, almeno lungo la rete centrale esistente della TEN-T. Nel creare le loro reti per la fornitura di GNC ai veicoli a motore, gli Stati membri dovrebbero garantire la realizzazione di punti di rifornimento accessibili al pubblico, tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli a motore alimentati a GNC. A titolo indicativo, la distanza media necessaria tra i punti di rifornimento dovrebbe essere approssimativamente di 150 km. Per garantire il funzionamento e l'interoperabilità del

mercato, tutti i punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore dovrebbero fornire gas della qualità necessaria per l'uso nei veicoli alimentati a GNC di tecnologia attuale e avanzata.

(42) Il GNL costituisce un combustibile alternativo attraente per consentire alle navi di soddisfare i requisiti di riduzione del tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo nelle zone di controllo delle emissioni di SO_x, che interessano la metà delle navi che operano nel trasporto marittimo europeo a corto raggio, come stabilito dalla direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁹⁾. È opportuno che entro la fine rispettivamente del 2025 e del 2030 sia disponibile una rete centrale di punti di rifornimento per il GNL per le navi che operano nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna. I punti di rifornimento per il GNL includono, fra l'altro, terminali, serbatoi e container mobili di GNL nonché navi e chiatte cisterna. L'obiettivo iniziale di creare una rete centrale non dovrebbe tuttavia escludere che il GNL sia disponibile, in una prospettiva di lungo termine, anche in porti al di fuori di tale rete, in particolare in quelli che rivestono importanza per le navi che non effettuano operazioni di trasporto. È opportuno basare la decisione sull'ubicazione dei punti di rifornimento per il GNL nei porti su un'analisi costi-benefici, incluso una

valutazione dei benefici per l'ambiente. Si dovrebbe tener conto anche delle disposizioni applicabili relative alla sicurezza. È opportuno che la realizzazione dell'infrastruttura per il GNL di cui alla presente direttiva non ostacoli lo sviluppo di altri combustibili alternativi che potrebbero essere introdotti in un prossimo futuro ed essere efficienti sul piano energetico.

(43) La Commissione e gli Stati membri dovrebbero cercare di modificare l'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per vie navigabili interne, concluso a Ginevra il 26 maggio 2000, quale modificato (ADN), per consentire il trasporto su vasta scala di GNL sulle vie navigabili interne. Le modifiche richieste a tal fine dovrebbero essere rese applicabili a tutti i trasporti nel territorio dell'Unione adeguando l'allegato III, sezione III.1 della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁶⁾. La direttiva 2006/87/CE ⁽¹⁷⁾ dovrebbe pertanto essere modificata, se del caso, per consentire un uso efficace e sicuro del GNL per la propulsione delle navi sulle vie navigabili interne. Le modifiche proposte non dovrebbero porsi in conflitto con le disposizioni dell'ADN applicabile nel territorio dell'Unione a norma dell'allegato III, sezione III.1 della direttiva 2008/68/CE.

(44) Gli Stati membri dovrebbero garantire un sistema di distribuzione adeguato tra gli stabilimenti di stoccaggio e i punti di rifornimento per il GNL. Per quanto riguarda il trasporto su strada, la disponibilità e l'ubicazione geografica dei punti di carico per i veicoli cisterna di GNL sono essenziali per lo sviluppo di una mobilità basata sul GNL economicamente sostenibile.

(45) Il GNL, incluso il biometano liquefatto, può inoltre costituire una tecnologia efficiente ed economica per consentire ai veicoli pesanti di rispettare i rigorosi limiti in materia di emissioni inquinanti previsti dalle norme Euro VI di cui al regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁸⁾.

(46) La rete centrale della TEN-T dovrebbe costituire la base per lo sviluppo dell'infrastruttura per il GNL, in quanto coincide con i principali flussi di traffico e garantisce i benefici derivanti dalla rete. Nel creare le loro reti per la fornitura di GNL ai veicoli pesanti alimentati a GNL, gli Stati membri dovrebbero garantire la realizzazione di punti di rifornimento accessibili al pubblico, almeno lungo la rete centrale della TEN-T in un raggio di distanze adeguate tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli pesanti alimentati a GNL. A titolo indicativo, la distanza media necessaria tra i punti di rifornimento dovrebbe essere approssimativamente di 400 km.

(47) La realizzazione dei punti di rifornimento per il GNL e per il GNC dovrebbe essere adeguatamente coordinata con l'attuazione della rete centrale della TEN-T.

(48) Entro il 31 dicembre 2025 dovrebbe essere predisposto un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL e per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T esistente a tale data e, successivamente a tale data, sulle altre parti della rete centrale della TEN-T resi accessibili ai veicoli.

(49) Alla luce della crescente diversità dei combustibili utilizzati per i veicoli a motore e la crescita costante della mobilità stradale dei cittadini all'interno dell'Unione, è necessario fornire agli utilizzatori dei veicoli informazioni chiare e facilmente comprensibili sui combustibili disponibili alle stazioni di rifornimento e sulla compatibilità dei loro veicoli con i differenti combustibili o punti di ricarica nel mercato dell'Unione, fatta salva la direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁹⁾. Gli Stati membri dovrebbero poter decidere di attuare tali azioni di informazione anche per i veicoli in circolazione.

(50) In assenza di una norma europea per un dato combustibile alternativo, agli Stati membri dovrebbe essere consentito di utilizzare altre norme in materia di informazioni agli utenti ed etichettatura.

(51) Informazioni semplici e facilmente confrontabili sui prezzi dei diversi combustibili potrebbero avere un ruolo importante nel consentire agli utilizzatori di veicoli di valutare meglio il costo relativo dei singoli combustibili disponibili sul mercato. Pertanto, quando nelle stazioni di rifornimento sono affissi i prezzi dei combustibili, specie per il gas naturale e l'idrogeno, dovrebbe essere possibile il raffronto dei prezzi unitari rispetto ai combustibili convenzionali, ad esempio «al litro equivalente benzina», da indicare per informazione.

(52) Alla luce della crescente diversificazione del tipo di carburanti per i veicoli a motore, è necessario fornire agli utilizzatori di veicoli dati riguardanti l'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla presente direttiva. Pertanto, se le società o i siti internet forniscono tali informazioni, le stesse dovrebbero essere accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria.

(53) Ciò riveste particolare importanza per il processo decisionale a tutti i livelli, basato sui fatti, volto a mettere insieme migliori prassi e dati coordinati tramite attività di monitoraggio, come il portale Clean Vehicle e l'Osservatorio europeo per l'elettromobilità.

(54) Nell'ambito del sistema di trasporto intelligente, i servizi di informazione sul traffico e la mobilità dovrebbero includere, se opportuno, le informazioni chiave concernenti la disponibilità dei punti di rifornimento e ricarica e qualsiasi altra informazione necessaria alla mobilità in tutta l'Unione.

(55) Al fine di garantire l'adeguamento delle disposizioni della presente direttiva all'andamento del mercato e al progresso tecnico, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda le specifiche tecniche dei punti di rifornimento e ricarica e le norme pertinenti. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(56) L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) elabora, nel settore dei trasporti marittimi, norme in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente uniformi e riconosciute a livello internazionale. È opportuno evitare conflitti con le norme internazionali considerata la natura globale dei trasporti marittimi. Pertanto l'Unione europea dovrebbe garantire la coerenza delle specifiche tecniche per i trasporti marittimi adottate in conformità della presente direttiva con le norme internazionali adottate dall'IMO.

(57) È opportuno che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano stabilite da norme europee o internazionali. È opportuno che gli organismi europei di normazione adottino le norme europee in conformità dell'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁾ e che le norme in parola siano basate su norme internazionali attualmente in vigore o, se del caso, sul lavoro di normazione in corso a livello internazionale. Nel caso di norme non ancora adottate, è opportuno che i lavori si basino su norme in fase di sviluppo: «Linee guida per sistemi ed impianti per l'approvvigionamento di GNL come combustibile alle navi» (ISO/DTS 18683), «Stazioni di rifornimento di gas naturale - Stazioni di rifornimento GNL per veicoli»

(ISO/DIS 16924) e «Stazioni di rifornimento di gas naturale - Stazioni di rifornimento GNC per veicoli» (ISO/DIS 16923). Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di aggiornare, mediante atti delegati, i riferimenti alle specifiche tecniche contenuti nelle norme europee o internazionali.

(58) Nell'applicazione della direttiva è opportuno che la Commissione svolga consultazioni con i pertinenti gruppi di esperti, incluso almeno il gruppo europeo di esperti sui carburanti da trazione del futuro, composto da esperti del settore industriale e della società civile come pure il gruppo congiunto di esperti «Trasporti e ambiente», che riunisce esperti degli Stati membri.

(59) La Commissione ha istituito un gruppo di esperti, denominato «Forum europeo per il trasporto marittimo sostenibile» (ESSF) per assisterla nell'attuazione delle attività dell'Unione nel settore della sostenibilità dei trasporti marittimi. In seno all'ESSF è stato istituito un sottogruppo sul GNL marino, con il mandato di proporre allo stesso ESSF l'elaborazione di norme o regole per il GNL marino come combustibile navale che contemplino gli aspetti tecnici, operativi, di sicurezza, di formazione e ambientali del bunkeraggio di GNL marino. Parimenti, è stato istituito un comitato europeo per la creazione di norme tecniche (CESTE) che si occupa di norme tecniche nel settore della navigazione interna. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi l'ESSF e il CESTE prima di adottare atti delegati sui requisiti in materia di bunkeraggio di GNL, inclusi i relativi aspetti di sicurezza.

(60) La commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) è un'organizzazione internazionale che tratta tutte le questioni inerenti alla navigazione interna. La Commissione del Danubio è un'organizzazione intergovernativa internazionale che garantisce la libera navigazione sul Danubio. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi il CCNR e la Commissione del Danubio prima di adottare atti delegati sulla navigazione interna.

(61) Ogniquale volta esperti, svolgendo in tal modo il ruolo di gruppi di esperti, esaminino questioni relative alla presente direttiva, ad eccezione della sua attuazione o di sue violazioni, il Parlamento europeo dovrebbe ricevere tutte le informazioni e la documentazione, nonché, se del caso, l'invito a partecipare alle pertinenti riunioni.

(62) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione affinché possa definire procedure e specifiche comuni. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²¹⁾.

(63) Per garantire che i combustibili alternativi per i trasporti abbiano la qualità necessaria per essere utilizzati nei motori prodotti secondo la tecnologia attuale e futura e che offrano un alto livello di prestazioni ambientali per quanto concerne le emissioni di CO₂ e altre emissioni inquinanti, la Commissione dovrebbe monitorare l'introduzione sul mercato. A tal fine la Commissione dovrebbe, se del caso, proporre i provvedimenti giuridici necessari per garantire un livello elevato di qualità dei carburanti in tutta l'Unione.

(64) Per pervenire all'utilizzo più vasto possibile di carburanti alternativi per i trasporti, pur garantendo la neutralità tecnologica, e promuovere una mobilità elettrica sostenibile in tutta l'Unione, la Commissione dovrebbe, se lo considera appropriato, prendere misure adeguate come l'adozione di un piano d'azione per l'attuazione della strategia illustrata nella comunicazione intitolata «Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi». A questo fine la Commissione potrebbe tener conto delle esigenze e degli sviluppi del mercato propri ai vari Stati membri.

(65) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire la promozione dello sviluppo di un ampio mercato dei combustibili alternativi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri individualmente ma, essendo necessaria un'azione volta a soddisfare la domanda relativa al raggiungimento di una massa critica di veicoli alimentati con combustibili alternativi e allo sviluppo di progetti con un buon rapporto costo-efficacia da parte delle imprese europee del settore, nonché a motivo della necessità di garantire la mobilità in tutta l'Unione dei veicoli alimentati con combustibili alternativi, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

(4) GU C 271 del 19.9.2013, pag. 111.

(5) GU C 280 del 27.9.2013, pag. 66.

(6) Posizione del Parlamento europeo del 15 aprile 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 29 settembre 2014.

(7) Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16).

(8) Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

(9) Regolamento (UE) n. 1291/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) - Orizzonte 2020 e abroga la decisione n. 1982/2006/CE (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 104).

(10) Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

(11) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli («direttiva quadro») (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

(12) Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

- (13) *Direttiva 2012/27/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE (GU L 315 del 14.11.2012, pag. 1).*
- (14) *Direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE (GU L 211 del 14.8.2009, pag. 55).*
- (15) *Direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo (GU L 327 del 27.11.2012, pag. 1).*
- (16) *Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).*
- (17) *Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio (GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1).*
- (18) *Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).*
- (19) *Direttiva 2009/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 98/70/CE per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 88).*
- (20) *Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).*
- (21) *Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).*

Articolo 1 Oggetto

La presente direttiva stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La presente direttiva stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.

Articolo 2 Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- 1) «combustibili alternativi»: combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Essi comprendono, tra l'altro:
- elettricità,
 - idrogeno,
 - biocarburanti, quali definiti all'articolo 2, punto i), della *direttiva 2009/28/CE*,
 - combustibili sintetici e paraffinici,
 - gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL) e
 - gas di petrolio liquefatto (GPL);

- 2) «veicolo elettrico»: 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) «punto di ricarica»: un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta;
- 4) «punto di ricarica di potenza standard»: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico;
- 5) «punto di ricarica di potenza elevata»: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW;
- 6) «fornitura di elettricità lungo le coste»: la fornitura di alimentazione elettrica lungo le coste alle navi adibite alla navigazione marittima o alle navi adibite alla navigazione interna ormeggiate, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata;
- 7) «punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico»: un punto di ricarica o di rifornimento per la fornitura di combustibile alternativo che garantisce, a livello di Unione, un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento;
- 8) «punto di rifornimento»: un impianto di rifornimento per la fornitura di qualsiasi combustibile, ad eccezione del GNL, mediante un'installazione fissa o mobile;
- 9) «punto di rifornimento per il GNL»: un impianto di rifornimento per la fornitura di GNL, consistente in un impianto fisso o mobile, un impianto offshore o un altro sistema.

Articolo 3 *Quadri strategici nazionali*

1. Ciascuno Stato membro adotta un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura. Esso comprende quantomeno i seguenti elementi:

- una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando, se del caso, la continuità transfrontaliera,
- gli obiettivi nazionali a norma dell'articolo 4, paragrafi 1, 3 e 5, dell'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7 e 8, e, ove applicabile, dell'articolo 5, paragrafo 1, per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. Questi obiettivi nazionali sono stabiliti e possono essere riveduti sulla base di una valutazione della domanda nazionale, regionale o a livello di Unione, pur garantendo il rispetto dei requisiti minimi dell'infrastruttura illustrati nella presente direttiva,
- le misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nel rispettivo quadro strategico nazionale,
- le misure che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico,
- la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico conformemente all'articolo 4, paragrafo 1,
- la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di rifornimento per il GNC conformemente all'articolo 6, paragrafo 7,
- la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T,
- la valutazione della necessità di installare fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.

2. Gli Stati membri garantiscono che i quadri strategici nazionali tengano conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti sul proprio territorio, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili.

3. I quadri strategici nazionali tengono conto, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, nonché di quelli delle parti interessate.
4. Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva siano coerenti e coordinate.
5. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel TFUE.
6. I quadri strategici nazionali sono in linea con la vigente normativa dell'Unione in materia di protezione dell'ambiente e del clima.
7. Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali entro il 18 novembre 2016.
8. Sulla base dei quadri strategici nazionali, la Commissione pubblica e aggiorna periodicamente le informazioni sugli obiettivi nazionali presentate da ciascuno Stato membro in relazione ai seguenti aspetti:
 - numero di punti di ricarica accessibili al pubblico,
 - punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna,
 - punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico per i veicoli a motore,
 - punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico per i veicoli a motore.

Se del caso, sono pubblicate anche le informazioni riguardanti i seguenti aspetti:

- numero di punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico,
- infrastruttura per la fornitura di elettricità lungo le coste nei porti marittimi e interni,
- infrastruttura per la fornitura di elettricità per gli aerei in stazionamento.

9. La Commissione assiste gli Stati membri nella presentazione di relazioni sui quadri strategici nazionali tramite gli orientamenti di cui all'articolo 10, paragrafo 4, valuta la coerenza dei quadri strategici nazionali a livello di Unione e assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

Articolo 4 *Fornitura di elettricità per il trasporto*

1. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da garantire che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri. Il numero di tali punti di ricarica è stabilito tenendo conto, fra l'altro, del numero stimato di veicoli elettrici che saranno immatricolati entro la fine del 2020, indicato nei rispettivi quadri strategici nazionali, nonché delle migliori prassi e raccomandazioni formulate dalla Commissione. Se del caso, si tiene conto delle esigenze particolari connesse all'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico nelle stazioni di trasporto pubblico.
2. La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 1 e, se del caso, presenta una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenendo conto dello sviluppo del mercato dei veicoli elettrici, per garantire che un ulteriore numero di posti di ricarica accessibili al pubblico sia realizzato in ciascuno Stato membro entro il 31 dicembre 2025, almeno sulla rete centrale della TEN-T, negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate.
3. Gli Stati membri possono inoltre adottare, nei loro quadri strategici nazionali, misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.
4. Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.1, e ai requisiti specifici di sicurezza in vigore a livello nazionale. Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di

potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.2.

5. Gli Stati membri assicurano che sia valutata nei rispettivi quadri strategici nazionali la necessità di fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna e le navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, quale priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali.

6. Gli Stati membri assicurano che le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.7.

7. La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica accessibili al pubblico, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, si avvale di sistemi di misurazione intelligenti, quali definiti all'articolo 2, punto 28, della *direttiva 2012/27/UE* ed è conforme ai requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale direttiva.

8. Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano liberi di acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione, ove questi accetti. Gli operatori dei punti di ricarica sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi.

9. Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono, inoltre, modalità di ricarica ad hoc per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati.

10. Gli Stati membri assicurano che i prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori.

11. Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperino su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico.

12. Gli Stati membri assicurano che il quadro giuridico preveda la possibilità che la fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica formi oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati detti punti di ricarica.

13. Fatto salvo il *regolamento (UE) n. 1025/2012*, l'Unione persegue l'elaborazione da parte degli organismi di normazione competenti di norme europee contenenti specifiche tecniche dettagliate, per i punti di ricarica senza fili e la sostituzione di batterie per i veicoli a motore, e per i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L e per gli autobus elettrici.

14. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 al fine di:

a) integrare il presente articolo e l'allegato II, punti 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 e 1.8, al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme europee che saranno elaborate ai sensi del paragrafo 13 del presente articolo, se i competenti organismi europei di normazione hanno raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto nella pertinente norma europea;

b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione.

È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi contenute o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.

Articolo 5 *Fornitura di idrogeno per il trasporto stradale*

1. Gli Stati membri che decidono di includere nei propri quadri strategici nazionali punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico assicurano, entro il 31 dicembre 2025, la disponibilità di un numero adeguato di tali punti, per consentire la circolazione di

veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile, nelle reti stabilite da detti Stati membri, inclusi, se del caso, collegamenti transfrontalieri.

2. Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli a motore introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 2.

3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 per aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite nell'allegato II, punto 2, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione. È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati. Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi contenute o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.

Articolo 6 *Fornitura di gas naturale per il trasporto*

1. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Gli Stati membri cooperano, se del caso, con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.

2. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2030, nei porti della navigazione interna sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Gli Stati membri cooperano se del caso con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.

3. Gli Stati membri designano nei quadri strategici nazionali i porti marittimi e nei porti della navigazione interna che garantiscono l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL di cui ai paragrafi 1 e 2, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato.

4. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli pesanti alimentati a GNL, a condizione che esista una domanda, a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.

5. La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 4 e, se del caso, presenta, entro il 31 dicembre 2027, una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenuto conto del mercato dei veicoli pesanti alimentati a GNL, per garantire la realizzazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico in ciascuno Stato membro.

6. Gli Stati membri garantiscono che un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL sia disponibile nel loro territorio, comprese le strutture di carico per i veicoli cisterna di GNL, al fine di rifornire i punti di rifornimento di cui ai paragrafi 1, 2 e 4. A titolo di deroga, gli Stati membri confinanti, nell'ambito del loro quadro strategico nazionale, possono formare un raggruppamento al fine di ottemperare alla presente prescrizione. Tali accordi sono soggetti agli obblighi di rendicontazione degli Stati membri, a norma della presente direttiva.

7. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da garantire, a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, sesto trattino, la circolazione dei veicoli alimentati a GNC negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri.

8. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano la realizzazione, entro il 31 dicembre 2025, di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale esistente della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli alimentati a GNC.

9. Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per il GNC per i veicoli a motore introdotti o rinnovati dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 3.4.

10. Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue l'elaborazione da parte dei competenti organismi europei o internazionali di normazione di norme, comprese specifiche tecniche dettagliate, per:

- a) i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne;
- b) i punti di rifornimento di GNL e GNC per i veicoli a motore.

11. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 al fine di:

- a) integrare il presente articolo e l'allegato II, punti 3.1, 3.2 e 3.4, al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme elaborate ai sensi del presente articolo, paragrafo 10, lettere a) e b), qualora i competenti organismi europei di normazione abbiano raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto in una norma europea pertinente, compatibile con le relative norme internazionali, ove applicabili;
- b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite o da stabilire all'allegato II, punto 3, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi europei o internazionali di normazione.

È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.

Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi specificate o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.

12. In assenza di una norma contenente le specifiche tecniche dettagliate per i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne, di cui al paragrafo 10, lettera a), e in particolare in assenza di quelle specifiche relative al bunkeraggio di GNL, alla Commissione è conferito il potere, tenuto conto dei lavori in corso in seno all'IMO, alla CCNR, alla Commissione del Danubio e agli altri pertinenti consessi internazionali, di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 che definiscono:

- i requisiti concernenti le interfacce di trasferimento nelle operazioni di bunkeraggio di GNL per il trasporto marittimo e lungo le vie navigabili interne,
- i requisiti inerenti agli aspetti di sicurezza dello stoccaggio terrestre e della procedura di bunkeraggio del GNL nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne.

È di particolare importanza che, prima di adottare tali atti delegati, la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con i pertinenti gruppi di esperti del trasporto marittimo e del trasporto per vie navigabili interne, compresi gli esperti provenienti dalle autorità nazionali della navigazione marittima o interna.

Articolo 7 *Informazioni per gli utenti*

1. Fatta salva la *direttiva 2009/30/CE*, gli Stati membri assicurano che siano rese disponibili informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda i veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul loro territorio. Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai loro manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

2. La comunicazione delle informazioni di cui al paragrafo 1 si basa sulle disposizioni in materia di etichettatura per quando riguarda la conformità dei combustibili alle norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche dei combustibili. Qualora tali norme riguardino una rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, la rappresentazione grafica è semplice e facile da comprendere, e collocata in maniera chiaramente visibile:

- a) sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato;
- b) sui tappi dei serbatoi di carburante, o nelle immediate vicinanze, di tutti i veicoli a motore raccomandati e compatibili con tale combustibile e nei manuali dei veicoli a motore, quando tali veicoli a motore sono immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

3. Ove opportuno, e in particolare per il gas naturale e l'idrogeno, quando nelle stazioni di rifornimento sono affissi i prezzi dei combustibili, è indicato a scopo informativo il raffronto tra i relativi prezzi unitari. L'indicazione di tali informazioni non induce in errore o ingenera confusione nell'utente. Per accrescere la consapevolezza dei consumatori e prevedere la trasparenza riguardo ai prezzi

dei combustibili in modo coerente in tutta l'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare, mediante atti di esecuzione, una metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi.

4. Qualora le norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche di un combustibile non includano disposizioni in materia di etichettatura per quanto riguarda la conformità alle norme in questione, se le disposizioni in materia di etichettatura non riguardano una rappresentazione grafica, inclusi sistemi cromatici di codifica, o se le disposizioni in materia di etichettatura non sono idonee al conseguimento degli obiettivi della presente direttiva, la Commissione può, ai fini dell'esecuzione uniforme dei paragrafi 1 e 2, incaricare gli organismi europei di normazione di elaborare specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità o adottare atti di esecuzione per definire la rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, della compatibilità per i combustibili introdotti sul mercato dell'Unione che, sulla base di una valutazione della Commissione, raggiungano l'1% del volume totale delle vendite in più di uno Stato membro.

5. Se le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme degli organismi europei di normazione sono aggiornate o se sono adottati atti delegati riguardo all'etichettatura o sono elaborate, ove necessario, nuove norme degli organismi europei di normazione per i combustibili alternativi, i corrispondenti requisiti in materia di etichettatura si applicano a tutti i punti di rifornimento e ricarica e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio degli Stati membri dopo 24 mesi dal rispettivo aggiornamento o dalla rispettiva adozione.

6. Gli atti di esecuzione di cui al presente articolo sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

7. Gli Stati membri assicurano che, ove disponibili, i dati riportanti l'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla presente direttiva sono accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria. Per i punti di ricarica i dati, ove disponibili, possono includere informazioni sull'accessibilità in tempo reale e informazioni sulla ricarica storiche e in tempo reale.

Articolo 8 *Esercizio della delega*

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui agli articoli 4, 5 e 6 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 17 novembre 2014. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui agli articoli 4, 5 e 6 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi degli articoli 4, 5 e 6 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di tre mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 9 *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri

del comitato lo richieda.

Articolo 10 *Relazioni e riesame*

1. Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione del quadro strategico nazionale entro il 18 novembre 2019 e, successivamente, con cadenza triennale. Tali relazioni comprendono le informazioni elencate all'allegato I e, se del caso, includono una giustificazione pertinente concernente il livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.
2. Entro il 18 novembre 2017 la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dei quadri strategici nazionali e della loro coerenza a livello di Unione, compresa una valutazione del livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.
3. La Commissione presenta una relazione sull'applicazione della presente direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio con cadenza triennale a decorrere dal 18 novembre 2020. La relazione della Commissione contiene i seguenti elementi:
 - una valutazione degli interventi attuati dagli Stati membri,
 - una valutazione degli effetti della presente direttiva sullo sviluppo del mercato per quanto riguarda l'infrastruttura per i combustibili alternativi e del suo contributo al mercato dei combustibili alternativi per il trasporto nonché il suo impatto sull'economia e l'ambiente,
 - informazioni sul progresso tecnico e lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la relativa infrastruttura di cui alla presente direttiva e di qualsiasi altro combustibile alternativo.

La Commissione ha la facoltà di illustrare esempi di migliori prassi e di formulare raccomandazioni adeguate.

La relazione della Commissione verifica anche i requisiti e le date di cui alla presente direttiva in relazione alla realizzazione dell'infrastruttura e all'applicazione delle specifiche, tenendo conto degli sviluppi a livello tecnico, economico e di mercato dei rispettivi combustibili alternativi ed è corredata, se del caso, da una proposta legislativa.

4. La Commissione adotta orientamenti concernenti le relazioni degli Stati membri sugli elementi elencati all'allegato I.
 5. Entro il 31 dicembre 2020, la Commissione riesamina l'attuazione della presente direttiva e, se del caso, presenta una proposta intesa a modificarla mediante nuove specifiche tecniche comuni per un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
 6. Se lo ritiene opportuno, entro il 31 dicembre 2018 la Commissione adotta un piano d'azione per l'attuazione della strategia illustrata nella comunicazione intitolata «Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi» al fine di pervenire al più ampio uso possibile di combustibili alternativi per i trasporti, garantendo al contempo la neutralità tecnologica, e promuovere una mobilità elettrica sostenibile in tutta l'Unione. A tal fine, la Commissione potrebbe tener conto delle esigenze e degli sviluppi del mercato propri ai vari Stati membri.
-

Articolo 11 *Recepimento*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 18 novembre 2016. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
 2. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
 3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.
-

Articolo 12 *Entrata in vigore*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla data di pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 13 *Destinatari*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 22 ottobre 2014

Per il Parlamento europeo

Il presidente

M. SCHULZ

Per il Consiglio

Il presidente

B. DELLA VEDOVA

Allegato I**Relazione**

La relazione contiene la descrizione delle misure adottate in uno Stato membro a sostegno della creazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La relazione include almeno gli elementi seguenti:

1. Misure giuridiche

Le informazioni sulle misure giuridiche, che possono consistere in misure legislative, regolamentari o amministrative a sostegno della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali licenze edilizie, licenze per la costruzione di parcheggi, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di rifornimento.

2. Misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale

Le informazioni su tali misure includono i seguenti elementi:

- incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura,
- disponibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e l'infrastruttura pertinente,
- uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti,
- incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad esempio, accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie dedicate,
- valutazione della necessità di punti di rifornimento di jet fuel rinnovabile negli aeroporti della rete centrale della TEN-T,
- procedure tecniche e amministrative e normativa in relazione all'autorizzazione della fornitura di combustibili alternativi al fine di agevolare il processo autorizzativo.

3. Misure a sostegno della realizzazione e della produzione

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo).

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto.

Valutazione di eventuali esigenze particolari durante la fase iniziale della realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi.

4. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione sui combustibili alternativi, ripartiti per combustibile e per modo di trasporto.

5. Obiettivi

- stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030,
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo),
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali, anno per anno, per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto,

- informazione sulla metodologia applicata per tener conto dell'efficienza di ricarica dei punti di ricarica di potenza elevata.

6. Sviluppi delle infrastrutture per i combustibili alternativi

Evoluzione della domanda (capacità effettivamente utilizzata) e dell'offerta (capacità supplementare dell'infrastruttura).

Allegato II

Specifiche tecniche

1. Specifiche tecniche per i punti di ricarica

1.1. Punti di ricarica di potenza standard per veicoli a motore

I punti di ricarica di potenza standard a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. Mantenendo la compatibilità del tipo 2, tali prese fisse possono essere munite di dispositivi quali otturatori meccanici.

1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli a motore

I punti di ricarica di potenza elevata a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2.

I punti di ricarica di potenza elevata a corrente continua (DC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato «Combo 2», quali descritti nella norma EN62196-3.

1.3. Punti di ricarica senza fili per veicoli a motore

1.4. Sostituzione di batterie per veicoli a motore

1.5. Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L

1.6. Punti di ricarica per autobus elettrici

1.7. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima

Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima, nonché la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi, sono conformi alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna.

2. Specifiche tecniche dei punti di rifornimento di idrogeno per veicoli a motore

2.1. I punti di rifornimento di idrogeno in zone aperte che forniscono idrogeno allo stato gassoso usato come carburante nei veicoli a motore sono conformi alle specifiche tecniche della norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

2.2. La purezza dell'idrogeno fornito nei punti di rifornimento è conforme alle specifiche tecniche della norma ISO 14687-2.

2.3. I punti di rifornimento di idrogeno utilizzano algoritmi per i carburanti e apparecchiature conformi alla norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

2.4. I connettori per veicoli a motore per l'alimentazione con idrogeno allo stato gassoso sono conformi alla norma ISO 17268 relativa ai connettori per il rifornimento dei veicoli a motore alimentati con idrogeno allo stato gassoso.

3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale

3.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima

3.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per veicoli a motore

3.3. Specifiche tecniche per i connettori/serbatoi per GNC

I connettori/serbatoi per GNC devono essere conformi al regolamento n. 110 dell'UNECE (che fa riferimento alle parti I e II della norma ISO 14469).

3.4. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore

D.L. 22 giugno 2012, n. 83 recante: "Misure urgenti per la crescita del Paese".

(1) *Publicato nella Gazz. Uff. 26 giugno 2012, n. 147, S.O.*

(2) *Convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 7 agosto 2012, n. 134.*

(...)

Capo IV-bis**Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive ⁽⁶¹⁾****Art. 17-bis Finalità e definizioni ⁽⁶²⁾**

1. Il presente capo è finalizzato allo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.

2. Ai fini del presente capo si intende:

a) per reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, i prodotti, le reti e gli impianti che consentono ai veicoli alimentati ad energia elettrica di riapprovvigionarsi di energia mediante qualsiasi tecnologia, comprese la sostituzione delle batterie o tecnologie equivalenti;

b) per veicoli a basse emissioni complessive, i veicoli a trazione elettrica, ibrida, a GPL, a metano, a biometano, a biocombustibili e a idrogeno, che producono emissioni di anidride carbonica (CO₂) allo scarico non superiori a 120 g/km e ridotte emissioni di ulteriori sostanze inquinanti;

c) per veicoli, di cui all'articolo 47, comma 1, lettere e), f), g) ed n) del codice della strada di cui al *decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, e successive modificazioni, appartenenti alle categorie M1, N1, L comprensivo delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e di cui al comma 2 del medesimo articolo 47, nonché quelli di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a), c), d), f) e g) del medesimo codice di cui al *decreto legislativo n. 285 del 1992*; ⁽⁶³⁾

d) per veicoli a trazione elettrica, i veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione esclusivamente di tipo elettrico e completamente immagazzinata a bordo;

e) per veicoli a trazione ibrida:

1) i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di un motogeneratore termico volto alla sola generazione di energia elettrica, che integra una fonte di energia elettrica disponibile a bordo (funzionamento ibrido);

2) i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta direttamente alla trazione, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo anche mediante il funzionamento autonomo di una sola delle motorizzazioni esistenti (funzionamento ibrido bimodale);

3) i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta sia alla trazione sia alla produzione di energia elettrica, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo sia mediante il funzionamento contemporaneo delle due motorizzazioni presenti sia mediante il funzionamento autonomo di una sola di queste (funzionamento ibrido multimodale).

3. Al fine di perseguire i livelli prestazionali in materia di emissioni delle autovetture fissati dal regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, e di contribuire alla strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico, di cui alla comunicazione COM(2010)186 della Commissione, del 28 aprile 2010, la realizzazione delle reti infrastrutturali di cui al comma 1 nel territorio nazionale costituisce obiettivo prioritario e urgente dei seguenti interventi:

a) interventi statali e regionali a tutela della salute e dell'ambiente;

- b) interventi per la riduzione delle emissioni nocive nell'atmosfera, per la diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico e per il contrasto del riscaldamento globale prodotto dall'uso di combustibili fossili;
- c) interventi per l'ammodernamento del sistema stradale urbano ed extraurbano;
- d) interventi per la promozione della ricerca e dello sviluppo nel settore delle tecnologie avanzate;
- e) interventi per l'incentivazione dell'economia reale e per l'adeguamento tecnologico e prestazionale degli edifici pubblici e privati.

4. Lo Stato, le regioni e gli enti locali perseguono l'obiettivo di cui al comma 3, secondo le rispettive competenze costituzionali, anche mediante interventi di incentivazione, di semplificazione delle procedure, di tariffazione agevolata e di definizione delle specifiche tecniche dei prodotti e dell'attività edilizia.

5. All'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo si provvede nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

(61) Capo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134.

(62) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

(63) Lettera così sostituita dall' art. 39, comma 1, lett. a), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

Art. 17-ter *Legislazione regionale* ⁽⁶⁴⁾

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, le regioni emanano le disposizioni legislative di loro competenza, nel rispetto dei principi fondamentali contenuti nel presente capo e dell'intesa di cui al comma 4.

2. Il Friuli-Venezia Giulia, la Sardegna, la Sicilia, il Trentino-Alto Adige/Sudtirolo, la Valle d'Aosta/Vallee d'Aoste e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono a quanto disposto dal comma 1 in conformità ai rispettivi statuti e alle relative norme di attuazione.

3. Le disposizioni regionali e provinciali di cui ai commi 1 e 2 salvaguardano comunque l'unità economica nazionale e i livelli minimi essenziali delle prestazioni nel territorio dello Stato, stabiliti in attuazione del comma 4.

4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo promuove la stipulazione di un'intesa ai sensi dell'*articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131*, per assicurare la realizzazione di posizioni unitarie e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni nel territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

5. Fino alla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2, le disposizioni del presente capo si applicano nell'intero territorio nazionale. ⁽⁶⁵⁾

(64) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

(65) La Corte costituzionale, con sentenza 18-20 novembre 2013, n. 274 (Gazz. Uff. 27 novembre 2013, n. 48 - Prima serie speciale), ha dichiarato, tra l'altro, l'illegittimità costituzionale del presente comma nella parte in cui non prevede che le disposizioni di cui al Capo IV-bis del presente provvedimento non si applichino alle Province autonome di Trento e di Bolzano fino alla data di entrata in vigore delle disposizioni provinciali di adeguamento ai principi in esso contenuti.

Art. 17-quater *Normalizzazione* ⁽⁶⁶⁾

1. Fatte salve le competenze dell'Unione europea stabilite dalla *direttiva 98/34/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, sono consentite la realizzazione e l'installazione di reti infrastrutturali di ricarica dei veicoli elettrici rispondenti agli standard fissati dagli organismi di normalizzazione europei e internazionali International electrotechnical Commission (IEC) e Comité européen de normalisation electrotechnique (CENELEC).

2. Gli organismi nazionali di normalizzazione di cui all'*articolo 1, comma 1, lettera l), della legge 21 giugno 1986, n. 317*, e successive modificazioni, provvedono, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,

ad assumere i provvedimenti di loro competenza ai fini di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, eventualmente integrando e modificando le determinazioni precedentemente assunte.

3. Si applicano le disposizioni degli articoli 5, 6, 9, 9-bis e 9-ter della legge 21 giugno 1986, n. 317, e successive modificazioni.

(66) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

Art. 17-quinquies *Semplificazione dell'attività edilizia e diritto ai punti di ricarica* ⁽⁶⁷⁾

1. Al comma 2 dell'articolo 4 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono premessi i seguenti:

«1-ter. Entro il 1° giugno 2014, i comuni adeguano il regolamento di cui al comma 1 prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia, l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso.

1-quater. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1-ter del presente articolo, le regioni applicano, in relazione ai titoli abilitativi edilizi difforni da quanto ivi previsto, i poteri inibitori e di annullamento stabiliti nelle rispettive leggi regionali o, in difetto di queste ultime, provvedono ai sensi dell'articolo 39.

1-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 1-ter e 1-quater non si applicano agli immobili di proprietà delle amministrazioni pubbliche».

2. Fatto salvo il regime di cui all'articolo 1102 del codice civile, le opere edilizie per l'installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli in edifici in condominio sono approvate dall'assemblea di condominio, in prima o in seconda convocazione, con le maggioranze previste dall'articolo 1136, primo, secondo e terzo comma, del codice civile. ⁽⁶⁸⁾

3. Nel caso in cui il condominio rifiuti di assumere, o non assuma entro tre mesi dalla richiesta fatta per iscritto, le deliberazioni di cui al comma 2, il condomino interessato può installare, a proprie spese, i dispositivi di cui al citato comma 2, secondo le modalità ivi previste. Resta fermo quanto disposto dagli articoli 1120, secondo comma, e 1121, terzo comma, del codice civile.

(67) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

(68) Comma così modificato dall' art. 15, comma 2, D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, a decorrere dal 14 gennaio 2017, ai sensi di quanto disposto dall' art. 24, comma 2, del medesimo D.Lgs. n. 257/2016.

Art. 17-sexies *Disposizioni in materia urbanistica* ⁽⁶⁹⁾

1. Le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica costituiscono opere di urbanizzazione primaria realizzabili in tutto il territorio comunale.

2. Le leggi regionali stabiliscono contenuti, modalità e termini temporali tassativi affinché gli strumenti urbanistici generali e di programmazione territoriale comunali e sovracomunali siano adeguati con la previsione di uno standard minimo di dotazione di impianti pubblici di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e in coerenza con il Piano nazionale di cui all'articolo 17-septies.

3. Le leggi regionali prevedono, altresì, che gli strumenti urbanistici e di programmazione siano adeguati con la previsione di uno standard minimo di dotazione di impianti di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica ad uso collettivo a corredo delle attività commerciali, terziarie e produttive di nuovo insediamento.

(69) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

Art. 17-septies *Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica* ⁽⁷⁰⁾

1. Al fine di garantire in tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'*articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, e successive modificazioni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, di seguito denominato "Piano nazionale". ⁽⁷²⁾

[2. Il Piano nazionale è aggiornato entro il 30 giugno di ogni anno, nel rispetto della procedura di cui al comma 1. ^{(71) (74)}]

3. Il Piano nazionale ha ad oggetto la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nonché interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti.

4. Il Piano nazionale definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale, sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili della congestione di traffico veicolare privato, della criticità dell'inquinamento atmosferico e dello sviluppo della rete stradale urbana ed extraurbana e di quella autostradale. In particolare, il Piano nazionale prevede:

a) l'istituzione di un servizio di ricarica dei veicoli, a partire dalle aree urbane, applicabile nell'ambito del trasporto privato e pubblico e conforme agli omologhi servizi dei Paesi dell'Unione europea, al fine di garantirne l'interoperabilità in ambito internazionale;

b) l'introduzione di procedure di gestione del servizio di ricarica di cui alla lettera a) basate sulle peculiarità e sulle potenzialità delle infrastrutture relative ai contatori elettronici, con particolare attenzione:

1) all'assegnazione dei costi di ricarica al cliente che la effettua, identificandolo univocamente;

2) alla predisposizione di un sistema di tariffe differenziate;

3) alla regolamentazione dei tempi e dei modi di ricarica, coniugando le esigenze dei clienti con l'ottimizzazione delle disponibilità della rete elettrica, assicurando la realizzazione di una soluzione compatibile con le regole del libero mercato che caratterizzano il settore elettrico;

c) l'introduzione di agevolazioni, anche amministrative, in favore dei titolari e dei gestori degli impianti di distribuzione del carburante per l'ammmodernamento degli impianti attraverso la realizzazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;

d) la realizzazione di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti;

e) la promozione della ricerca tecnologica volta alla realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove la stipulazione di appositi accordi di programma, approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del CIPE, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'*articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, e successive modificazioni, al fine di concentrare gli interventi previsti dal comma 4 nei singoli contesti territoriali in funzione delle effettive esigenze, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati, ivi comprese le società di distribuzione dell'energia elettrica. Decorsi novanta giorni senza che sia stata raggiunta la predetta intesa, gli accordi di programma possono essere comunque approvati.

6. Per la migliore realizzazione dei programmi integrati di cui al comma 4, lettera d), i comuni e le province possono associarsi ai sensi del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al *decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*. I programmi integrati sono dichiarati di interesse strategico nazionale e alla loro attuazione si provvede secondo la normativa vigente.

7. I comuni possono accordare l'esonero e le agevolazioni in materia di tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche stabiliti dall'*articolo 1, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449*, in favore dei proprietari di immobili che eseguono interventi diretti all'installazione e all'attivazione di infrastrutture di ricarica elettrica veicolare dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

8. Ai fini del finanziamento del Piano nazionale, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un apposito fondo, con una dotazione pari a 20 milioni di euro per l'anno 2013 e a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015.

9. A valere sulle risorse di cui al comma 8, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti partecipa al cofinanziamento, fino a un massimo del 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli nell'ambito degli accordi di programma di cui al comma 5.

10. Ai fini del tempestivo avvio degli interventi prioritari e immediatamente realizzabili, previsti in attuazione del Piano nazionale, parte del fondo di cui al comma 8, per un ammontare pari a 5 milioni di euro per l'anno 2013, è destinata alla risoluzione delle più rilevanti esigenze nelle aree urbane ad alta congestione di traffico. Alla ripartizione di tale importo tra le regioni interessate si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. ⁽⁷³⁾

(70) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

(71) Comma abrogato dall' art. 21, comma 1, D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, a decorrere dal 14 gennaio 2017, ai sensi di quanto disposto dall' art. 24, comma 2, del medesimo D.Lgs. n. 257/2016.

(72) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.P.C.M. 26 settembre 2014.

(73) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 7 novembre 2014.

(74) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.P.C.M. 18 aprile 2016.

Art. 17-octies Azioni di sostegno alla ricerca ⁽⁷⁵⁾

1. Ai fini della promozione della ricerca tecnologica di cui all'articolo 17-septies, comma 4, lettera e), del presente decreto, a valere sulle risorse del Fondo rotativo di cui all'articolo 1, comma 354, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, e successive modificazioni, è attivata un'apposita linea di finanziamento dei programmi di ricerca finalizzati:

- a) alla progettazione dei dati e dei sistemi interconnessi necessari per supportare le reti locali delle stazioni di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica collegati alle reti di distribuzione dell'energia elettrica;
- b) alla pianificazione delle modifiche di progettazione necessarie per garantire un'efficace gestione e funzionamento delle reti di distribuzione dell'energia elettrica;
- c) alla valutazione delle problematiche esistenti e dei probabili sviluppi futuri relativi agli aspetti normativi e commerciali delle reti infrastrutturali;
- d) alla realizzazione di un'unità di bordo che comunica con la stazione di ricarica, volta a ricaricare la batteria automaticamente a un prezzo conveniente quando la rete di distribuzione dell'energia elettrica non è sovraccarica;
- e) allo sviluppo di soluzioni per l'integrazione e l'interoperabilità tra dati e sistemi a supporto delle stazioni di ricarica e relative unità di bordo, di cui alle lettere da a) a d), con analoghe piattaforme di informazione sulla mobilità, per la gestione del traffico in ambito urbano;
- f) alla ricerca sulle batterie ricaricabili.

(75) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

Art. 17-novies Indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas ⁽⁷⁶⁾

1. Entro un mese dalla data di approvazione del Piano nazionale, il Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, formula indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas concernenti le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con particolare riguardo ai seguenti aspetti:

- a) determinazione da parte dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas di tariffe per il consumo dell'energia elettrica di ricarica dei veicoli che, nel rispetto dell'articolo 2, comma 12, lettera e), della legge 14 novembre 1995, n. 481, incentivano l'uso di veicoli alimentati ad energia elettrica ricaricabili nella fase di avvio del mercato e almeno per il primo quinquennio;
- b) fissazione di criteri specifici e differenziati rispetto a quelli relativi agli altri tipi di consumo;
- c) riconoscimento e recupero dei costi sostenuti nell'interesse generale diretti ad assicurare la qualità, l'efficienza del servizio di

ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e l'adeguata diffusione del medesimo nel territorio nazionale, proporzionalmente all'effetto positivo che ne deriva sugli obiettivi generali di carattere sociale di ammodernamento del Paese, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse;

d) opportunità di differenziare il regime tariffario del servizio domestico o privato di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica da quello del servizio pubblico o collettivo svolto in forma di distribuzione commerciale nonché di contabilizzare separatamente i consumi elettrici per tale ricarica;

e) opportunità di correlare i meccanismi tariffari per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica all'agevolazione del maggior consumo nei casi in cui l'approvvigionamento elettrico è effettuato e contabilizzato separatamente dagli altri usi;

f) opportunità di correlare i provvedimenti di determinazione tariffaria alle ulteriori specificità della filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli.

2. Entro due mesi dall'avvenuta formulazione delle indicazioni di cui al comma 1 del presente articolo, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas assume i provvedimenti di sua competenza, con particolare riferimento a quanto indicato dall'*articolo 2, comma 12, lettere da d) a h), della legge 14 novembre 1995, n. 481*.

3. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas provvede annualmente a quanto indicato dall'*articolo 2, comma 12, lettera n), della legge 14 novembre 1995, n. 481*, in relazione alla filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli, formulando le osservazioni e le proposte di cui alla lettera a) del medesimo comma 12.

(76) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

Art. 17-decies *Incentivi per l'acquisto di veicoli* ⁽⁷⁷⁾

1. A coloro che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, e immatricolano un veicolo nuovo di fabbrica a basse emissioni complessive e che consegnano per la rottamazione un veicolo di cui siano proprietari o utilizzatori, in caso di locazione finanziaria, è riconosciuto un contributo pari al: ⁽⁸⁰⁾

a) fino al 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 5.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 50 g/km; ⁽⁸¹⁾

b) fino al 15 per cento del prezzo di acquisto, nel 2015, fino ad un massimo di 3.500 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 50 g/km; ⁽⁸²⁾

c) fino al 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 4.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 95 g/km; ⁽⁸³⁾

d) fino al 15 per cento del prezzo di acquisto, nel 2015, fino ad un massimo di 3.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 95 g/km; ⁽⁸⁴⁾

e) fino al 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 2.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 120 g/km; ⁽⁸⁵⁾

f) fino al 15 per cento del prezzo di acquisto, nel 2015, fino ad un massimo di 1.800 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 120 g/km ⁽⁸⁶⁾. ⁽⁷⁹⁾

2. Il contributo spetta per i veicoli acquistati e immatricolati a partire dalla data di operatività della piattaforma di prenotazione dei contributi, resa nota per gli anni 2014 e 2015 sul sito web www.bec.mise.gov.it, e fino al 31 dicembre 2015 a condizione che: ⁽⁷⁸⁾

a) il contributo di cui al comma 1 risulti ripartito in parti uguali tra un contributo statale, nei limiti delle risorse di cui all'*articolo 17-undecies*, comma 1, e uno sconto praticato dal venditore;

b) il veicolo acquistato non sia stato già immatricolato in precedenza;

c) il veicolo consegnato per la rottamazione appartenga alla medesima categoria del veicolo acquistato; ⁽⁸⁷⁾

d) il veicolo consegnato per la rottamazione sia intestato, allo stesso soggetto intestatario di quest'ultimo o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto del medesimo veicolo, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, che sia intestato, da almeno dodici mesi, al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei predetti familiari; ⁽⁸⁸⁾

e) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e siano indicate le misure dello sconto praticato e del contributo statale di cui al comma 1.

3. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di consegnare il veicolo usato ad un demolitore e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, di cui al regolamento di cui al *decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358*.

4. I veicoli usati di cui al comma 3 non possono essere rimessi in circolazione e devono essere avviati o alle case costruttrici o ai centri appositamente autorizzati, anche convenzionati con le stesse, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

5. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto.

6. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito di imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute, anche in acconto, per l'esercizio in cui viene richiesto al pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per i successivi.

7. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore:

a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;

b) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato o, in caso di loro mancanza, copia dell'estratto cronologico;

c) originale del certificato di proprietà relativo alla cancellazione per demolizione, rilasciato dallo sportello telematico dell'automobilista di cui al comma 3;

d) certificato dello stato di famiglia, nel caso previsto dal comma 2, lettera d).

(77) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

(78) Alinea modificato dall'art. 1, comma 422, L. 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013 e, successivamente, così sostituito dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 8), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(79) Per la riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dal presente comma, vedi l' art. 15, comma 3, lett. b), D.L. 31 agosto 2013, n. 102, convertito, con modificazioni, dalla L. 28 ottobre 2013, n. 124.

(80) Alinea così modificato dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 1), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(81) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 2), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(82) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 3), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(83) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 4), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(84) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 5), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(85) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 6), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(86) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 7), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(87) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 9), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(88) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. b), n. 10), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

Art. 17-undecies Fondo per l'erogazione degli incentivi ⁽⁸⁹⁾

1. Nello stato di previsione della spesa del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 50 milioni di euro per l'anno 2013 e di 45 milioni di euro per l'anno 2014, per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui all'*articolo 17-decies*. ⁽⁹³⁾ ⁽⁹¹⁾

2. Le risorse del fondo di cui al comma 1 sono così ripartite per l'anno 2013:

a) 15 milioni di euro, per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui all'*articolo 17-decies*, comma 1, lettere a) e c), erogati a beneficio di tutte le categorie di acquirenti, assicurando comunque che le risorse medesime siano assegnate per una quota pari al 70 per cento alla sostituzione di veicoli pubblici o privati destinati all'uso di terzi come definito dall'*articolo 82 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, o alla sostituzione dei veicoli utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, e destinati ad essere utilizzati come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa o dati in disponibilità ai dipendenti in uso proprio e per lo svolgimento dell'attività lavorativa; ⁽⁹²⁾

b) 25 milioni di euro, per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui all'*articolo 17-decies*, comma 1, lettera e), esclusivamente per la sostituzione di veicoli pubblici o privati destinati all'uso di terzi come definito dall'*articolo 82 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, o alla sostituzione dei veicoli utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, e destinati ad essere utilizzati come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa o dati in disponibilità ai dipendenti in uso proprio e per lo svolgimento dell'attività lavorativa ⁽⁹⁰⁾.

3. In deroga a quanto previsto dall'*articolo 17-decies*, i contributi di cui alla lettera a) del comma 2 del presente articolo, non facenti parte della quota del 70 per cento prevista dalla medesima lettera a), sono erogati anche in mancanza della consegna di un veicolo per la rottamazione.

4. Con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabilite le modalità per la preventiva autorizzazione all'erogazione e le condizioni per la fruizione dei contributi previsti dall'*articolo 17-decies*, a valere sulle risorse di cui al comma 2 del presente articolo, in modo da assicurare che una quota non inferiore a 5 milioni di euro per l'anno 2013 sia destinata all'erogazione dei contributi statali di cui all'*articolo 17-decies*, comma 1, lettera a). ⁽⁹⁵⁾ ⁽⁹⁶⁾

5. Per la gestione della misura di agevolazione di cui al presente articolo, al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa, attraverso il tempestivo monitoraggio delle disponibilità del fondo di cui al comma 1, il Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, potrà avvalersi, sulla base di apposita convenzione, di società in house ovvero di società o enti in possesso dei necessari requisiti tecnici, organizzativi e di terzietà, scelti, sulla base di un'apposita gara, secondo le modalità e le procedure previste dal codice di cui al *decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*; i relativi costi graveranno sulle risorse di cui al comma 1 nella misura massima dell'1 per cento.

6. Per l'anno 2014, con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro il 15 gennaio di ciascun anno, vengono rideterminate le ripartizioni delle risorse di cui al comma 2, sulla base della dotazione del fondo di cui al comma 1 e del monitoraggio degli incentivi relativo all'anno precedente. ⁽⁹⁴⁾ ⁽⁹⁷⁾ ⁽⁹⁵⁾

(89) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

(90) Lettera così modificata dall'art. 1, comma 559, L. 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013, e, successivamente, dall' art. 39, comma 1, lett. c), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(91) Per la riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui al presente comma, vedi l'art. 1, comma 559, L. 24 dicembre 2012, n. 228.

(92) Lettera così modificata dall' art. 39, comma 1, lett. c), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni dalla L. 11 novembre 2014, n. 164.

(93) Comma così modificato dall' art. 1, comma 222, lett. a), L. 23 dicembre 2014, n. 190, a decorrere dal 1° gennaio 2015.

(94) Comma così modificato dall' art. 1, comma 222, lett. b), L. 23 dicembre 2014, n. 190, a decorrere dal 1° gennaio 2015.

(95) La Corte costituzionale, con sentenza 18 - 20 novembre 2012, n. 274 (Gazz. Uff. 27 novembre 2013, n. 48, 1ª Serie speciale), ha dichiarato inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 17-undecies, commi 4 e 6, promossa in relazione all'art. 97 della Costituzione.

(96) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 11 gennaio 2013.

(97) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi, per l'anno 2014, il D.M. 3 aprile 2014.

Art. 17-duodecies Copertura finanziaria ⁽⁹⁸⁾

1. Agli oneri derivanti dagli articoli 17-septies, comma 8, e 17-undecies, comma 1, pari complessivamente a 70 milioni di euro per l'anno 2013 e a 60 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2013 e 2014, dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(98) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

Art. 17-terdecies Norme per il sostegno e lo sviluppo della riqualificazione elettrica dei veicoli circolanti ⁽⁹⁹⁾

1. Per le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M e N1, consistenti nella trasformazione degli stessi in veicoli il cui motore sia ad esclusiva trazione elettrica, si applica l'articolo 75, comma 3-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. ⁽¹⁰⁰⁾

2. Sino all'adozione dei decreti di cui al comma 1, si applicano i medesimi sistemi, componenti identità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi in circolazione. ⁽¹⁰¹⁾

(99) Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che ha inserito l'intero Capo IV-bis.

(100) Comma così modificato dall' art. 1, comma 87, L. 27 dicembre 2013, n. 147, a decorrere dal 1° gennaio 2014.

(101) Comma aggiunto dall' art. 15, comma 3, D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257, a decorrere dal 14 gennaio 2017, ai sensi di quanto disposto dall' art. 24, comma 2, del medesimo D.Lgs. n. 257/2016.

(...)

D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 recante: "Norme in materia ambientale".

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 14 aprile 2006, n. 88, S.O. n. 96.

(2) In deroga alle disposizioni relative alla valutazione di impatto ambientale contenute nel presente decreto, vedi l'art. 9, comma 5, D.L. 23 maggio 2008, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla L. 14 luglio 2008, n. 123 e l'art. 1, comma 2, D.L. 26 novembre 2010, n. 196, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 gennaio 2011, n. 1. Vedi, anche, l'art. 1, D.Lgs. 8 novembre 2006, n. 284. Sui limiti di applicabilità del presente decreto, vedi l'art. 369, comma 1, D.Lgs. 15 marzo 2010, n. 66.

(...)

ART. 178-bis (Responsabilità estesa del produttore) ⁽⁶⁵⁹⁾

1. Al fine di rafforzare la prevenzione e facilitare l'utilizzo efficiente delle risorse durante l'intero ciclo di vita, comprese le fasi di riutilizzo, riciclaggio e recupero dei rifiuti, evitando di compromettere la libera circolazione delle merci sul mercato, possono essere adottati, previa consultazione delle parti interessate, con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare aventi natura regolamentare, sentita la Conferenza unificata di cui all' *articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, le modalità e i criteri di introduzione della responsabilità estesa del produttore del prodotto, inteso come qualsiasi persona fisica o giuridica che professionalmente sviluppi, fabbrichi, trasformi, tratti, venda o importi prodotti, nell'organizzazione del sistema di gestione dei rifiuti, e nell'accettazione dei prodotti restituiti e dei rifiuti che restano dopo il loro utilizzo. Ai medesimi fini possono essere adottati con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, le modalità e i criteri:

- a) di gestione dei rifiuti e della relativa responsabilità finanziaria dei produttori del prodotto. I decreti della presente lettera sono adottati di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze;
 - b) di pubblicizzazione delle informazioni relative alla misura in cui il prodotto è riutilizzabile e riciclabile;
 - c) della progettazione dei prodotti volta a ridurre i loro impatti ambientali;
 - d) di progettazione dei prodotti volta a diminuire o eliminare i rifiuti durante la produzione e il successivo utilizzo dei prodotti, assicurando che il recupero e lo smaltimento dei prodotti che sono diventati rifiuti avvengano in conformità ai criteri di cui agli *articoli 177 e 179*;
 - e) volti a favorire e incoraggiare lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione di prodotti adatti all'uso multiplo, tecnicamente durevoli, e che, dopo essere diventati rifiuti, sono adatti ad un recupero adeguato e sicuro e a uno smaltimento compatibile con l'ambiente.
2. La responsabilità estesa del produttore del prodotto è applicabile fatta salva la responsabilità della gestione dei rifiuti di cui all' *articolo 188*, comma 1, e fatta salva la legislazione esistente concernente flussi di rifiuti e prodotti specifici.
3. I decreti di cui al comma 1 possono prevedere altresì che i costi della gestione dei rifiuti siano sostenuti parzialmente o interamente dal produttore del prodotto causa dei rifiuti. Nel caso il produttore del prodotto partecipi parzialmente, il distributore del prodotto concorre per la differenza fino all'intera copertura di tali costi.
4. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

(659) Articolo inserito dall'art. 3, comma 1, D.Lgs. 3 dicembre 2010, n. 205.

(...)

D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 recante: "Codice dell'amministrazione digitale."

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 16 maggio 2005, n. 112, S.O.

(2) Per l'approvazione delle specifiche tecniche per la trasmissione dei dati per l'avvio on line di istanze di prevenzione incendi, vedi il Decreto 12 luglio 2007.

(...)

Art. 68. Analisi comparativa delle soluzioni

1. Le pubbliche amministrazioni acquisiscono programmi informatici o parti di essi nel rispetto dei principi di economicità e di efficienza, tutela degli investimenti, riuso e neutralità tecnologica, a seguito di una valutazione comparativa di tipo tecnico ed economico tra le seguenti soluzioni disponibili sul mercato:

- a) software sviluppato per conto della pubblica amministrazione;
- b) riutilizzo di software o parti di esso sviluppati per conto della pubblica amministrazione;
- c) software libero o a codice sorgente aperto;
- d) software fruibile in modalità cloud computing;
- e) software di tipo proprietario mediante ricorso a licenza d'uso;
- f) software combinazione delle precedenti soluzioni. ⁽⁴¹¹⁾

1-bis. A tal fine, le pubbliche amministrazioni prima di procedere all'acquisto, secondo le procedure di cui al codice di cui al *decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163*, effettuano una valutazione comparativa delle diverse soluzioni disponibili sulla base dei seguenti criteri:

- a) costo complessivo del programma o soluzione quale costo di acquisto, di implementazione, di mantenimento e supporto;
- b) livello di utilizzo di formati di dati e di interfacce di tipo aperto nonché di standard in grado di assicurare l'interoperabilità e la cooperazione applicativa tra i diversi sistemi informatici della pubblica amministrazione;
- c) garanzie del fornitore in materia di livelli di sicurezza, conformità alla normativa in materia di protezione dei dati personali, livelli di servizio tenuto conto della tipologia di software acquisito. ⁽⁴¹⁷⁾

1-ter. Ove dalla valutazione comparativa di tipo tecnico ed economico, secondo i criteri di cui al comma 1-bis, risulti motivatamente l'impossibilità di accedere a soluzioni già disponibili all'interno della pubblica amministrazione, o a software liberi o a codici sorgente aperto, adeguati alle esigenze da soddisfare, è consentita l'acquisizione di programmi informatici di tipo proprietario mediante ricorso a licenza d'uso. La valutazione di cui al presente comma è effettuata secondo le modalità e i criteri definiti dall'AgID. ⁽⁴¹⁹⁾

[2. Le pubbliche amministrazioni nella predisposizione o nell'acquisizione dei programmi informatici, adottano soluzioni informatiche, quando possibile modulari, basate sui sistemi funzionali resi noti ai sensi dell'*articolo 70*, che assicurino l'interoperabilità e la cooperazione applicativa e consentano la rappresentazione dei dati e documenti in più formati, di cui almeno uno di tipo aperto, salvo che ricorrano motivate ed eccezionali esigenze. ⁽⁴¹²⁾ ⁽⁴²⁰⁾]

[2-bis. Le amministrazioni pubbliche comunicano tempestivamente a DigitPA l'adozione delle applicazioni informatiche e delle pratiche tecnologiche, e organizzative, adottate, fornendo ogni utile informazione ai fini della piena conoscibilità delle soluzioni adottate e dei risultati ottenuti, anche per favorire il riuso e la più ampia diffusione delle migliori pratiche. ⁽⁴¹³⁾ ⁽⁴¹⁵⁾ ⁽⁴²⁰⁾]

3. Agli effetti del presente Codice ⁽⁴²¹⁾ si intende per:

- a) formato dei dati di tipo aperto, un formato di dati reso pubblico, documentato esaustivamente e neutro rispetto agli strumenti tecnologici necessari per la fruizione dei dati stessi;
- b) dati di tipo aperto, i dati che presentano le seguenti caratteristiche:

- 1) sono disponibili secondo i termini di una licenza che ne permetta l'utilizzo da parte di chiunque ⁽⁴²²⁾, anche per finalità commerciali, in formato disaggregato;
 - 2) sono accessibili attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ivi comprese le reti telematiche pubbliche e private, in formati aperti ai sensi della lettera a), sono adatti all'utilizzo automatico da parte di programmi per elaboratori e sono provvisti dei relativi metadati;
 - 3) sono resi disponibili gratuitamente attraverso le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ivi comprese le reti telematiche pubbliche e private, oppure sono resi disponibili ai costi marginali sostenuti per la loro riproduzione e divulgazione, salvo i casi previsti dall'*articolo 7 del decreto legislativo 24 gennaio 2006, n. 36*, e secondo le tariffe determinate con le modalità di cui al medesimo articolo ⁽⁴¹⁸⁾, ⁽⁴¹⁶⁾
- [4. DigitPA istruisce ed aggiorna, con periodicità almeno annuale, un repertorio dei formati aperti utilizzabili nelle pubbliche amministrazioni e delle modalità di trasferimento dei formati. ⁽⁴¹⁴⁾ ⁽⁴²⁰⁾]

(411) Comma modificato dall'*art. 49, comma 1, lett. a), D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 235*, dall'*art. 29-bis, comma 1, D.L. 6 dicembre 2011, n. 201*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 22 dicembre 2011, n. 214* e, successivamente, sostituito dall'*art. 22, comma 10, D.L. 22 giugno 2012, n. 83*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 7 agosto 2012, n. 134*. Infine il presente comma è stato così sostituito dall'*art. 9-bis, comma 1, D.L. 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 17 dicembre 2012, n. 221*, che ha sostituito l'originario comma 1, con gli attuali commi 1, 1-bis e 1-ter.

(412) Comma così sostituito dall'*art. 49, comma 1, lett. b), D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 235*; per l'applicazione di tale disposizione, vedi, anche, l'*art. 57, comma 20 del medesimo D.Lgs. 235/2010*.

(413) Comma inserito dall'*art. 49, comma 1, lett. c), D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 235*; per l'applicazione di tale disposizione, vedi, anche, l'*art. 57, comma 20 del medesimo D.Lgs. 235/2010*.

(414) Nel presente provvedimento la parola: «CNIPA» ovvero le parole: «Centro nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione» sono state sostituite dalla parola: «DigitPA», ai sensi di quanto disposto dall'*art. 57, comma 18, D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 235*.

(415) Per i limiti di applicazione delle disposizioni di cui al presente comma, vedi l'*art. 3, comma 3, D.P.C.M. 2 marzo 2011* e, successivamente, l'*art. 3, comma 3, D.P.C.M. 25 maggio 2011*.

(416) Comma così sostituito dall'*art. 9, comma 1, lett. b), D.L. 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 17 dicembre 2012, n. 221*.

(417) Comma inserito dall'*art. 9-bis, comma 1, D.L. 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 17 dicembre 2012, n. 221*, che ha sostituito l'originario comma 1, con gli attuali commi 1, 1-bis e 1-ter.

(418) Numero così modificato dall' *art. 2, comma 3, lett. a) e b), D.Lgs. 18 maggio 2015, n. 102*.

(419) Comma inserito dall'*art. 9-bis, comma 1, D.L. 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 17 dicembre 2012, n. 221*, che ha sostituito l'originario comma 1, con gli attuali commi 1, 1-bis e 1-ter. Successivamente, il presente comma è stato così modificato dall' *art. 53, comma 1, lett. a), D.Lgs. 26 agosto 2016, n. 179*, a decorrere dal 14 settembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall' *art. 66, comma 1, del medesimo D.Lgs. n. 179/2016*.

(420) Comma abrogato dall' *art. 53, comma 1, lett. b), D.Lgs. 26 agosto 2016, n. 179*, a decorrere dal 14 settembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall' *art. 66, comma 1, del medesimo D.Lgs. n. 179/2016*.

(421) Nel presente provvedimento le parole: «presente decreto», ovunque ricorrenti, sono state sostituite dalle parole: «presente Codice», ai sensi di quanto disposto dall'*art. 61, comma 2, lett. a), D.Lgs. 26 agosto 2016, n. 179*, a decorrere dal 14 settembre 2016, ai sensi di quanto previsto dall' *art. 66, comma 1, del medesimo D.Lgs. n. 179/2016*.

(422) A norma dell' *art. 61, comma 2, lett. d), D.Lgs. 26 agosto 2016, n. 179*, nel presente provvedimento l'espressione «chiunque», ovunque ricorrente, si intende come «soggetti giuridici».

(...)

D.M. 1 dicembre 2015, n. 219 recante: “Regolamento recante sistema di riqualificazione elettrica destinato ad equipaggiare autovetture M e N1”.

(1) *Publicato nella Gazz. Uff. 11 gennaio 2016, n. 7.*

(2) *Emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE**E DEI TRASPORTI**

Vista la legge 5 febbraio 1992, n. 122, e successive modificazioni;

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e in particolare l'articolo 17-terdecies che, così come successivamente modificato dal comma 87 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, stabilisce che per le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli in circolazione delle categorie internazionali L, M e N1, consistenti nella trasformazione degli stessi in veicoli il cui motore sia ad esclusiva trazione elettrica, si applica l'articolo 75, comma 3-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e in particolare il comma 3-bis dell'articolo 75, che prevede che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisca con propri decreti norme specifiche per l'approvazione nazionale di sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione, quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi o in circolazione;

Visto il decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 20 novembre 2008, n. 188;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, ed in particolare il comma 2 dell'articolo 236 che individua, tra l'altro, gli elementi del veicolo la cui modifica è subordinata al rilascio di apposito nulla osta da parte della casa costruttrice;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 2 maggio 2001, n. 277, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008, supplemento ordinario, con cui è stata recepita la direttiva quadro n. 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, e successive modificazioni;

Visto il regolamento UN10 della United Nations Economic Commission for Europe - Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, recante “Disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli relativamente alla loro compatibilità elettromagnetica” e successivi emendamenti;

Visto il regolamento UN85, recante “Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei motori a combustione interna o dei gruppi motopropulsori elettrici destinati alla propulsione di veicoli a motore delle categorie M ed N, per quanto riguarda la misurazione della potenza netta e della potenza massima su 30 minuti dei gruppi motopropulsori elettrici” e successivi emendamenti;

Visto il regolamento UN100, recante “Disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli riguardo ai requisiti specifici del motopropulsore elettrico” e successivi emendamenti;

Visto il regolamento UN101, recante “Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture con solo motore a combustione interna o con motopropulsore ibrido elettrico per quanto riguarda la misurazione dell'emissione di biossido di carbonio e del consumo di carburante ovvero la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica, e dei veicoli delle categorie M1 e N1 con solo motopropulsore elettrico per quanto riguarda la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica” e successivi emendamenti;

Visto il decreto del capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 21 aprile 2009, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 11 maggio 2009, n. 107;

Vista la nota del 13 febbraio 2015 con cui la Direzione generale per la motorizzazione ha espletato la procedura d'informazione in materia di norme e regolamentazioni tecniche prevista dalla legge 21 giugno 1986, n. 317, modificata dal decreto legislativo 23 novembre 2000, n. 427, nonché la successiva nota del 22 maggio 2015 con cui la direzione generale ha comunicato l'accoglimento delle osservazioni della Commissione europea;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 10 settembre 2015;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri, a norma dell'articolo 17, comma 3, della citata legge n. 400 del 1988;

EMANA

il seguente regolamento:

Art. 1. Campo di applicazione

1. Il presente decreto disciplina le procedure per l'approvazione nazionale, ai fini dell'omologazione, e le procedure di installazione di sistemi di riqualificazione elettrica su veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico.

Art. 2. Definizioni

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) "sistema di riqualificazione elettrica": un sistema che consente di trasformare un veicolo con motore endotermico in un veicolo con esclusiva trazione elettrica e che sia costituito almeno da:

1. un motopropulsore (macchina elettrica e relativo convertitore di potenza), montato a monte degli organi di trasmissione;
2. un pacco batterie (comprensivo di sistema di gestione elettrica e termica degli accumulatori e di sistema di sezionamento e protezione) inteso a fornire in modo esclusivo l'energia e la potenza di trazione;
3. un'interfaccia con la rete per la ricarica del pacco batterie;
4. eventuali altri sottosistemi necessari al corretto funzionamento del veicolo trasformato;

b) "pacco batterie": un gruppo di accumulatori elettrochimici collegati tra loro o racchiusi, come un'unità singola e a se stante, in un involucro esterno, non destinato ad essere lacerato o aperto dall'utilizzatore;

c) "tipo di veicolo": l'insieme dei veicoli quali definiti dall'*articolo 3, comma 17, della direttiva 2007/46/CE* e successive modificazioni;

d) "famiglia di veicoli": sottoinsieme di versioni di varianti, quali definite dall'allegato II, parte B, della *direttiva 2007/46/CE* e successive modificazioni, appartenenti allo stesso tipo di veicolo, che non differiscano per caratteristiche dimensionali e di prestazioni funzionalmente connesse al sistema di riqualificazione elettrica;

e) "campo d'impiego": le famiglie di veicoli sulle quali il "sistema di riqualificazione elettrica" può essere installato, secondo i criteri tecnici indicati nell'allegato C al presente decreto.

Art. 3. Omologazione

1. La domanda di omologazione di un sistema di riqualificazione elettrica è presentata presso un Servizio tecnico, quale definito dall'*articolo 3, comma 1, lettera II) del decreto 28 aprile 2008* del Ministro delle infrastrutture e trasporti, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008, in conformità alle disposizioni, di cui all'*articolo 4 del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 2 maggio 2001, n. 277*, e successive modificazioni. La domanda è corredata da una scheda informativa conforme al modello, di cui all'allegato A al presente decreto.

2. Ogni sistema di riqualificazione elettrica è omologato dalla Direzione generale per la motorizzazione - Divisione 3, con le eventuali estensioni di omologazione di cui all'*articolo 7, comma 5, lettera c), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 2 maggio 2001, n. 277*, e successive modificazioni, in relazione ad una o più famiglie di veicoli, a seguito dell'esito favorevole della verifica di idoneità dello stesso, esperita in base ai criteri e con le procedure riportate nell'allegato C al presente decreto.

3. All'esito delle procedure di cui al comma 2, a ciascun sistema di riqualificazione elettrica è assegnato un numero di omologazione, secondo le disposizioni di cui all'*articolo 6, comma 3, lettera a), del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 2 maggio 2001, n. 277*, e successive modificazioni.

4. La Direzione generale per la motorizzazione rilascia il certificato di omologazione del sistema di riqualificazione elettrica, recante le eventuali estensioni, in conformità al modello di cui all'allegato B al presente decreto.

Art. 4. Caratteristiche generali del sistema di riqualificazione elettrica richieste per l'omologazione

1. Ciascun sistema di riqualificazione elettrica è progettato, costruito e montato in modo tale che, in condizioni normali di impiego e nonostante le sollecitazioni cui può essere sottoposto, non siano alterate le originarie caratteristiche del veicolo in termini di prestazioni e sicurezza, nonché in modo da resistere agli agenti di corrosione e di invecchiamento cui è esposto.
2. E' richiesto il preventivo nulla osta del costruttore del veicolo nei casi in cui il sistema di riqualificazione elettrica richieda sostituzioni o modifiche di parti del veicolo al di fuori del sistema di propulsione stesso, ovvero di software per la gestione dei sistemi anti-bloccaggio, controllo della trazione e della stabilità del veicolo, con altri di caratteristiche diverse da quelli previsti dal medesimo costruttore del veicolo.
3. Nei casi previsti al comma 2, in alternativa al nulla osta del costruttore del veicolo, il Servizio tecnico, di cui all'articolo 3, comma 1, procederà alle verifiche e prove necessarie per accertare, sul singolo tipo di veicolo, che le modifiche effettuate assicurino un livello di sicurezza e di prestazioni non inferiori a quello del veicolo originario.

Art. 5. Prescrizioni per il costruttore del sistema di riqualificazione elettrica

1. Il costruttore del sistema di riqualificazione elettrica è responsabile dell'omologazione e della conformità di produzione di tutti i componenti del sistema stesso, nonché delle modifiche necessarie per installare il sistema su un veicolo appartenente al campo di impiego del sistema medesimo.
2. Il costruttore del sistema di riqualificazione elettrica è responsabile, in qualità di "produttore" a norma del *decreto legislativo 20 novembre 2008, n. 188*, delle procedure di recupero e trattamento del pacco batterie esauste.
3. Ogni sistema di riqualificazione elettrica conforme al tipo omologato ai sensi dell'articolo 3 riporta, in modo ben leggibile ed indelebile, il marchio dell'omologazione, omettendo i caratteri relativi all'eventuale estensione della omologazione di base.
4. Per ogni sistema di riqualificazione elettrica, prodotto in conformità al tipo omologato, il costruttore del sistema rilascia apposito certificato di conformità, redatto secondo il modello di cui all'allegato D al presente decreto.
5. Il costruttore del sistema di riqualificazione elettrica predispose e rende disponibili, per ogni sistema omologato, le prescrizioni per l'installazione, di cui all'articolo 6, comprendenti le indicazioni generali e le eventuali prescrizioni specifiche.
6. Ogni singolo sistema prodotto è corredato con le informazioni di uso, manutenzione, installazione e smaltimento dello stesso, destinate all'installatore e all'utilizzatore. Il sistema è altresì corredato da istruzioni e avvertenze (rescue card) da utilizzarsi in caso di interventi di emergenza.

Art. 6. Prescrizioni per l'installazione del sistema di riqualificazione elettrica sui veicoli e aggiornamento della carta di circolazione

1. Ogni sistema deve essere installato da impresa esercente l'attività di autoriparazione, di seguito indicata come "installatore", di cui alla *legge 5 febbraio 1992, n. 122*.
2. L'installatore del sistema provvede ad apporre sul veicolo i necessari simboli di allerta o pericolo secondo le prescrizioni vigenti, di cui al Regolamento UN100.
3. L'installatore del sistema di riqualificazione elettrica sul veicolo rilascia una dichiarazione, conforme al modello di cui all'allegato E al presente decreto, con la quale certifica l'osservanza delle prescrizioni per l'installazione disposte dal costruttore del sistema ovvero, nei casi previsti dall'articolo 4, comma 2, dal costruttore del veicolo.
4. L'installazione di un sistema di riqualificazione elettrica su un veicolo comporta, a seguito di visita e prova, l'aggiornamento della carta di circolazione, a norma dell'articolo 78 del *decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, e successive modificazioni, nei casi e con le modalità stabilite con provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
5. Non è consentito il ripristino del motore endotermico su un veicolo che sia stato oggetto di riqualificazione elettrica in conformità al presente decreto.

Art. 7. Conformità della produzione

1. Gli impianti di produzione dei sistemi di riqualificazione elettrica sono soggetti al sistema di controllo di conformità del processo produttivo e della conformità del prodotto al tipo omologato, ai sensi del decreto del Capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici 21 aprile 2009.

Art. 8. Riconoscimento dei sistemi omologati da altri Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo

1. I sistemi equivalenti al sistema di riqualificazione elettrica, omologati da Stati appartenenti all'Unione europea ed allo Spazio economico europeo, sono soggetti a verifica delle condizioni di sicurezza del prodotto e di protezione degli utenti.

2. La verifica di cui al comma 1 è effettuata da un Servizio tecnico, di cui all'art. 3, comma 1, sulla base di idonea documentazione, rilasciata dallo Stato che ha provveduto all'omologazione. Quest'ultima è riconosciuta in ambito nazionale solo se, dall'esame documentale, si evince che le condizioni di sicurezza del sistema e di protezione degli utenti sono equivalenti o superiori a quelle richieste dal presente decreto.

Art. 9. Disposizioni finali

1. Gli allegati A, B, C, D, e E sono parte integrante del presente regolamento e sono aggiornati con provvedimento della Direzione Generale per la Motorizzazione.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Allegato A ⁽³⁾

[Modello della scheda informativa relativa all'omologazione di un sistema di riqualificazione elettrica - (art. 3, comma 1)]

Scarica il file

(3) Allegato così sostituito dall' art. unico, Decreto 1° febbraio 2017.

Allegato B ⁽⁴⁾

[Modello del certificato di omologazione / estensione - (art. 3, comma 4)]

Scarica il file

(4) Allegato così sostituito dall' art. unico, Decreto 1° febbraio 2017.

Allegato C ⁽⁵⁾

Procedura per la verifica di idoneità di un sistema di riqualificazione elettrica ai fini della sua omologazione (art. 3, comma 2, del D.M. 1 dicembre 2015, n. 219)

1. Requisiti Generali

1.1 I sistemi di riqualificazione elettrica devono essere conformi alle norme cogenti per l'omologazione del veicolo (Direttive e regolamenti CE/UE ed UN) e per la circolazione stradale (Codice della Strada);

1.2 I sistemi di cui al punto precedente devono salvaguardare l'originaria conformità alle pertinenti prescrizioni tecniche dei veicoli sui quali sono installati.

1.3 La potenza del motopropulsore elettrico, nel caso in cui si proceda a variazioni della catena cinematica, quali ad esempio albero di trasmissione, coppia conica, rapporto di cambio, deve essere compresa nell'intervallo chiuso [65/100, 100/100] della potenza massima del motore originale endotermico e la coppia massima non deve essere maggiore di quella del motore originario. Qualora, invece, la catena cinematica rimane immutata l'intervallo chiuso [65/100, 100/100] deve essere riferito al solo valore di coppia.

2. Prove

La verifica di idoneità di un sistema di riqualificazione elettrica è effettuata attraverso le prove di seguito descritte:

- a) conformità al Regolamento UN 10.04 "disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli riguardo alla loro compatibilità elettromagnetica" e successivi emendamenti;
- b) conformità al Regolamento UN 100.01 "disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli riguardo a requisiti specifici del motopropulsore elettrico" e successivi emendamenti;
- c) conformità al Regolamento UN 101.01 (solo categorie M1 e N1) "disposizioni uniformi relative all'omologazione, fra l'altro, di veicoli delle categorie M1 e N1 con solo motopropulsore elettrico per quanto riguarda la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica e successivi emendamenti;
- d) conformità, ove applicabile, alla direttiva 2014/35/UE concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato del materiale elettrico destinato a essere adoperato entro taluni limiti di tensione;
- e) omologazione del propulsore elettrico in conformità al Regolamento UN 85.00 "disposizioni uniformi relative, fra l'altro, all'omologazione dei gruppi motopropulsori elettrici destinati alla propulsione di veicoli a motore delle categorie M ed N, per quanto riguarda la misurazione della potenza netta e della potenza massima su 30 minuti dei gruppi motopropulsori elettrici;
- f) in funzione delle modifiche introdotte rispetto al veicolo di base, conformità - per le parti modificate - delle seguenti prescrizioni con riferimento alla medesima norma applicata al veicolo di base:
 - f1) comportamento del dispositivo di guida (sforzo massimo): direttiva 70/311/CEE e successive modifiche (Regolamento UN 79)
 - f2) frenatura: direttiva 71/320/CEE e successive modifiche, oppure Regolamento UN 13 o 13H se il veicolo è dotato di freni a rigenerazione elettrica;
 - f3) finiture interne (solo M1): direttiva 74/60/CEE e successive modifiche (Regolamento UN 21);
 - f4) tachimetro: direttiva 75/443/CEE e successive modifiche (Regolamento UN 39);
 - f5) identificazione dei comandi: direttiva 78/316/CEE e successive modifiche (Regolamento UN 121);
 - f6) sbrinamento/disappannamento (solo M1): direttiva 78/317/CEE (Regolamento UE 661/2009*672/2010);
 - f7) sistemi di riscaldamento: direttiva 2001/56/CE e successive modifiche (Regolamento UN 122);
 - f8) masse e dimensioni (M1): direttiva 92/21/CEE e successive modifiche;
masse e dimensioni (N1-M2-M3): direttiva 97/27/CE e successive modifiche
masse e dimensioni (M-N) Regolamento UE 661/2009*1230/2012;
 - f9) dispositivi di limitazione della velocità (solo M2 e M3): direttiva 92/24/CEE e successive modifiche (Regolamento UN 89)
 - f10) infiammabilità (solo M3): direttiva 95/28/CE (Regolamento UN 118);
 - f11) caratteristiche degli autobus (solo M2 e M3): direttiva 2001/85/CE e successive modifiche (Regolamento UN 107);
 - f12) urto frontale (solo M1 con massa < 2,5t): direttiva 96/79/CE e successive modifiche (Regolamento UN 94);
 - f13) urto laterale (solo M1 e N1 in cui il "punto di riferimento del sedile - punto R" - del sedile più basso sia situato a meno di 700 mm sopra il livello del suolo): direttiva 96/27/CE e successive modifiche (Regolamento UNECE 95);
 - f14) Installazione ed allineamento dei dispositivi di illuminazione: direttiva 76/756/CEE (Regolamento UN 48);
 - f15) verifiche e prove specifiche, per i casi indicati all'art. 4, comma 3, del Decreto, in funzione delle modifiche introdotte.

Per le prescrizioni di cui ai precedenti punti f12) e f13), il veicolo si ritiene conforme qualora la sistemazione del propulsore elettrico e organi connessi non modifica in modo sostanziale l'assetto del veicolo per quanto riguarda la distribuzione delle masse sugli assi che devono rientrare, a tale fine, entro un +/- 20% rispetto a quella del veicolo originario per ogni asse mentre la massa complessiva non deve essere superiore di oltre l'8%.

Qualora le prescrizioni di cui ai punti da f1) a f14) siano riferite, per il veicolo di base, ai corrispondenti Regolamenti UN, anche il veicolo munito del sistema di riqualificazione elettrica deve essere sottoposto alle medesime prescrizioni.

Le prove sono effettuate su di un veicolo completo, immatricolato in Italia, rappresentativo della famiglia di veicoli come individuato dal costruttore del sistema di riqualificazione elettrica d'intesa con il Servizio Tecnico incaricato delle prove.

Il veicolo deve essere in buone condizioni, adeguato ad essere oggetto della trasformazione necessaria all'installazione del sistema di riqualificazione elettrica, come attestato dal costruttore. Per i successivi esemplari tale verifica deve essere redatta sotto la responsabilità dell'installatore. In ogni caso, il veicolo oggetto della riqualificazione elettrica deve essere in regola con le prescrizioni di cui all'art. 80 del Nuovo codice della strada.

Il veicolo base prescelto per le prove deve essere certificato secondo le prescrizioni del regolamento UNECE 10.03 "disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli riguardo alla loro compatibilità elettromagnetica" ovvero in base alla direttiva 72/245/CEE come modificata almeno dalla direttiva 2004/104/CE. Qualora il veicolo base non risulti conforme alle norme anzidette, lo stesso veicolo deve essere verificato nella sua interezza secondo il regolamento UNECE 10.04.

Per i casi indicati all'art. , comma 3, del Decreto, le verifiche e prove necessarie per accertare che le modifiche effettuate assicurino un livello di sicurezza e di prestazioni non inferiori a quello del veicolo originario debbono essere effettuate su ogni singolo tipo di veicolo sul quale è destinato il sistema di riqualificazione elettrica.

Gli esemplari successivi devono essere stati immatricolati in base ad una delle certificazioni anzidette.

3. Ulteriori prescrizioni

Il veicolo può essere dotato di un dispositivo acustico per segnalare in modo continuo e adeguato la propria presenza in prossimità di aree accessibili ad utenza pedonale. Tale dispositivo può disattivarsi automaticamente al raggiungimento di una velocità pari a 20 km/h.

Il veicolo deve essere munito di un dispositivo di sicurezza per la sosta. L'eventuale mancata attivazione di tale dispositivo deve essere segnalato tramite un meccanismo ad avviso ottico e/o acustico e/o meccanico.

Il serbatoio del combustibile convenzionale (benzina o gasolio) e quelli di LPG o CNG, eventuali presenti, per l'alimentazione del motore, devono essere rimossi o resi inutilizzabili prima dell'installazione del sistema di riqualificazione elettrica.

Non devono essere modificati i dispositivi di sicurezza attiva e passiva del veicolo base, obbligatori per l'omologazione. In caso contrario dovranno essere ripetute le corrispondenti prove di omologazione.

(5) Allegato così sostituito dall' art. unico, Decreto 1° febbraio 2017.

Allegato D

[Modello certificato di conformità per sistema di riqualificazione elettrica - (art. 5, comma 3)]

Scarica il file

Allegato E ⁽⁶⁾

[Dichiarazione concernente l'installazione sul veicolo del sistema di riqualificazione elettrica - (art. 6, comma 1)]

Scarica il file

(6) Allegato così sostituito dall' art. unico, Decreto 1° febbraio 2017.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Legge 7 agosto 2012, n. 134

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante
Misure urgenti per la crescita del Paese

(Gazzetta Ufficiale n. 187 dell'11 agosto 2012 - Suppl. Ordinario n. 171)

Art. 17 septies

Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica

**Piano Nazionale Infrastrutturale
per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica**

PNire

Aggiornamento 2015



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

*Aggiornamento 2015***1. INTRODUZIONE**

Il presente documento rappresenta l'aggiornamento del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad Energia Elettrica approvato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con DPCM del 26 settembre 2014 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n° 280 del 02-12-2014.

L'aggiornamento, redatto in ottemperanza alle disposizioni di cui al Comma 2 dell'art. 17-Septies, Legge 134/2012, costituisce un approfondimento dei contenuti riportati nel succitato Piano, sostituendolo nei contenuti e nella sua validità.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

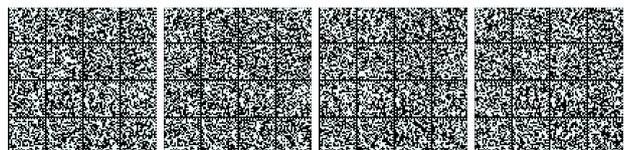
2. IL CONTESTO NORMATIVO EUROPEO

2.1 Base normativa

La definizione del Piano Nazionale ha utilizzato come base normativa una serie di studi, direttive, regolamenti e Comunicazioni che la Commissione Europea, ad oggi, ha realizzato per regolare e dare impulso allo sviluppo del settore.

Nello specifico:

- **Strategia "Europa 2020"** che mira a promuovere i veicoli "verdi" incentivando la ricerca, fissando standard comuni e sviluppando l'infrastruttura necessaria. Nello specifico nella comunicazione intitolata "Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva", la Commissione ha illustrato misure per migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.
- **Strategia "Trasporti 2050"**, una Roadmap per un settore trasporti competitivo e obiettivi ambiziosi di sostenibilità:
 - riduzione del 60% delle emissioni di CO2 nei trasporti
 - forte impegno sul fronte dei veicoli 100% elettrici e ibridi a basse emissioni
 - presenza preponderante di veicoli ecologici nelle città europee
- **Direttiva 2009/33/CE del 23 aprile 2009 relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico** nel trasporto stradale, che mira a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e a migliorare la qualità dell'aria (in particolare nelle città). La stessa Direttiva sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili ha fissato un obiettivo del 10% per quanto riguarda la quota di mercato delle energie rinnovabili presenti nei combustibili per il trasporto.
- **Regolamento (CE) n. 443/2009 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture** nuove da raggiungere entro il 2015 (*sarà riesaminato entro il 2013 con obiettivo 2020: 95 g CO2/km*)
- **"Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico" del 28 aprile 2010**
 - Indica linee di azione per i veicoli verdi, tra i quali i veicoli ad alimentazione elettrica e ibrida
 - Sostegno alla ricerca e all'innovazione (*recupero di competitività europea - profili occupazionali*)
 - Incentivi esistenti troppo diversificati tra gli Stati membri
 - Standardizzazione dell'interfaccia veicolo/rete (*anche sotto il profilo della comunicazione/negoziazione*)
 - Potenziamento dell'infrastruttura di ricarica (*impegno della Commissione ad "assumere un ruolo guida" e a definire forme di finanziamento per gli investimenti*)
 - Integrazione con le politiche pro-fonti rinnovabili
- Il **Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"** del **28 marzo 2011** ha esortato a mettere fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti. Di conseguenza la Commissione si è impegnata a elaborare una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la relativa infrastruttura. Il Libro bianco ha fissato inoltre un obiettivo del 60% in materia di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, da conseguire entro il 2050.
- La **relazione del gruppo di alto livello CARS 21 del 6 giugno 2012** ha indicato che la mancanza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi armonizzata a livello dell'Unione ostacola l'introduzione sul mercato di veicoli alimentati con combustibili alternativi e ne ritarda i benefici per l'ambiente. La comunicazione della Commissione dal titolo **"CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa"** ha fatto proprie le principali raccomandazioni del gruppo di alto livello CARS 21 e ha presentato un piano d'azione basato su quest'ultime.
- Conclusioni sul **quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima (Pacchetto Clima Energia)** del Consiglio europeo 23 e 24 ottobre 2014.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

Inoltre, sono state prese in considerazione le analisi e gli spunti propositivi avanzati da:

- **European Automobile Manufacturers' Association** nel Position Paper del 4 maggio 2012;
- **l'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas** nelle memorie del
 - 21 gennaio 2011 - Indagine conoscitiva sullo sviluppo della mobilità elettrica - Memoria per le Commissioni riunite Trasporti e Attività produttive della Camera dei Deputati
 - 7 giugno 2012 (241/2012/1/eel) - VIII Commissione Ambiente Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati
- **Commissione Italiana Veicoli Elettrici a Batteria, Ibridi e a Celle a combustione (CIVES)** del Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI) nel Position Paper del 18 dicembre 2012 sul sostegno alla mobilità stradale sostenibile con veicoli a tecnologia elettrica
- dell'Unione dell'Industria dell'elettricità Europea **EURELECTRIC**
 - nel Position Paper "*Facilitating e-mobility: EURELECTRIC views on charging infrastructure*" del marzo 2012
 - nel concept paper "*Deploying publicly accessible charging infrastructure for electric vehicles: how to organise the market?*" del luglio 2013

2.2 La visione europea: i contenuti della Direttiva

Il 22 ottobre 2014 è stata pubblicata la Direttiva 2014/94/EU del Parlamento Europeo e del Consiglio *sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi*.¹

La Direttiva inquadra le principali opzioni in materia di combustibili alternativi come quelle costituite dall'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale, in forma di gas naturale compresso (GNC), gas naturale liquefatto (GNL), o gas naturale in prodotti liquidi (GTL), e gas di petrolio liquefatto (GPL).

L'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura è considerata un ostacolo notevole alla diffusione sul mercato dei veicoli alimentati da combustibili alternativi e alla loro accettazione da parte dei consumatori.

Inoltre, l'assenza di uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta e la mobilità diffusa all'interno dell'UE sul versante della domanda. È necessario costruire nuove reti infrastrutturali, in particolare per l'elettricità.

L'elettricità è un vettore energetico - pulito in termini di emissioni - una volta prodotta, idoneo in particolare per favorire la diffusione dei veicoli ad alimentazione elettrica (elettrici puri / ibridi Plug in), compresi quelli a due ruote, negli agglomerati urbani con vantaggi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico.

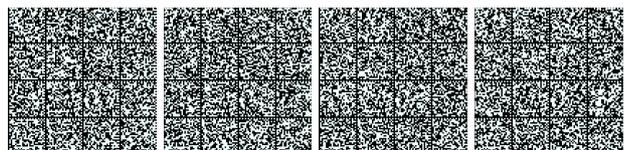
La Direttiva mira a garantire la costruzione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e l'attuazione nell'Unione europea delle specifiche tecniche comuni per tale infrastruttura, con l'obiettivo di facilitare il lavoro delle forze del mercato e di contribuire con questa iniziativa alla crescita economica in Europa.

La Direttiva, quindi, stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La direttiva stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.

Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva devono essere attuate dagli Stati Membri *entro il 18 novembre 2016*.

Fornitura dell'energia elettrica per il trasporti

¹ La Direttiva rappresenta il risultato di un lavoro svolto dagli Stati Membri e dalla Commissione Europea sulla base della proposta di Direttiva del 24 gennaio 2013.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

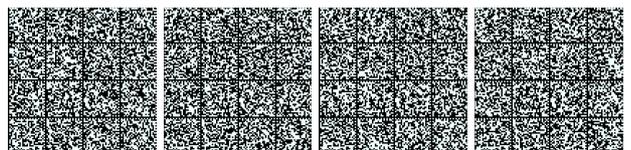
In particolare, rispetto al tema della fornitura dell'energia elettrica per il trasporti (ex art. 4), ed in particolare per i trasporti su strada, la Direttiva dispone quanto segue:

1. Diffusione e caratteristiche tecnologiche dei punti di ricarica

- Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un **numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico** in modo da garantire che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri. Gli Stati membri possono inoltre adottare, nei loro quadri strategici nazionali, misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.
- La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui sopra e, se del caso, presenta una proposta volta a modificare la direttiva, tenendo conto dello sviluppo del mercato dei veicoli elettrici, **per garantire che un ulteriore numero di posti di ricarica accessibili al pubblico sia realizzato** in ciascuno Stato membro **entro il 31 dicembre 2025, almeno:**
 - sulla rete centrale della TEN-T,
 - negli agglomerati urbani/suburbani,
 - e, in altre zone densamente popolate.
- Gli Stati membri assicurano che
 - i **punti di ricarica di potenza standard a corrente alternata (AC)** per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano muniti, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. Mantenendo la compatibilità del tipo 2, tali prese fisse possono essere munite di dispositivi quali otturatori meccanici.
 - i **punti di ricarica di potenza elevata a corrente alternata (AC)** i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2.
 - i **punti di ricarica di potenza elevata a corrente continua (DC)** i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato «Combo 2», quali descritti nella norma EN62196-3.
- Gli Stati membri assicurano che sia valutata nei rispettivi quadri strategici nazionali la necessità di fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna e le navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, quale priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali. Rispetto a tale tema, gli Stati membri assicurano che
 - **le installazioni per la fornitura di elettricità (nonché la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi) per il trasporto marittimo** ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.
- La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica accessibili al pubblico, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, si avvale di sistemi di misurazione intelligenti, quali definiti all'articolo 2, punto 28, della direttiva 2012/27/UE ed è conforme ai requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale direttiva.

2. Accesso alla ricarica

- Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano liberi di acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione, ove questi accetti. Gli operatori dei punti di ricarica sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono, inoltre, modalità di ricarica ad hoc per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati.
- Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperino su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico.
- Gli Stati membri assicurano che il quadro giuridico preveda la possibilità che la fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica formi oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati detti punti di ricarica.

3. Punti di ricarica senza fili e sostituzione di batterie per i veicoli a motore

Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue l'elaborazione da parte degli organismi di normazione competenti di norme europee contenenti specifiche tecniche dettagliate, per i punti di ricarica senza fili e la sostituzione di batterie per i veicoli a motore, e per i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L e per gli autobus elettrici.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 al fine di:

- a) integrare l'allegato delle Specifiche Tecniche (cfr Allegato II) per:
 - Punti di ricarica senza fili per veicoli a motore
 - Sostituzione di batterie per veicoli a motore
 - Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L
 - Punti di ricarica per autobus elettrici
 - Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna.al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme europee;
- b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione.

Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi contenute o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.

Quadro strategico nazionale

1. Ciascuno Stato membro adotta un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura. Esso comprende quantomeno i seguenti elementi:

- una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando, se del caso, la continuità transfrontaliera,
- gli obiettivi nazionali per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. Questi obiettivi nazionali sono stabiliti e possono essere riveduti sulla base di una valutazione della domanda nazionale, regionale o a livello di Unione, pur garantendo il rispetto dei requisiti minimi dell'infrastruttura illustrati nella direttiva,
- le misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nel rispettivo quadro strategico nazionale,
- le misure che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico,
- la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico,
- la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di rifornimento per il GNC,



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T,
- la valutazione della necessità di installare fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.

Gli Stati membri garantiscono che i quadri strategici nazionali tengano conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti sul proprio territorio, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili.

I quadri strategici nazionali tengono conto, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, nonché di quelli delle parti interessate.

Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi della direttiva siano coerenti e coordinate.

Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali entro il 18 novembre 2016.

Informazione agli utenti

Gli Stati membri assicurano che siano rese disponibili informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda i veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica. Tali informazioni sono rese disponibili:

- o nei manuali dei veicoli a motore,
- o nei punti di rifornimento e ricarica,
- o sui veicoli a motore,
- o presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul loro territorio.

Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai loro manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

La comunicazione delle informazioni di cui sopra si basa sulle disposizioni in materia di etichettatura per quando riguarda la conformità dei combustibili alle norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche dei combustibili. Qualora tali norme riguardino una rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, la rappresentazione grafica è semplice e facile da comprendere, e collocata in maniera chiaramente visibile:

- a) sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato;
- b) sui tappi dei serbatoi di carburante, o nelle immediate vicinanze, di tutti i veicoli a motore raccomandati e compatibili con tale combustibile e nei manuali dei veicoli a motore, quando tali veicoli a motore sono immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

Gli Stati membri assicurano che, ove disponibili, i dati riportanti l'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla direttiva sono accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria. Per i punti di ricarica i dati, ove disponibili, possono includere informazioni sull'accessibilità in tempo reale e informazioni sulla ricarica storiche e in tempo reale.

Relazione

Gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sull'attuazione del quadro strategico nazionale entro il 18 novembre 2019 e, successivamente, con cadenza triennale. Tali relazioni comprendono le informazioni di seguito elencate e, se del caso, includono una giustificazione pertinente concernente il livello di conseguimento degli obiettivi nazionali:

1. **Misure giuridiche** Le informazioni sulle misure giuridiche, che possono consistere in misure legislative, regolamentari o amministrative a sostegno della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali licenze edilizie, licenze per la costruzione di parcheggi, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di rifornimento.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

2. **Misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale** Le informazioni su tali misure includono i seguenti elementi:
 - a. incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura,
 - b. disponibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e l'infrastruttura pertinente,
 - c. uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti, - incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad esempio, accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie dedicate,
 - d. valutazione della necessità di punti di rifornimento di jet fuel rinnovabile negli aeroporti della rete centrale della TEN-T,
 - e. procedure tecniche e amministrative e normativa in relazione all'autorizzazione della fornitura di combustibili alternativi al fine di agevolarne il processo autorizzativo.
3. **Misure a sostegno della realizzazione e della produzione** Stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo). Stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto. Valutazione di eventuali esigenze particolari durante la fase iniziale della realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi.
4. **Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione** Stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione sui combustibili alternativi, ripartiti per combustibile e per modo di trasporto.
5. **Obiettivi**
 - a) stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030,
 - b) livello di conseguimento degli obiettivi nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo),
 - c) livello di conseguimento degli obiettivi nazionali, anno per anno, per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto,
 - d) informazione sulla metodologia applicata per tener conto dell'efficienza di ricarica dei punti di ricarica di potenza elevata.
6. **Sviluppi delle infrastrutture per i combustibili alternativi** Evoluzione della domanda (capacità effettivamente utilizzata) e dell'offerta (capacità supplementare dell'infrastruttura).



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

3. LA LEGGE N. 134 DEL 7 AGOSTO 2012

3.1 I contenuti della Legge e l'art. 17 septies

La **Legge del 7 agosto 2012, n. 134** - ha dedicato un Capo specifico (Capo IV bis) alla predisposizione di disposizioni volte a favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive².

Il succitato capo è finalizzato allo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.

I principali elementi per i quali occorre fornire un lessico da condividere per il prosieguo del Piano sono:

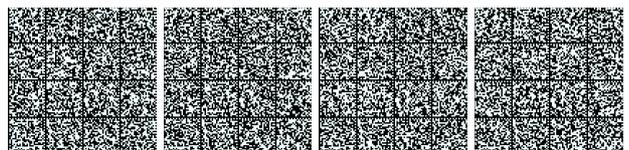
- a) **reti infrastrutturali** per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, i prodotti, le reti e gli impianti che consentono ai veicoli alimentati ad energia elettrica di riapprovvigionarsi di energia mediante qualsiasi tecnologia, compresa la sostituzione delle batterie o tecnologie equivalenti;
- b) **veicoli a trazione elettrica**, veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione esclusivamente di tipo elettrico e completamente immagazzinata a bordo;
- c) **veicoli a trazione ibrida**, i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di un motogeneratore termico volto anche alla generazione di energia elettrica, che integra una fonte di energia elettrica disponibile a bordo:
 - I. i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di un motogeneratore termico volto anche alla generazione di energia elettrica, che integra una fonte di energia elettrica disponibile a bordo (**funzionamento ibrido**);
 - II. i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta direttamente alla trazione, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo anche mediante il funzionamento autonomo di una sola delle motorizzazioni esistenti (**funzionamento ibrido bimodale**);
 - III. i veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico volta sia alla trazione sia alla produzione di energia elettrica, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo sia mediante il funzionamento contemporaneo delle due motorizzazioni presenti sia mediante il funzionamento autonomo di una sola di queste (**funzionamento ibrido multimodale**).

Al fine di perseguire i livelli prestazionali in materia di emissioni delle autovetture fissati dal regolamento (CE) n. 443/2009 del 23 aprile 2009, del Parlamento europeo e del Consiglio e di contribuire alla strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico, di cui alla comunicazione COM(2010)186 della Commissione, del 28 aprile 2010, **la realizzazione delle reti infrastrutturali nel territorio nazionale** costituisce obiettivo prioritario e urgente dei seguenti interventi:

- 1) interventi statali e regionali a tutela della salute e dell'ambiente;
- 2) interventi per la riduzione delle emissioni nocive diffuse nell'atmosfera, per la diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico e per il contrasto a possibili danni alla salute e del riscaldamento globale prodotto dall'uso di combustibili fossili;
- 3) interventi per l'ammodernamento del sistema stradale urbano ed extraurbano;
- 4) interventi per la promozione della ricerca e dello sviluppo nel settore delle tecnologie avanzate;
- 5) interventi per l'incentivazione dell'economia reale e per l'adeguamento tecnologico e prestazionale degli edifici pubblici e privati.

Lo Stato, le Regioni e gli Enti locali perseguono l'obiettivo di tutela della salute e dell'ambiente, secondo le rispettive competenze costituzionali, anche mediante interventi di incentivazione, di semplificazione delle procedure, di tariffazione agevolata e di definizione delle specifiche tecniche dei prodotti e dell'attività edilizia.

² La medesima legge allo stesso Capo istituisce una misura di incentivazione ai veicoli a basse emissioni complessive, che ha consentito di agevolare l'immatricolazione già nel 2013 di 605 veicoli elettrici (contribuendo all'aumento del 67% sul 2012) e 541 veicoli ibridi, e nel 2014 già 1636 veicoli ibridi e 166 elettrici.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

In tal senso si colloca il **Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica**, che riprende l'articolo 3 della Proposta di Direttiva Europea con la quale la Commissione Europea chiede agli Stati membri di definire quadri strategici nazionali per lo sviluppo dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura.

Il Piano nazionale ha come oggetto la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nonché interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti.

Il Piano nazionale **definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale**, sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili della congestione di traffico veicolare privato, della criticità dell'inquinamento atmosferico e dello sviluppo della rete stradale urbana ed extraurbana e di quella autostradale.

L'articolo 17-septies della succitata legge evidenzia come al fine di garantire in tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica debba essere redatto un Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica che dovrà prevedere:

- a) l'istituzione di un **servizio di ricarica dei veicoli**, a partire dalle **aree urbane**, applicabile nell'**ambito del trasporto privato e pubblico** e conforme agli **omologhi servizi dei Paesi dell'Unione europea**, al fine di **garantirne l'interoperabilità** in ambito internazionale;
- b) l'introduzione di **procedure di gestione del servizio di ricarica** di cui alla lettera a) basate sulle peculiarità e sulle potenzialità delle infrastrutture relative ai contatori elettronici, con particolare attenzione:
 - I. all'assegnazione dei costi di ricarica al cliente che la effettua, identificandolo univocamente;
 - II. alla predisposizione di un sistema di tariffe differenziate;
 - III. alla regolamentazione dei tempi e dei modi di ricarica, coniugando le esigenze dei clienti con l'ottimizzazione delle disponibilità della rete elettrica, assicurando la realizzazione di una soluzione compatibile con le regole del libero mercato che caratterizzano il settore elettrico.
- c) l'**introduzione di agevolazioni**, anche amministrative, in favore dei titolari e dei gestori degli impianti di distribuzione del carburante per l'ammodernamento degli impianti attraverso la realizzazione di infrastrutture di ricarica per i veicoli alimentati ad energia elettrica;
- d) la **realizzazione di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti**
- e) la **promozione della ricerca tecnologica** volta alla realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

3.2 Le misure connesse

3.2.1 Semplificazione dell'attività edilizia e diritto ai punti di ricarica (rif. Art. 17-quinquies)

1. Al comma 2 dell'articolo 4 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono premessi i seguenti:

«**1-ter**. Entro il 1° giugno 2014, i comuni adeguano il regolamento di cui al comma 1 prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia, l'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso.

1-quater. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1-ter del presente articolo, le regioni applicano, in relazione ai titoli abilitativi edilizi difforni da quanto ivi previsto, i poteri inibitori e di



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

annullamento stabiliti nelle rispettive leggi regionali o, in difetto di queste ultime, provvedono ai sensi dell'articolo 39.

1-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 1-ter e 1-quater non si applicano agli immobili di proprietà delle amministrazioni pubbliche».

2. Fatto salvo il regime di cui all'articolo 1102 del codice civile, le opere edilizie per l'installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli in edifici in condominio sono approvate dall'assemblea di condominio, in prima o in seconda convocazione, con le maggioranze previste dall'articolo 1136, secondo comma, del codice civile.

3. Nel caso in cui il condominio rifiuti di assumere, o non assuma entro tre mesi dalla richiesta fatta per iscritto, le deliberazioni di cui al comma 2, il condomino interessato può installare, a proprie spese, i dispositivi di cui al citato comma 2, secondo le modalità ivi previste. Resta fermo quanto disposto dagli articoli 1120, secondo comma, e 1121, terzo comma, del codice civile.

3.2.2 Disposizioni in materia urbanistica (rif. Art. 17-sexies)

1. Le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica costituiscono opere di urbanizzazione primaria realizzabili in tutto il territorio comunale.

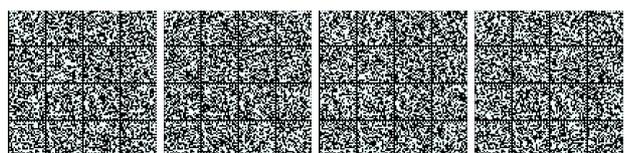
2. Le leggi regionali stabiliscono contenuti, modalità e termini temporali tassativi affinché gli strumenti urbanistici generali e di programmazione territoriale comunali e sovracomunali siano adeguati con la previsione di uno standard minimo di dotazione di impianti pubblici di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e in coerenza con il Piano nazionale di cui all'articolo 17-septies.

3. Le leggi regionali prevedono, altresì, che gli strumenti urbanistici e di programmazione siano adeguati con la previsione di uno standard minimo di dotazione di impianti di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica ad uso collettivo a corredo delle attività commerciali, terziarie e produttive di nuovo insediamento.

3.2.3 Azioni di sostegno alla ricerca (rif. Art. 17-octies)

1. Ai fini della promozione della ricerca tecnologica di cui all'articolo 17-septies, comma 4, lettera e), del presente decreto, a valere sulle risorse del Fondo rotativo di cui all'articolo 1, comma 354, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, e successive modificazioni, è attivata un'apposita linea di finanziamento dei programmi di ricerca finalizzati:

- a) alla progettazione dei dati e dei sistemi interconnessi necessari per supportare le reti locali delle stazioni di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica collegati alle reti di distribuzione dell'energia elettrica;
- b) alla pianificazione delle modifiche di progettazione necessarie per garantire un'efficace gestione e funzionamento delle reti di distribuzione dell'energia elettrica;
- c) alla valutazione delle problematiche esistenti e dei probabili sviluppi futuri relativi agli aspetti normativi e commerciali delle reti infrastrutturali;
- d) alla realizzazione di un'unità di bordo che comunica con la stazione di ricarica, volta a ricaricare la batteria automaticamente a un prezzo conveniente quando la rete di distribuzione dell'energia elettrica non è sovraccarica;
- e) allo sviluppo di soluzioni per l'integrazione e l'interoperabilità tra dati e sistemi a supporto delle stazioni di ricarica e relative unità di bordo, di cui alle lettere da a) a d), con analoghe piattaforme di informazione sulla mobilità, per la gestione del traffico in ambito urbano;
- f) alla ricerca sulle batterie ricaricabili.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

3.2.4 Incentivi per l'acquisto di veicoli (rif. Art. 17-decies)³

1. A coloro che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica a basse emissioni complessive e che consegnano per la rottamazione un veicolo di cui siano proprietari o utilizzatori, in caso di locazione finanziaria, da almeno dodici mesi, è riconosciuto un contributo pari al:

- a) 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 5.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 50 g/km;
- b) 15 per cento del prezzo di acquisto, nel 2015, fino ad un massimo di 3.500 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 50 g/km;
- c) 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 4.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 95 g/km;
- d) 15 per cento del prezzo di acquisto, nel 2015, fino ad un massimo di 3.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 95 g/km;
- e) 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2013 e 2014, fino ad un massimo di 2.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 120 g/km; un massimo di 1.800 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO2 non superiori a 120 g/km.

2. Il contributo spetta per i veicoli acquistati e immatricolati tra il 1° gennaio 2013 e il 31 dicembre 2015 a condizione che:

- a) il contributo di cui al comma 1 risulti ripartito in parti uguali tra un contributo statale, nei limiti delle risorse di cui all'articolo 17-undecies, comma 1, e uno sconto praticato dal venditore;
- b) il veicolo acquistato non sia stato già immatricolato in precedenza;
- c) il veicolo consegnato per la rottamazione appartenga alla medesima categoria del veicolo acquistato e risulti immatricolato almeno dieci anni prima della data di acquisto del veicolo nuovo di cui alla lettera b);
- d) il veicolo consegnato per la rottamazione sia intestato, da almeno dodici mesi dalla data di acquisto del veicolo nuovo di cui alla lettera b), allo stesso soggetto intestatario di quest'ultimo o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto del medesimo veicolo, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, che sia intestato, da almeno dodici mesi, al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei predetti familiari;
- e) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e siano indicate le misure dello sconto praticato e del contributo statale di cui al comma 1.

3. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di consegnare il veicolo usato ad un demolitore e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

4. I veicoli usati di cui al comma 3 non possono essere rimessi in circolazione e devono essere avviati o alle case costruttrici o ai centri appositamente autorizzati, anche convenzionati con le stesse, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

5. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto.

6. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito di imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute, anche in acconto, per l'esercizio in cui viene richiesto al pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per i successivi.

7. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore:

- a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;

³ La legge 23 dicembre 2014, n. 190 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (Legge di stabilità 2015) ha apportato: con l'art. 1, comma 222, lettere a) e b) la modifica dell'art. 17-undecies, commi 1 e 6, disponendo che il fondo istituito nello stato di previsione della spesa del Ministero dello Sviluppo Economico per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui all'articolo 17-decies non abbia dotazione finanziaria per l'anno 2015.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- b) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato o, in caso di loro mancanza, copia dell'estratto cronologico;
- c) originale del certificato di proprietà relativo alla cancellazione per demolizione, rilasciato dallo sportello telematico dell'automobilista di cui al comma 3;
- d) certificato dello stato di famiglia, nel caso previsto dal comma 2, lettera d).

3.2.5 Indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas (rif. Art. 17-novies)

1. Entro un mese dalla data di approvazione del Piano nazionale, il Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, formula indicazioni all'Autorità per l'energia elettrica e il gas concernenti le reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, con particolare riguardo ai seguenti aspetti:

- a) determinazione da parte dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas di tariffe per il consumo dell'energia elettrica di ricarica dei veicoli che, nel rispetto dell'articolo 2, comma 12, lettera e), della legge 14 novembre 1995, n. 481, incentivano l'uso di veicoli alimentati ad energia elettrica ricaricabili nella fase di avvio del mercato e almeno per il primo quinquennio;
- b) fissazione di criteri specifici e differenziati rispetto a quelli relativi agli altri tipi di consumo;
- c) riconoscimento e recupero dei costi sostenuti nell'interesse generale diretti ad assicurare la qualità, l'efficienza del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e l'adeguata diffusione del medesimo nel territorio nazionale, proporzionalmente all'effetto positivo che ne deriva sugli obiettivi generali di carattere sociale di ammodernamento del Paese, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse;
- d) opportunità di differenziare il regime tariffario del servizio domestico o privato di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica da quello del servizio pubblico o collettivo svolto in forma di distribuzione commerciale nonché di contabilizzare separatamente i consumi elettrici per tale ricarica;
- e) opportunità di correlare i meccanismi tariffari per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica all'agevolazione del maggior consumo nei casi in cui l'approvvigionamento elettrico è effettuato e contabilizzato separatamente dagli altri usi;
- f) opportunità di correlare i provvedimenti di determinazione tariffaria alle ulteriori specificità della filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli.

2. Entro due mesi dall'avvenuta formulazione delle indicazioni di cui al comma 1 del presente articolo, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas assume i provvedimenti di sua competenza, con particolare riferimento a quanto indicato dall'articolo 2, comma 12, lettere da d) a h) , della legge 14 novembre 1995, n. 481.

3. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas provvede annualmente a quanto indicato dall'articolo 2, comma 12, lettera n) , della legge 14 novembre 1995, n. 481, in relazione alla filiera della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica per la ricarica dei veicoli, formulando le osservazioni e le proposte di cui alla lettera a) del medesimo comma 12.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

4. IL PERCORSO IDENTIFICATO

La prima versione del Piano Nazionale (**anno 2013-2014**) è stata individuata attraverso un percorso condiviso con i principali stakeholder del settore che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha attivato attraverso un piano di attività così definito:

1. Incontri bilaterali con i principali stakeholders della mobilità ad alimentazione elettrica nel Paese e raccolta materiale informativo, oltre che acquisizione di informazioni, pareri e viste tecnologiche;
2. Definizione di un indice e di una struttura di massima del Piano;
3. Redazione delle linee guida;
4. Attivazione di una consultazione pubblica delle Linee Guida;
5. Acquisizione di osservazioni e pareri;
6. Redazione del documento finale del Piano.

I soggetti interessati nella prima fase di consultazioni sono stati **ENEL S.p.A., A2A S.p.A., Federazione Anie** (*Federazione Nazionale Imprese Elettrotecniche ed Elettroniche*), **AEEGSI** (*Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas e il Sistema Idrico, prima AEEG - Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas*), **CEI-Cives** (*Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile - sezione italiana dell'AVERE, European Association for Battery, Hybrid and Fuel cell Electric Vehicles promossa dalla CEE nel 1978*) nell'ambito del CEI - Comitato Elettrotecnico Italiano ed **ENEA** (*Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile*).

Tali consultazioni non si sono ritenute esaurienti, ma hanno rappresentato un punto di partenza; per questo motivo il Ministero ha poi attivato una consultazione pubblica aperta a tutti gli altri soggetti a vario titolo coinvolti dal 10 aprile 2013 al 10 maggio 2013.

Nell'ambito della realizzazione del percorso sopra citato si è collocato il testo della Proposta di Direttiva della Commissione Europea del 24 gennaio 2013 che, seppur ancora in forma di proposta, forniva alcuni elementi interessanti che sono stati ripresi nel testo del Piano.

Il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad Energia Elettrica ha raggiunto l'intesa in Conferenza Unificata il *17 ottobre 2013* ed è stato approvato con Delibera CIPE del *14 febbraio 2014*. Infine, così come disposto dal comma 1 dell'art. 17 septies il Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con DPCM del 26 settembre 2014 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n° 280 del 02-12-2014) ha approvato il Piano Nazionale PNire.

Il Piano ha inoltre indicato la costituzione del Tavolo Tecnico Misteg (*coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e composto dal Ministero dello Sviluppo Economico e l'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas ed il Sistema idrico*). Lo stesso Tavolo Tecnico nel corso delle sue attività di aggiornamento del Piano Nazionale ha previsto l'estensione della partecipazione al Tavolo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, che quindi ne costituisce parte integrante in qualità di membro.

Il Tavolo Tecnico così composto rappresenta lo strumento attraverso il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito dell'aggiornamento previsto dalla Legge (comma 2, art. 17-septies), lavora sui temi che necessitano di una aggiornamento rispetto allo scenario normativo e tecnologico nazionale e comunitario, in primis, sugli sviluppi della rete, della diffusione dei veicoli e del consolidamento degli standard tecnologici.



5. STRUTTURA E FASI DEL PIANO

La carenza di combustibili fossili e le problematiche ambientali legate alle emissioni di CO2 sono questioni con le quali il globo terrestre deve confrontarsi ogni giorno. Nel nostro Paese il settore dei trasporti incide per circa il 30% dei fabbisogni energetici e origina il 30% delle emissioni di CO2. L'industria dell'auto ha risposto a tal proposito iniziando la produzione di veicoli ad alimentazione elettrica ed i primi risultati concreti sono oggi disponibili. Le case automobilistiche hanno già in produzione autoveicoli ad alimentazione elettrica ed ibride che hanno autonomia e prestazioni sufficienti a sostituire i veicoli a propulsione tradizionale, almeno per le aree metropolitane e per la maggior parte degli spostamenti sistematici degli italiani.

La diffusione dei veicoli ad alimentazione elettrica nel mercato automobilistico deve essere accompagnata da un'adeguata predisposizione della rete di distribuzione, potenziandola dove necessario, in particolar modo dovranno essere realizzate apposite stazioni di ricarica.

Tra i punti più importanti, sottolineati dalla Commissione Europea, c'è quello che sostiene che per i veicoli ad alimentazione elettrica dovrà esserci uno standard che permetterà di effettuare le ricariche in ogni parte d'Europa, incoraggiando "i punti di ricarica pubblicamente accessibili".

Riuscire a rendere disponibile l'accesso all'energia per ricaricare gli autoveicoli ad alimentazione elettrica, ovunque e in qualsiasi momento, risulta quindi indispensabile per la futura diffusione dei veicoli elettrici stessi.

La Commissione suggerisce poi che i siti di ricarica siano creati su tutto il territorio dell'Unione, in collegamento con reti elettriche intelligenti (*smart*), in grado di "comunicare" con i centri di fornitura e distribuzione energetica, per ottimizzare l'uso dell'energia, minimizzare le congestioni e ridurre gli sprechi. La Direttiva AFID (*Alternative Fuel Infrastructure Development*) infine sottolinea l'importanza della ricerca nel miglioramento dei sistemi di riuso e riciclo delle batterie, allo scopo di sfruttare pienamente tutte le opportunità di beneficiare della sostenibilità dei veicoli ad alimentazione elettrica.

Si richiama, inoltre, l'indicazione che nel predisporre l'infrastruttura per i veicoli ad alimentazione elettrica è necessario tenere conto dell'interazione di tale infrastruttura con il sistema elettrico come pure della politica dell'Unione in materia di energia elettrica. È necessario che la creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici siano realizzati con le modalità di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate alla creazione o alla gestione di infrastrutture di ricarica. I veicoli elettrici potrebbero contribuire alla stabilità della rete elettrica ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta o di maggiore offerta da fonte rinnovabile non programmabile e reimmettendo nella rete l'elettricità contenuta nelle batterie in fasi di elevata domanda generale di elettricità. Per questo i punti di ricarica dovrebbero essere dotati di contatori intelligenti e il prezzo dell'elettricità nei punti di ricarica dovrebbe essere basato sul mercato elettrico, in modo da promuovere un consumo (e uno stoccaggio diffuso) flessibile dell'elettricità grazie a una tariffazione dinamica.

In tale scenario si colloca il Piano Nazionale che, viste le odierne caratteristiche del mercato della mobilità elettrica ancora non consolidata ma bensì in fase di sviluppo e sperimentazione sia lato infrastrutture di ricarica che lato veicoli, individua la necessità di dividere il periodo di sviluppo in due fasi principali e consequenziali che portano, attraverso aggiornamenti annuali del Piano, ad una politica consolidata e condivisa della mobilità elettrica con un orizzonte temporale fino al 2020:

- **Fase 1 (Definizione e Sviluppo)** - intesa come una fase preparatoria che pone le basi per l'introduzione di una dimensione minima di veicoli ad alimentazione elettrica in Italia e nell'UE anche grazie ad una infrastrutturazione di base che garantisca gli spostamenti all'interno della città e gli spostamenti pendolari che coinvolgono le aree metropolitane nazionali;
- **Fase 2 (Consolidamento)** - il periodo in cui verranno emanate norme comuni e condivise tra Stati Membri in accordo con le Case Automobilistiche e gli enti di standardizzazione/normazione. Tali norme armonizzate dovranno essere individuate nel breve periodo in modo da fornire alle industrie automobilistiche il tempo necessario per attuare le disposizioni all'interno dei programmi di sviluppo per i propri veicoli e adeguare le infrastrutture di ricarica. In questa fase sarà necessario completare la rete delle infrastrutture di ricarica in modo da coprire l'intero territorio nazionale e consentire una diffusione su larga scala dei veicoli ad alimentazione elettrica.

In termini temporali la prima fase si inquadra nel **periodo 2013-2016** nell'ambito della quale dovrà essere favorita l'immissione di veicoli ad alimentazione elettrica e definite le norme europee di riferimento (standard per le infrastrutture di ricarica) sulla base degli aggiornamenti tecnologici pervenuti dagli organismi tecnici di



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

riferimento (per l'Italia il CEI - Comitato Elettrotecnico Italiano); la seconda fase sviluppata nel **periodo 2017-2020** sarà di consolidamento degli standard e di diffusione su larga scala dei veicoli elettrici.

Fase	Periodo Temporale	Obiettivi generali
Fase 1 Definizione e Sviluppo	2013-2016	<ul style="list-style-type: none"> - Introduzione di una dimensione minima di veicoli elettrici - Introduzione di una infrastrutturazione di base di punti di ricarica pubblici e privati - Concertazione e definizione di standard tecnologici - Definizione, sviluppo e implementazione di policy che favoriscano lo sviluppo della mobilità elettrica - Incentivo allo sviluppo tecnologico
Fase 2 Consolidamento	2017-2020	<ul style="list-style-type: none"> - Emanazione di norme comuni e condivise tra Stati Membri - Diffusione su larga scala di veicoli ad alimentazione elettrica (puri e ibridi Plug In) - Completamento e consolidamento della rete di infrastrutture di ricarica pubblica (e privata) - Incentivo allo sviluppo tecnologico

La fase di "Definizione e Sviluppo" sarà quella che fornirà le indicazioni di base per lo sviluppo futuro della mobilità elettrica in ambito nazionale senza tralasciare gli aspetti di compatibilità tecnologica a livello europeo che concorrono a garantire l'interoperabilità a livello comunitario.

Questa fase, meglio descritta nel seguito del documento, individuerà:

1. **Criteri e filoni per lo sviluppo di una rete di ricarica elettrica nazionale**, sia in termini di quantità che di localizzazione delle infrastrutture di ricarica, caratteristiche delle stesse e filoni di sviluppo, tra i quali flotte pubbliche, private, mezzi a due ruote e aree residenziali;
2. **Modelli di riferimento** sui quali basare la diffusione delle infrastrutture di ricarica elettrica;
3. **Caratteristiche minime standard dei componenti del processo di ricarica** costituite principalmente da prese e modi di ricarica, protocolli di comunicazione e forme/strumenti per l'accesso alle infrastrutture;
4. **Policy che incentivino lo sviluppo della mobilità** elettrica monitorando e/o favorendo il coinvolgimento nell'ambito dei seguenti filoni:
 - revisione Piani Urbanistici,
 - partecipazione a progetti europei,
 - coinvolgimento degli utilizzatori finali attraverso campagne informative e politiche di condivisione delle strategie nazionali e regionali del settore.

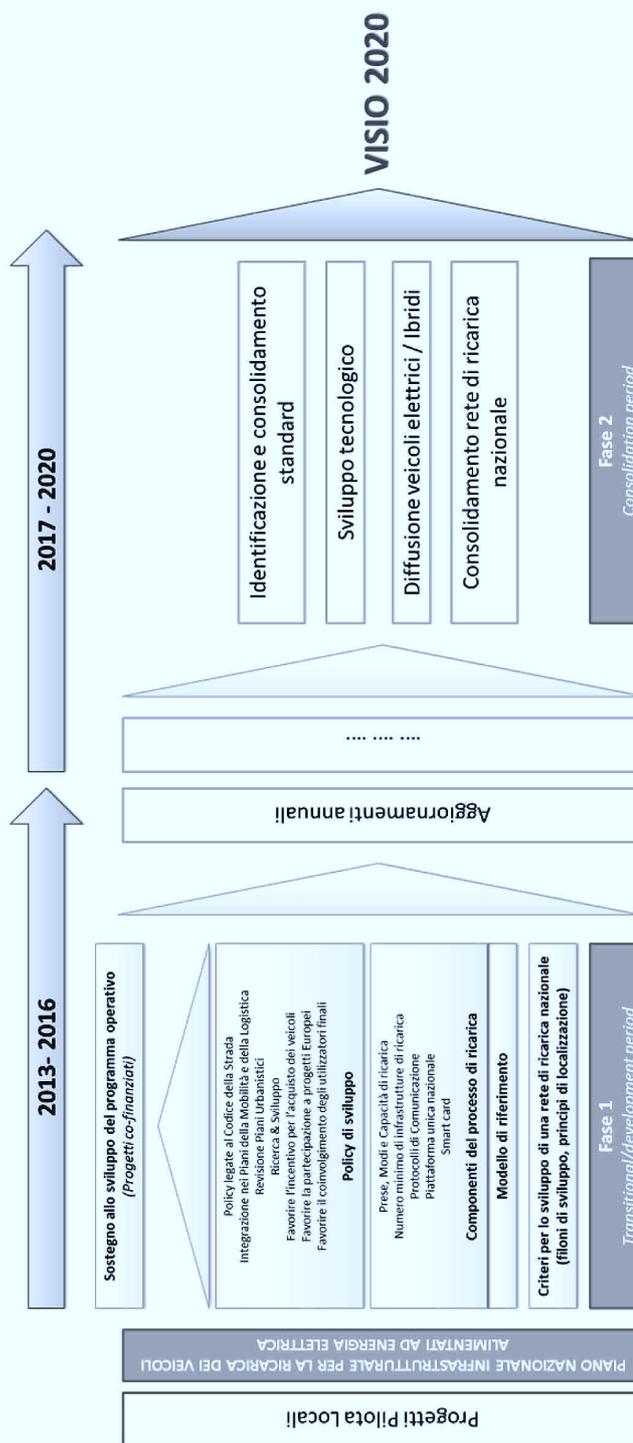
Gli elementi individuati costituiranno la base per poter testare e diffondere reti di ricarica elettrica integrate con il territorio (con un'ottica di tipo *Smart Grids*) anche grazie a progetti integrati sviluppati da Regioni, Comuni e/o società di distribuzione insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sosterrà un programma operativo fondato sull'implementazione di progetti co-finanziati e di iniziative pubblico/private e private nella direzione dello sviluppo e della ricerca di tecnologie e strutture organizzative idonee alla mobilità elettrica.

La fase di "Consolidamento", che si fonda sugli elementi di base individuati nella fase di "Definizione e Sviluppo" e sulle revisioni effettuate nell'ambito degli aggiornamenti annuali del Piano che dovranno valutare il reale stato d'avanzamento della mobilità elettrica sia in termini di diffusione dei veicoli che di infrastrutturazione dei punti di ricarica, in linea con le indicazioni fornite da ACEA (*European Automobile Manufacturers' Association*), vedrà un consolidamento degli standard comunitari ed uno sviluppo tecnologico in grado di fornire una base strutturata per le case automobilistiche e quindi la loro produzione di massa dei veicoli ad alimentazione elettrica con l'individuazione di filiere produttive dedicate. Inoltre in questa fase, sulla base degli studi sulle abitudini e le esigenze degli utenti elettrici verrà consolidata (e adeguata laddove necessario) la rete di ricarica elettrica presente sul territorio nazionale.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015



- Fasi e struttura del Piano Nazionale -

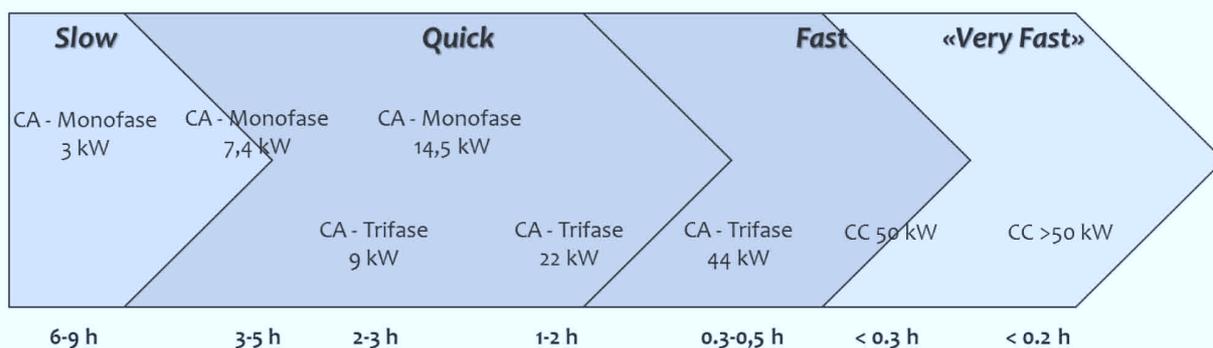


PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

Con riferimento allo sviluppo della **Prima Fase**, sulla base delle classificazioni realizzate da Cives ed Eurelectric, il Piano Nazionale individua le seguenti classi di infrastrutture di ricarica sulla base della capacità di erogazione dell'energia:

- Ricarica lenta (Slow charging) - fino a 7 kW
- Ricarica accelerata (Quick charging) - superiore a 7 e fino a 22 kW
- Ricarica veloce (Fast charging) - superiore a 22 kW (*ad oggi le sperimentazioni diffuse su scala nazionale sono quelle a 43 kW in corrente alternata e 44-50 kW in corrente continua*)



- Classi di infrastrutture di ricarica -
CA: Corrente Alternata ; CC: Corrente Continua

Il Piano identifica questa classificazione al fine di fornire un quadro più dettagliato delle reali potenzialità delle diverse infrastrutture di ricarica. In ogni caso anche per avere un perfetto allineamento con le indicazioni fornite dalla Direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che identifica:

- **«Punto di ricarica di potenza Standard»**, un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico;
- **«Punto di ricarica di potenza Elevata»**, un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW;

si riporta una tabella di comparazione tra la classificazione riportata indicata nella Direttiva Europea 2014/94/UE e quella indicata nel Piano che rappresenta una esplosione della precedente solo per quanto concerne le potenze inferiori ai 22 kW.

	≤ 7 kW	$7 < \text{ricarica} \leq 22$ kW	> 22 kW
PNire	Ricarica lenta	Ricarica accelerata	Ricarica veloce
Direttiva UE	Ricarica di potenza Standard		Ricarica di potenza Elevata

- Tabella di comparazione classificazione PNire e Direttiva 2014/94/UE -

Nel testo del Piano si farà riferimento, ove non esplicitato diversamente, alla classificazione PNire.



6. CRITERI E FILONI PER LO SVILUPPO DI UNA RETE DI RICARICA ELETTRICA NAZIONALE

6.1 I criteri adottati per la localizzazione delle infrastrutture di ricarica

Il piano di infrastrutturazione elettrica, nel breve periodo (1-3 anni, ossia 2013-2016) fornisce priorità all'infrastrutturazione delle aree urbane ed ai fenomeni di pendolarismo ad esse connessi, per ampliare l'attenzione alle aree extraurbane e autostradali nel medio-lungo periodo (dal 2017) anche con la dotazione di punti ricarica elettrica di tipo "veloce", sia in ambito pubblico che, soprattutto, presso gli attuali distributori di carburante. Tale aspetto andrà valutato in futuro anche in virtù dello sviluppo tecnologico delle infrastrutture di ricarica e delle batterie, che permetterà di aumentare l'autonomia delle vetture e diminuire i tempi di ricarica.

La normativa tecnica attuale non evidenzia restrizioni circa la necessità di presidio dei punti di ricarica di tipo *veloce* che pertanto non devono necessariamente essere installati in aree presidiate; rimane altresì inteso che per gli apparati di ricarica veloce e, tra questi soprattutto i c.d. "very fast", è fortemente auspicabile che questi siano allestiti in aree presidiate, in particolar modo nei pressi degli attuali distributori di carburante, anche per garantire la persistenza di punti di riferimento già acquisiti da parte dei conducenti di veicoli.

Per le principali aree individuate, si condivide la strutturazione nelle seguenti macro-categorie:

- pubblico (*accessibile da tutti*)
- privato accessibile al pubblico (*accessibili da tutti, ad esempio h24 o in determinate ore e/o giorni*)
- privato (*accessibile solo a privati*)

Si evidenzia inoltre l'importanza di dotare la Grande Distribuzione Organizzata (GDO), Centri Commerciali e Cinema di infrastrutture di ricarica al fine di permettere di rispettare le tempistiche e lo stile di vita degli utenti senza stravolgere le abitudini del conducente medio.

Il discorso è ancora più pregnante per le attuali stazioni di rifornimento che sono già percepite come punto di riferimento e con caratteristiche peculiari tra le quali la localizzazione in funzione della domanda reale, la video-sorveglianza, la connessione alla rete elettrica, le dotazioni di spazi di parcheggio e la mappatura nei sistemi di navigazione. Risulta strategica anche la predisposizione all'allaccio di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli per le autorimesse ed i parcheggi multipiano. Per tutte le autorimesse, parcheggi privati e parcheggi pubblici in generale si auspica la predisposizione di un numero adeguato (*e coerente con la dimensione del parcheggio*), di stalli da allestire con sistemi di ricarica. In caso di nuova costruzione tale predisposizione dovrà essere indicata in sede di progetto e garantire una percentuale dei posti dedicati ai veicoli elettrici pari **almeno al 5% del numero complessivo dei posti** messi a disposizione.

L'infrastrutturazione delle aree urbane e metropolitane deve prevedere un congruo rapporto tra le infrastrutture residenziali e quelle accessibili al pubblico.

Al fine di minimizzare l'impatto sull'utilizzo del suolo pubblico ogni infrastruttura di ricarica, fatte salve le capacità della rete elettrica presente, **dovrà permettere la ricarica simultanea di almeno due veicoli**. Tale disposizione è da intendersi in tutte quelle aree caratterizzate da disponibilità di almeno due stalli adiacenti.

Tra gli elementi che creano barriere allo sviluppo della mobilità elettrica è stata riscontrata anche la mancanza di tempistiche certe, in particolare:

- al DSO (*Distribution System Operator*) per la connessione dei sistemi di ricarica al sistema elettrico;
- agli Enti Locali per il rilascio della concessione per l'installazione dei sistemi su suolo pubblico.

Tenendo presenti le particolarità territoriali e nel rispetto delle normative di settore vigenti, si indicano come tempi massimi per la concessione delle previste autorizzazioni da parte degli enti locali per l'installazione dei sistemi di ricarica su suolo pubblico un periodo massimo di 30 giorni, *fatta salva la situazione in cui risulta necessario avviare il percorso della Conferenza dei Servizi, caso in cui dovranno essere seguite le tempistiche indicate dalla normativa di settore e previa richiesta di eventuali integrazioni alla documentazione trasmessa.*

6.2 Gli scenari per lo sviluppo di una rete di ricarica nazionale

6.2.1 Scenario 1 - Sosta prolungata

Il primo scenario individuato è caratteristico dei luoghi nei quali i veicoli sostano per lunghi periodi.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

Queste aree corrispondono in genere ai parcheggi presso il luogo di lavoro, ai parcheggi singoli in garage, ai parcheggi condominiali o per flotte aziendali, ai parcheggi lungo il marciapiede o in strutture pubbliche, occupati dai veicoli durante la notte o durante il giorno per sosta prolungata.

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.

Essa può soddisfare le cosiddette esigenze di ricarica "primarie" dell'utente, "coprendo" mediamente la percorrenza giornaliera del veicolo durante il giorno, salvo eccezioni e esigenze di utilizzo più intense che possono essere servite dai sistemi di ricarica accelerata e veloce di cui ai successivi Scenario 2 e Scenario 3.

Tale soluzione potrà essere fornita con sistemi multipresa a cui collegare più veicoli contemporaneamente, oppure con più sistemi indipendenti, ciascuno dotato di una o più prese fisse di ricarica alle quali gli utilizzatori si connettono con cavo proprio, indipendentemente dal connettore di cui dispone il veicolo per la ricarica a bassa potenza:

- prese di tipo 2 per i punti di ricarica destinati alle autovetture, furgoni e autocarri (*cioè i veicoli non leggeri*⁴),
- prese di tipo 3A per i punti di ricarica destinati ai veicoli leggeri (scooter, quadricicli e simili).

Ai fini del conteggio del numero di punti di ricarica da installare in considerazione dei veicoli elettrici circolanti, si può realisticamente stimare che, nel caso delle autovetture, **ogni punto possa servire 1-2 veicoli al giorno**.

Si tratta di una modalità di ricarica orientata prevalentemente alla ricarica privata o privata accessibile al pubblico e, almeno in prospettiva, non particolarmente adatta alla ricarica pubblica che dovrebbe prevedere potenze di ricarica non inferiori ai 7 kW circa e, in prospettiva di medio termine (3-5 anni), non inferiori ai 20-22 kW.

Il dimensionamento complessivo di tale modalità deve contemperare da un lato l'esigenza di assecondare l'avvio della mobilità elettrica nella sua prima fase di sviluppo, dall'altro quella di non generare c.d. stranded cost, ovvero costi di investimento che nel giro di pochissimi anni potrebbero rivelarsi non recuperabili a causa dell'obsolescenza della soluzione medesima.

6.2.2 Scenario 2 - Sosta breve

Tale scenario è tipico dei nodi di trasporto o delle aree commerciali (cinema, ristoranti, centri commerciali etc.), dove la durata della sosta è breve (tipicamente 30 minuti - 2 ore). Questo tipo di ricarica, di tipo discontinuo, è idonea anche nei parcheggi aziendali ove, al fianco dei sistemi dotati di ricarica "lenta" (rif. Scenario 1), può offrire una ricarica completa nel tempo tipico di una breve riunione o della pausa pranzo.

Purché la durata del parcheggio consenta un sufficiente recupero di autonomia, questo tipo di ricarica può soddisfare le cosiddette esigenze di ricarica "secondarie": chilometraggio supplementare del veicolo durante il giorno, maggiore flessibilità per l'utente.

I sistemi di ricarica scelti offrono quindi principalmente un servizio di ricarica a media potenza (ricarica "accelerata": oltre 7 kW e sino a 22 kW, a seconda delle caratteristiche del veicolo).

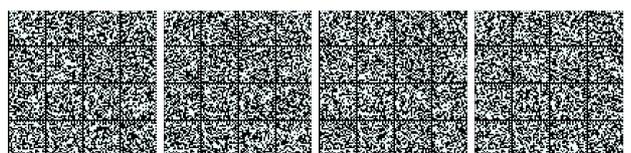
Come per lo scenario 1, tale soluzione potrà essere fornita con sistemi multipresa a cui collegare due o più veicoli contemporaneamente, oppure con più sistemi indipendenti, ciascuno dotato di una o più prese di ricarica.

A differenza dello scenario 1, stante la attuale eterogeneità dei veicoli in quanto a tecnologia (corrente alternata o continua) e per il connettore in uso per la ricarica a media potenza, per poter essere in grado di ricaricare il maggior numero di veicoli sarà opportuno prevedere dunque diversi tipi di punti di ricarica.

Ad esempio, almeno un punto di connessione in corrente alternata da 20-22 kW così come un punto di connessione in corrente continua di pari potenza. Per i punti di connessione in corrente continua (modo 4) si possono prevedere due sistemi, a seconda dei veicoli che si intendono caricare, come indicato nel successivo Scenario 3.

Per i punti di connessione in corrente alternata (modo 3) si può optare tra due possibilità, entrambe in grado di caricare i veicoli idonei alla ricarica in corrente alternata a media potenza:

⁴ Con le evoluzioni del mercato verrà verificato se necessario apportare eventuali modifiche a questo aspetto.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- prese fisse di tipo 2,
- connettori mobili di tipo 2 con cavo fissato alla stazione di ricarica.

Nel primo caso, la stessa presa potrà essere utilizzata anche dai veicoli dotati di connettore tipo 1 mediante il cavo in dotazione al veicolo (ma con questi veicoli la potenza sarà non superiore a 7 kW). La soluzione con cavo fisso e connettore tipo 2, invece, favorisce un uso più agevole della stazione di ricarica.

Ai fini del conteggio del numero di punti di ricarica da installare in considerazione dei veicoli elettrici circolanti, si può realisticamente stimare che **ogni punto possa servire 2-6 veicoli al giorno**.

6.2.3 Scenario 3 - Fermata per ricarica

La ricarica rapida (43 kW CA - superiore a 22kW, 44-50 kW CC) soddisfa le esigenze di chilometraggio supplementare non previsto e di talune flotte di veicoli che richiedono necessariamente un ripristino della ricarica in tempi molto rapidi (ad esempio i taxi e i veicoli commerciali per uso urbano). L'offerta di questo tipo di ricarica fornisce rassicurazione al conducente del veicolo elettrico e garantisce flessibilità in caso di esigenze non previste dell'utente.

Anche in tale scenario la soluzione potrà essere fornita con sistemi multipresa a cui collegare più veicoli contemporaneamente, oppure con più sistemi indipendenti, ciascuno dotato di uno o più connettori di ricarica. Stante la attuale diversità di veicoli elettrici con tecnologie di ricarica (corrente alternata o continua) e connettori diversi tra loro, per poter essere in grado di ricaricare il maggior numero di veicoli, sarà opportuno prevedere punti di ricarica a potenza 43-50 kW con i seguenti diversi tre tipi di connettori:

- connettori mobili di tipo 2 per la ricarica rapida in modo 3 (CA) a 43 kW,
- connettori mobili per ricarica rapida in modo 4 (CC) sistema Combined Charging System (Combo2),
- connettori mobili per ricarica rapida in modo 4 (CC) sistema CHAdeMO.

Ai fini del conteggio del numero di punti di ricarica da installare in considerazione dei veicoli elettrici circolanti, si può realisticamente stimare che **ogni punto possa servire fino a 24 veicoli al giorno**.⁵

6.3 Target di infrastrutture di ricarica

Il presente Piano ha come obiettivo fondamentale quello di identificare una rete di ricarica che garantisca la circolazione dei veicoli alimentati ad energia elettrica (o ibridi plug in) senza soluzione di continuità a partire dalle aree comunali, per estendersi alle aree metropolitane fino agli ambiti regionali ed extraregionali.

L'analisi per la definizione dei target nazionali parte dai seguenti assunti fondamentali:

- che i target rispettino le raccomandazioni e le direttive elaborate in sede comunitaria (ed OCSE), sia rispetto alla promozione della mobilità sostenibile (segnatamente il richiamo è al concetto di neutralità tecnologica, contenuto in diverse comunicazioni, a partire da CARS2020), sia rispetto alla diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento;
- che i target siano ancorati ai dati sulla effettiva diffusione di veicoli elettrici, e sulle proiezioni più attendibili di tale diffusione nell'arco del Piano;
- che i target tengano in considerazione che l'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura è considerata a livello comunitario un ostacolo notevole alla diffusione sul mercato;
- che i target, oltreché in termini assoluti, siano riferiti anche ad un criterio di omogeneità nella distribuzione geografica delle infrastrutture.

Per quanto riguarda la diffusione dei veicoli elettrici e le principali e più attendibili stime in merito ai trend di crescita degli stessi è possibile identificare le seguenti assunzioni di base:

⁵ Le indicazioni fornite in merito al conteggio del numero dei punti di ricarica per i tre scenari identificati hanno carattere orientativo. Si precisa infatti che le diverse tecnologie di cui i vari enti locali decideranno di dotarsi, fermo restando il rispetto delle normative tecniche riportate nel seguito del presente Piano, potranno modificare le indicazioni sopra fornite.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

1. il mercato di veicoli elettrici (*comprensivo di autovetture per trasporto di persone, autocarri per trasporto di cose e motocicli per trasporto persone*) in Italia nel 2014 ammonta a circa 1.400 veicoli. La quota dei quadricicli (*sia per trasporto di cose che di persone*) è invece pari a circa 600 unità.
2. il trend di crescita delle immatricolazioni di veicoli elettrici negli ultimi 5 anni (2009-2014) in Italia, rispetto al mercato complessivo, oscilla tra +40% e +60%, su base annua.
3. al 13 gennaio 2014, il parco circolante italiano di veicoli elettrici per trasporto di cose e di persone non cessati (*autovetture per trasporto di persone, autocarri per trasporto di cose e motocicli per trasporto persone*) ammonta a circa 8.250 unità. Un'ulteriore fetta del mercato elettrico è rappresentata dai quadricicli che contano circa 3.800 unità.
4. i diversi scenari di diffusione dei veicoli elettrici, in considerazione sia degli effetti derivanti da una maggiore diffusione delle infrastrutture di ricarica, sia da miglioramenti tecnologici (e di prezzo dei veicoli), consentono di stimare:
 - (nell'ipotesi di un mercato potenziale dei veicoli complessivi di circa 1,8 mln di unità) **al 2020** un mercato di veicoli elettrici nella fascia 1-3% del mercato totale, cioè un mercato tra 18 mila e 54 mila veicoli che si traduce in un parco circolante tra 45 mila e 130 mila veicoli (*considerando, per eccesso un ciclo vita di 7 anni, dato che la media dell'anzianità in Italia dei veicoli a benzina è di circa 12 anni, di quelli a gasolio di 7 anni, mentre per le altre alimentazioni è di 5 anni*);
 - **al 2030** invece i diversi scenari (*OCSE e IEA - Agenzia Internazionale per l'Energia*) propongono ipotesi molto meno stabili e certe e quindi non sufficientemente affidabili, in conseguenza delle eventuali radicali trasformazioni dei modelli di consumo così come dei progressi tecnologici.

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:

Target 2020

4.500 - 13.000 punti di ricarica lenta/accelerata⁶
+
2.000 - 6.000 stazioni di ricarica veloce

In considerazione del fatto che l'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura è considerata a livello comunitario un ostacolo notevole alla diffusione sul mercato, si ritiene di considerare **un incremento del 10% dei valori sopra indicati** per quelle aree dove lo sviluppo della mobilità elettrica risulta più evidente, al fine di non creare un "effetto tappo" da parte di alcune aree del territorio nazionale verso altre particolarmente attente nei confronti del tema della mobilità elettrica.

Inoltre tale sviluppo non dovrà penalizzare le aree non ancora dotate di infrastrutture di ricarica, a scapito di quelle che hanno già realizzato una forte attività di implementazione. In tal senso i target sono da considerarsi nelle condizioni in cui tutte le realtà abbiano predisposto un numero di infrastrutture adeguato ai criteri riportati nel presente paragrafo.

Con riferimento ai target sopra indicati, in merito all'allestimento delle stazioni di ricarica veloce, una prima impostazione cronologica del Piano porterebbe a prevedere:

- **2015-2016:** allestire, con stazioni di ricarica veloce, almeno 150 stazioni di rifornimento autostradale sviluppando progressivamente corridoi elettrici in funzione delle tratte maggiormente trafficate come ad esempio i raccordi di collegamento + 150 stazioni di rifornimento stradali (cioè l'1,5% di tutte le stazioni di rifornimento) a partire dalle principali consolari e tangenziali che accolgono grandi flussi di traffico + 150 presso "poli attrattori di traffico" (*in primis presso grandi stazioni ferroviarie, parcheggi di interscambio nei capolinea delle metropolitane, aeroporti e porti*),

⁶ Le infrastrutture di ricarica dovranno 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.
Una infrastruttura con due prese che permette la ricarica di un solo veicolo per volta è da conteggiare come un punto di ricarica. E' da conteggiare come un punto di ricarica anche una infrastruttura che permette la ricarica di due veicoli simultaneamente ma solo una delle due prese con potenza di 22 kW.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- **2017-2018:** allestire, con stazioni di ricarica veloce, almeno altre 150 stazioni di rifornimento autostradale sviluppando progressivamente corridoi elettrici in funzione delle tratte maggiormente trafficate ponendo particolare attenzione ai corridoi autostradali TEN-T + 200 stazioni di rifornimento stradali (raggiungendo cioè il 3,5%) + 200 presso "poli attrattori di traffico",
- **2019-2020:** allestire, con stazioni di ricarica veloce, altre 200 stazioni di rifornimento autostradale a completamento della dotazione effettuata negli anni precedenti + 1.400 stazioni di rifornimento stradali (raggiungendo il 17,5% del totale delle stazioni di rifornimento) + 1.400 presso "poli attrattori di traffico".

I target di realizzazione dopo il 2016-2017 potranno essere rivisti in aumento o in diminuzione, in funzione della relativa maggiore o minore diffusione dei veicoli e loro evoluzione tecnologica. Inoltre nell'ambito del prossimo aggiornamento del Piano verranno individuati anche degli **appositi indicatori di carattere ambientale** con i quali valutare l'apporto (seppur indiretto) della realizzazione di infrastrutture di ricarica in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico legato alla diffusione di veicoli alimentati ad energia elettrica.

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.

Per **poli attrattori di traffico** si devono intendere centri commerciali, supermercati, grandi operatori di vendita, cinema multisala, parchi divertimento, mete turistiche e culturali, zone fieristiche, caratterizzati da elevate punte di traffico dimostrabili sulla base di una analisi della matrice origine-destinazione degli spostamenti.

I **punti di ricarica lenta** sono da considerarsi principalmente per ambiti privati e per alcuni parcheggi di interscambio.

Per quanto riguarda i **punti di ricarica accelerata**, sono da considerarsi prioritariamente adatti per le installazioni in aree pubbliche (*aree urbane, stazioni ferroviarie o di autobus, porti, aeroporti, parcheggi di interscambio*) e a quelli in aree private ad accesso pubblico (*autorimesse, parcheggi pubblici in gestione privata, oppure parcheggi aziendali*).

Per quanto riguarda la **distribuzione territoriale**, andrà tenuto conto dei seguenti criteri:

- a. **nei parcheggi pubblici e presso i poli attrattori di traffico:**
 - non più di 1 punto di ricarica lenta/accelerata per ogni struttura con parcheggi fino a 20 posti auto;
 - non più di 1 stazione di ricarica veloce e 2 punti di ricarica lenta/accelerata per ogni struttura con parcheggi tra 20 e 100 posti auto;
 - non più di 1 stazione di ricarica veloce e 5 punti di ricarica lenta/accelerata per ogni struttura con parcheggi con più di 100 posti auto;
 - non più di 1 stazione di ricarica veloce e 5 punti di ricarica lenta/accelerata ogni 500 posti auto, per le aree con più di 500 posti auto.
- b. **Stazioni di ricarica veloce presso stazioni di rifornimento stradale (e autostradale):**
 - distanza massima tra due stazioni di ricarica lungo lo stesso asse viario: 50 km (*autostradale*);
 - distanza minima tra due stazioni di ricarica lungo lo stesso asse viario: 20 km;
 - non più di 1 stazione di ricarica veloce ogni due stazioni di rifornimento stradale lungo lo stesso asse viario;



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- c. per quanto riguarda la **distribuzione dei target a livello territoriale** andrà presa come unità territoriale di riferimento il comune (o la circoscrizione comunale nei comuni dove istituita), identificando il numero di punti di ricarica lenta/accelerata secondo i seguenti criteri:
- numero di abitanti;
 - veicoli elettrici circolanti;
 - auto per abitante;
 - posti auto privati / posti auto totali.

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**. Tale rapporto dovrà essere garantito in ambito regionale, o almeno all'interno delle aree metropolitane e non è da considerare per quanto concerne i siti autostradali.

Per quanto riguarda il conteggio dei sistemi di ricarica ai fini delle agevolazioni vengono presi in considerazione solo i sistemi conformi agli standard europei così come richiamati nel capitolo 8.

Tutte le altre tipologie di sistemi presenti in ambiti pubblici dovranno essere eliminati e/o sostituiti (aggiornati laddove possibile) con sistemi aderenti agli standard riportati nel presente documento.

In ogni caso, il numero di punti di ricarica accessibili al pubblico dovranno rispettare un piano coerente con le esigenze ed i vincoli urbanistici e modulato monitorando sia la diffusione di autoveicoli elettrici derivante dal progresso tecnologico e dai nuovi modelli proposti dalle case automobilistiche, sia l'evoluzione dei comportamenti degli utenti rispetto all'utilizzo di mezzi pubblici collettivi o individuali. A tal fine sarà indispensabile una programmazione concordata tra il Comune, l'eventuale Provider e il Distributore di energia elettrica.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

7. L'ATTIVAZIONE DI SERVIZI DI RICARICA SUL TERRITORIO NAZIONALE

In linea con il testo della DIRETTIVA 2014/94/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (*"Alternative Fuels Infrastructure Directive"*), il quale prevede che 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, laddove la concorrenza può essere assicurata in via diretta attraverso la competizione tra operatori ovvero in via indiretta attraverso la esecuzione di gare (*indette dall'ente territoriale locale, regionale, nazionale*).

Sarebbe opportuno che tali attività coinvolgessero territori non troppo limitati, in coerenza con i flussi di traffico (*si pensi per esempio alla differenza tra diverse concessioni comunali e un'unica concessione relativa a un'area metropolitana*), ciò si rende opportuno anche allo scopo di minimizzare i problemi di interoperabilità tra sistemi diversi, in ogni caso si auspica una stretta collaborazione tra comuni limitrofi e/o rientranti nella stessa area di influenza trasportistica (*in genere caratterizzata dai flussi pendolari*) al fine di garantire una facile *"continuità di ricarica"* agli utenti dei comuni coinvolti. La dimensione tipica della concessione, laddove esistente, potrebbe coincidere con l'Area metropolitana (o le Province autonome), laddove questa non sia presente con una opportuna aggregazione di Comuni o infine, per le regioni di ridotte dimensioni, l'intero territorio regionale.

In ogni caso l'Ente locale proponente il bando di gara **deve garantire l'interoperabilità tecnologica** anche tra infrastrutture di ricarica di diversi soggetti industriali. Di conseguenza ogni soggetto industriale coinvolto nella produzione di sistemi di ricarica deve orientarsi verso la fabbricazione di sistemi aperti e interoperabili in modo da garantire una continuità territoriale della ricarica sia a livello locale, regionale, extraregionale e comunitario.

Il sistemi sviluppati devono essere inoltre caratterizzati da un adeguato sistema di gestione delle infrastrutture di ricarica che sia in grado di restituire una serie di informazioni e funzionali di base individuate da ciascun Ente Locale, oltre che due elementi fondamentali quali (1) la possibilità di colloquio con Piattaforma Unica Nazionale (PUN), di cui al capitolo 9, in termini di informativa su localizzazione delle infrastrutture e caratteristiche delle stesse⁷ e (2) l'interoperabilità con i sistemi sviluppati nei territori limitrofi e con i sistemi (*per lo più ITS - Intelligent Transport System*) di gestione del traffico locale.

Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico devono prevedere anche modalità di ricarica liberi da contratti per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza quindi la necessità di dover concludere contratti esclusivamente con i fornitori di energia elettrica o gli operatori (gestori dell'infrastruttura) interessati.

Tutti i bandi di gara dovranno essere gestiti nel rispetto delle vigenti normative nazionali in materia di appalti pubblici.

Per quanto riguarda le imprese di distribuzione di energia elettrica, queste devono cooperare su una base *non discriminatoria* con qualunque operatore della ricarica dei veicoli elettrici. Il distributore di energia elettrica concessionario della zona è tenuto a tale scopo al rispetto degli obblighi di connessione previsti dalle norme primarie e dalla regolazione dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico.

Nel rispetto del principio secondo il quale l'attività di ricarica pubblica dei veicoli elettrici è un'attività da svolgere in regime di concorrenza, è da prevedere che, anche una *"impresa verticalmente integrata"* ovvero una impresa presente all'interno di un gruppo societario che comprende una impresa di distribuzione di energia elettrica può operare nel mercato della ricarica dei veicoli elettrici, purché attraverso una società dedicata e distinta dall'impresa distributrice (*separazione funzionale*). Ciò del resto è coerente con quanto previsto dalla normativa nazionale antitrust, secondo la quale le imprese che gestiscono attività in monopolio per concessione devono costituire società separate per svolgere ulteriori attività in mercati diversi (*legge n. 287/90, art. 8, comma 2 e seguenti*⁸).

Per quanto riguarda la *"qualità del servizio di ricarica"* (*intesa fondamentalmente come rapidità di erogazione del servizio medesimo, rappresentata dalla potenza di erogazione*), considerato che i veicoli elettrici di ultima generazione e ancor più quelli di prossima immissione sul mercato permetteranno livelli di autonomia più elevati di quelli attuali, risulteranno sempre più necessari sistemi di ricarica *"rapida"* per un uso pratico del veicolo, che richiedono la creazione di *"stazioni di rifornimento elettrico"* le quali permetteranno la ricarica di

⁷ Cfr contenuti Capitolo 8 Piattaforma Unica Nazionale

⁸ Legge 10 ottobre 1990, n. 287; articolo 8, come modificato dall'articolo 11, comma 3, della Legge 5 marzo 2001, n. 57.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

batterie ad alta autonomia in tempi comparabili (*o di poco superiori*) con quelli di un rifornimento di combustibile tradizionale, garantita da connessione in media tensione e potenza impegnata dell'ordine di 100-500 kW.

Il ruolo dell'impresa distributrice sarà quindi, in coerenza con quella che è la propria attività caratteristica, quello di pianificare lo sviluppo della rete elettrica in relazione allo sviluppo di stazioni di rifornimento elettrico ad elevata potenza.

Al fine di poter realizzare una infrastrutturazione capillare ed in tempi più rapidi, ma al tempo stesso adeguata all'area che deve servire è necessario attivare apposite **analisi di traffico/mobilità** a supporto delle localizzazioni prescelte. In tal senso il numero e l'ubicazione delle infrastrutture di ricarica dovrà essere stabilito in coerenza con i principi del **piano della mobilità di riferimento** e di concerto con le amministrazioni locali, da definirsi nell'ambito delle procedure di gara per l'assegnazione della concessione locale da parte dell'ente territoriale locale. D'altro canto l'operatore del servizio di ricarica dovrà interfacciarsi preventivamente anche con il gestore della rete di distribuzione di energia elettrica, anche per il tramite dell'amministrazione locale competente, nella fase di definizione del numero e dell'ubicazione delle infrastrutture di ricarica, anche al fine di evitare la generazione di extra-costi legati ad un non efficiente sfruttamento delle attuali e prospettive risorse della rete. In generale risulta evidente come, al fine di localizzare le infrastrutture di ricarica coerentemente con le esigenze di mobilità e con i vincoli della rete elettrica, è fondamentale una concertazione tra tutti i soggetti interessati, tra i quali in particolare:

- gli **enti locali** per la selezione ottimale dei siti sulla base della conoscenza del territorio e per semplificare ed efficientare le procedure autorizzative;
- il **distributore di energia elettrica** per una verifica della rete elettrica e dei carichi della stessa, al fine di uno sviluppo ottimale della rete medesima e di minimizzare, laddove possibile, le opere necessarie e, quindi, preservare il territorio e l'assetto urbanistico.

E' necessario privilegiare soluzioni aperte che, in particolare, permettano di considerare efficacemente la "ricarica" non solo come "vendita di energia" ma come parte della **fornitura di un servizio**. In questo ambito, anche sulla scia della quasi totalità delle esperienze europee in corso, la vendita del kWh non rappresenta l'unica componente dell'intero servizio fatturato. Tale scenario supporta l'opportunità che molti operatori possano fornire un "**servizio di mobilità**" che includa anche, ad esempio l'installazione, la manutenzione e/o la gestione di infrastrutture di ricarica, nonché eventuali servizi aggiuntivi per l'utente della ricarica (*per esempio servizi di geo-localizzazione, di informazione e reportistica sui costi sostenuti, ecc.*).

Infine, occorre ricordare che l'articolo 4, comma 9, della Direttiva AFID richiede che tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedano modalità di ricarica ad hoc per gli utilizzatori dei veicoli elettrici senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati: tale requisito richiede in sostanza la possibilità per l'utilizzatore del veicolo elettrico di poter pagare una ricarica con i comuni mezzi di pagamento (es. bancomat/pos). Il requisito è particolarmente importante per assicurare mobilità elettrica su distanze sempre più elevate a tutti gli utilizzatori di veicoli elettrici inclusi quelli provenienti dall'estero (vedi successivo par. 8.4).

7.1 I progetti per l'installazione delle infrastrutture di ricarica

Per l'installazione di infrastrutture di ricarica in ambito pubblico dovranno essere predisposti dei progetti specifici (progetto definitivo/esecutivo) per ciascuna infrastruttura / stazione di ricarica, corredati degli atti amministrativi eventualmente necessari, per la richiesta delle indispensabili autorizzazioni che ciascun comune riterrà utile e necessario acquisire.

Tali progetti dovranno essere redatti da apposite figure professionali in possesso di adeguata capacità professionale, all'uopo incaricati, che dovranno predisporre un apposito progetto. Il professionista dovrà essere chiamato a predisporre tutta la documentazione necessaria per l'ottenimento delle relative autorizzazioni, attraverso la redazione del progetto definitivo-esecutivo in conformità a quanto previsto dal D.lgs. 163/2006 e ss. mm. e ii. e dal D.P.R. n. 207/2010 (*limitatamente all'ambito di applicazione dell'argomento in oggetto*).

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.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

8. LE COMPONENTI DEL PROCESSO DI RICARICA: CARATTERISTICHE MINIME STANDARD

8.1 Modi, Prese e Spine

La Commissione Elettrotecnica Internazionale (IEC)⁹ ha definito 4 modi standard che riflettono i principali metodi di ricarica dei veicoli ad alimentazione elettrica (*puri e ibridi Plug In, PHEV*).

I modi di ricarica riguardano essenzialmente **il tipo di corrente ricevuta dal veicolo** (continua, alternata monofase oppure alternata trifase), **la sua tensione** (per la corrente alternata si spazia sostanzialmente fra i 110V monofase ai 480V trifase), la presenza o meno di **messa a terra e di linee di controllo** per consentire un dialogo mono o bidirezionale fra stazione di ricarica e veicolo, la presenza e ubicazione di un dispositivo di protezione.

I quattro **Modi di ricarica**, definiti dalla Commissione Elettrotecnica Internazionale (IEC) e che riflettono i principali metodi di ricarica dei veicoli ad energia elettrica, sono brevemente descritti qui sotto:

- **"Mode 1"** - slow charging from a household-type socket-outlet

Presa di uso domestico

Il veicolo è collegato alla rete elettrica mediante le normali prese di corrente (standard 10 A) presenti nelle abitazioni. Per utilizzare la modalità 1, l'impianto elettrico deve essere conforme alle norme di sicurezza e deve avere un sistema di messa a terra, con un interruttore automatico per la protezione contro il sovraccarico e una protezione differenziale. Questa soluzione è la più semplice e la più diretta da implementare, essa offre al guidatore la possibilità di ricaricare il suo veicolo un po' ovunque. Tuttavia questa scelta presenta alcune limitazioni:

- o la prima limitazione è data dalla potenza disponibile che deve essere controllata, per evitare rischi di surriscaldamento della presa e dei cavi dovuti all'uso intensivo per diverse ore;
- o la seconda limitazione è legata alla gestione energetica dell'impianto, la ricarica del veicolo difatti è condivisa con altre prese (non esiste un circuito dedicato), se la somma dei consumi supera il limite di protezione (in generale 16A), l'interruttore scatterà, interrompendo la carica. Tutti questi fattori impongono un limite di potenza in modalità 1, per garantire la sicurezza e la qualità del servizio.

- **"Mode 2"** - slow charging from a household-type socket-outlet with an in-cable protection device

Presa domestica e cavo con un dispositivo di protezione

Il veicolo è collegato alla rete elettrica principale tramite diverse famiglie di prese. La ricarica è effettuata tramite la rete monofase o trifase e l'installazione di un cavo di messa a terra. Il dispositivo di protezione è integrato nel cavo.

- **"Mode 3"** - slow or fast charging using a specific EV e PHEV socket-outlet with control and protection function installed

Presa specifica su un circuito dedicato

Il veicolo è collegato direttamente alla rete elettrica tramite presa e spina specifica ed un circuito dedicato. Un dispositivo con funzione di controllo e di protezione viene inserito in modo permanente nell'installazione. Questa è l'unica modalità di ricarica consentita per l'uso pubblico ed in grado di soddisfare il livello di sicurezza stabilito dalle norme europee.

- **"Mode 4"** - fast charging using an external charger

Corrente continua (CC o DC) di connessione per la ricarica rapida

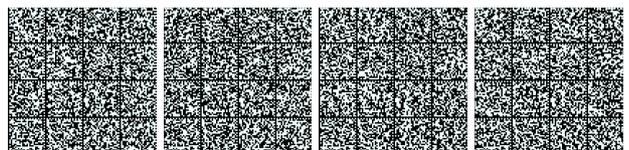
Il veicolo elettrico è collegato alla rete di distribuzione principale attraverso un carica batterie esterno. Il controllo, le funzioni di protezione e il cavo di carica del veicolo sono inseriti in modo permanente nella struttura di rifornimento.

Rispetto ai precedenti modi, il modo 4 non richiede un raddrizzatore a bordo dell'auto, con ricadute in termini di minor peso e semplicità del veicolo.

⁹ CEI EN 61851-1 Ed.2 - Electric vehicle conductive charging system, Part 1: General requirements

CEI EN 62196-1 Normalizza i connettori da utilizzare nella ricarica dei veicoli elettrici e ne prescrive i requisiti minimi

CEI EN 62196-2 Definisce le caratteristiche geometriche e dimensionali dei connettori in modo da garantirne l'intercambiabilità



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

Per la ricarica a corrente continua (CC) sono stati definiti due sotto-modi di funzionamento:

- **DC Level 1** (fino a 500V e 80A, potenza 40 kW)
- **DC Level 2** (fino a 500 V e 200A, potenza 100 kW): con quest'ultima modalità si stima che il tempo tipico per una ricarica completa possa ridursi fino a soli 10 minuti circa.

Con riferimento alla messa a terra occorre che le soluzioni adottate siano coerenti con l'esercizio del neutro tipico delle reti di distribuzione dell'energia (*sistema TT*) e che garantiscano, in ogni modo, un livello adeguato di sicurezza dai pericoli di folgorazione.

Per quanto riguarda **prese e spine** la Commissione Elettrotecnica Internazionale (IEC)¹⁰ ha definito 3 tipologie di prese:

1. IEC 62196-2 "Type 1" - single phase vehicle coupler - reflecting the SAE J1772/2009 automotive plug specifications
2. IEC 62196-2 "Type 2" - single and three phase vehicle coupler - reflecting the VDE-AR-E 2623-2-2 plug specifications
3. IEC 62196-2 "Type 3" - single and three phase vehicle coupler with shutters - reflecting the EV Plug Alliance proposal

Dopo attento esame, il Comitato Tecnico CEI 312 "*Componenti elettrici ed elettronici per veicoli elettrici e/o ibridi per la trazione elettrica stradale*" ha ritenuto la **configurazione 3A** adatta alle esigenze dei veicoli leggeri. Essa consente una ricarica sicura in ambiente pubblico, ha dimensioni e ingombri più contenuti rispetto alla configurazione 2, garantisce l'interoperabilità per tutti i veicoli leggeri.

A queste vanno aggiunti i connettori di tipo **CHAdEMO**¹¹ adottato dalla maggior parte delle vetture prodotte da case automobilistiche giapponesi e non solo (*Toyota, Nissan, Mitsubishi, Subaru, Peugeot e Citroen*), molto presenti sul territorio nazionale.

La Society of Automotive Engineers (SAE) ha approvato la nuova generazione di serie J1772 di ricarica per auto elettrica rispondente allo standard EN62196-3 dal nome **Combo Connector** (o **Combo 2**).

Il consorzio SAE ha ritenuto che fosse preferibile puntare ad un unico connettore universale. Il **Combo Connector** (o **Combo 2**) abbina la ricarica rapida in corrente continua e la ricarica standard di 2 livello in una sola unità. La previsione è che la sua introduzione consentirà di ridurre il tempo di ricarica fino a circa 10 minuti.

Dal punto di vista delle modalità supportate, questa revisione del preesistente standard SAE J1772 consiste nell'aggiunta del supporto per la ricarica in continua secondo i modi DC Level 1 (fino a 500V e 80A per una potenza di 40 kW) e DC Level 2 (500 V, 200 A e 100 kW) - Modo 4, oltre ai già presenti modi di ricarica AC Level 1 e Level 2 per la ricarica in corrente alternata.

Sono infine da prendere in considerazione i cosiddetti **Sistemi di Trasferimento dell'Energia Elettrica Senza Contatto (STEESC) o Plugless**, ossia i sistemi senza presa. In generale tali dispositivi sono costituiti da una piastra che funge da diffusore di onde elettromagnetiche da collocare a pavimento e da un ricevitore da installare sotto il veicolo: la captazione dell'energia trasmessa dalla prima dei due dispositivi per risonanza fa sì che il secondo ricarichi la batteria dell'automezzo senza bisogno di alcun collegamento via cavo.

In tal modo una vettura sarebbe in grado di rifornirsi autonomamente ogni qualvolta venga parcheggiata, non necessitando delle attuali colonnine di ricarica.

Un esempio di tali sistemi è il **Plugless L2**, che lavora con una trasmissione a 240 V che è stata riconosciuta sicura all'interno degli Standard for Electric Vehicle Supply Equipment (*UL 2594, CSA C22.2 No. 280-13*) e certificata con il marchio cETLus valido per Stati Uniti e Canada.

¹⁰ CEI EN 62196-2 - Plugs, socket-outlets, vehicle couplers and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles.

¹¹ CHAdEMO è un'abbreviazione di "CHArge de MOve" e, allo stesso tempo, richiama un'espressione tipica giapponese che vuol dire "caricare la batteria dell'auto nel tempo necessario a consumare un tè". Obiettivo dell'associazione, infatti, è quello di creare un sistema di ricarica in grado di fornire in 10-15 minuti un quantitativo di energia necessario ad aumentare l'autonomia della vettura di circa 50-60 km. Il connettore CHAdEMO, rientra nella modalità 4 di ricarica, ovvero in corrente continua, è definito di tipo 4.

CHAdEMO è stato sviluppato dalla TEPCO - Tokyo Electric Power Company. L'associazione omonima è stata fondata dalle Case Automobilistiche Nissan, Mitsubishi, Fuji Heavy Industries (il produttore di veicoli Subaru) e Toyota. Vi appartengono attualmente, fra gli altri, produttori di batterie, altre case automobilistiche o motociclistiche come Kia Motors o ZeroMotorcycles, nonché altre utility europee (Fonte: <http://www.chademo.com/pdf/memberlist.pdf>).



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

I Sistemi di Trasferimento dell'Energia Elettrica Senza Contatto (STEESC) possono essere vantaggiosamente utilizzati per ricaricare gli accumulatori dei veicoli elettrici poiché offrono maggiore sicurezza contro i contatti accidentali e praticità (non più cavi volanti, protezioni, etc.) dei sistemi di ricarica convenzionali basati su spine e prese e sono meno esposti a danneggiamenti o manomissioni.

Per contro, oltre ai problemi di costo, di sicurezza e di compatibilità elettromagnetica, il rendimento energetico di questi sistemi è inferiore ad una ricarica conduttiva perché il vettore energetico elettricità è soggetto a numerose trasformazioni, nel passaggio dalla rete alla batteria:

- **a terra**
 - conversione c.a. in c.c.
 - riconversione c.c. in c.a. ad elevata frequenza
 - trasmissione per accoppiamento induttivo
- **a bordo**
 - riconversione c.a. indotta nel secondario
 - modulazione della c.c. per l'alimentazione della batteria

La ricarica induttiva, da tempo in uso nel settore dei veicoli industriali (*IPT Wampfler*), è stata realizzata anche per i veicoli elettrici stradali, in particolare con alcune realizzazioni nel settore dei mezzi per il trasporto pubblico locale, come l'autobus Elfo (*prodotto dalla EPT*) e diversi mezzi della Bombardier (*prototipi da 200 kW realizzati con costruttori come Rampini, Solaris, Hess, Van Hool etc.*), prima tram e poi autobus, PRIMOVE.

8.1.1 Le Specifiche Tecniche richiamate dalla Direttiva Europea

La Commissione individua 3 tipologie di prese e spine per potenza di erogazione di ricarica e per classificazione di veicoli:

1) Tipologia 1

- **Capacità di erogazione:** *Normal power*, ovvero inferiore a 22 kW
- **Modalità:** Corrente Alternata
- **Mezzi:** veicoli elettrici in generale
- **Standard:** EN62196-2 - Tipo 2

I punti di ricarica di potenza standard (*a corrente alternata*) per veicoli elettrici devono essere muniti, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. Mantenendo la compatibilità del tipo 2, tali prese fisse possono essere muniti di dispositivi quali otturatori mobili sui contatti (*shutter*).

2) Tipologia 2

- **Capacità di erogazione:** *High power*, ovvero superiore a 22 kW
- **Modalità:** Corrente Alternata
- **Mezzi:** veicoli elettrici in generale
- **Standard:** EN62196-2 - Tipo 2

I punti di ricarica di potenza elevata (*a corrente alternata*) per veicoli elettrici devono essere muniti, a fini di interoperabilità, almeno con connettori di tipo 2, come descritto nella norma EN62196-2.

3) Tipologia 3

- **Capacità di erogazione:** *High power*, ovvero superiore a 22 kW
- **Modalità:** Corrente Continua
- **Mezzi:** veicoli elettrici in generale
- **Standard:** EN62196-3 - Tipo 2

I punti di ricarica di potenza elevata (*a Corrente Continua*) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo "Combo 2", quali descritti nella norma EN62196-3.

La Direttiva richiama anche l'importanza dei punti di ricarica per autobus elettrici, ricarica wireless e cambi di batteria.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

8.1.2 Le Direttive Nazionali in termini di standard di ricarica

In virtù delle disposizioni europee, dello stato di implementazione delle infrastrutture sul territorio nazionale e dei position paper dei principali stakeholders sia lato utility che automotive europei e nazionali, **e in linea di continuità con quanto già indicato nella precedente versione del Piano**, il PNire prevede le seguenti disposizioni.

Mezzi: Veicoli elettrici (Automobili e Veicoli Commerciali)

Tipologia di ricarica: Slow charging e Quick charging (cfr Normal Power)

Modo di ricarica: 3

Tipologia di presa: 2 - Standard IEC 62196-2¹² "Type 2"

Alimentazione: Corrente Alternata

Validità temporale: dalla data di approvazione del presente aggiornamento del Piano Nazionale PNire (per tutti i punti di ricarica introdotti o rinnovati).

Mezzi: Veicoli elettrici (Automobili e Veicoli Commerciali)

Tipologia di ricarica: Fast charging (cfr High Power)

Modo di ricarica: 3

Tipologia di presa: 2 - Standard IEC 62196-2 "Type 2"

Alimentazione: Corrente Alternata

Validità temporale: dalla data di approvazione del presente aggiornamento del Piano Nazionale PNire (per tutti i punti di ricarica introdotti o rinnovati).

Mezzi: Veicoli elettrici (Automobili e Veicoli Commerciali)

Tipologia di ricarica: Fast charging (cfr High Power)

Modo di ricarica: 4

Tipologia di presa: CCS / Combo 2 - standard EN62196-3

Alimentazione: Corrente Continua

Validità temporale: dalla data di approvazione del presente aggiornamento del Piano Nazionale PNire (per tutti i punti di ricarica introdotti o rinnovati)

Tipologia di presa: CHAdeMO

Alimentazione: Corrente Continua

Validità temporale: per un periodo transitorio che va fino al 31 dicembre 2018. Entro tale termine, tutti i punti di ricarica *cd Fast Charging* introdotti o rinnovati dovranno essere almeno conformi alle specifiche di cui allo standard EN62196-3

Mezzi: Motocicli, Quadricicli, Ciclomotori(Scooter) elettrici

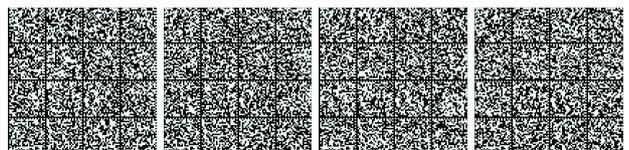
Tipologia di ricarica: Slow charging e Quick charging (cfr Normal Power)

Tipologia di presa: 3a - Standard IEC 62196-2 "Type 3a"

Alimentazione: Corrente Alternata

Validità temporale: dalla data di approvazione del presente aggiornamento del Piano Nazionale PNire

¹² In ottemperanza a quanto previsto dalla filosofia del "nuovo approccio" nel presente Piano non si indica l'anno di emissione dell'atto legislativo per evitare di "congelare" lo stato della tecnica all'anno di emissione della norma e di non consentire l'evoluzione normativa nonché l'innovazione tecnologica. In tal modo il Piano nell'ambito del suo aggiornamento annuale potrà tenere in considerazione degli indirizzi emersi nel corso delle sperimentazioni e dei progetti sviluppati, nonché delle determinazioni avanzate dagli enti di standardizzazione.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

Per quanto riguarda i veicoli leggeri quali motocicli e scooter il complesso "ricarica", che comprende a una estremità il connettore per il punto di ricarica, deve risultare leggero e poco ingombrante per poter essere immagazzinato nel veicolo leggero, la configurazione di tipo 2 non risulta adeguata a queste necessità.

Questo comporta punti di ricarica dedicati a questi tipi di veicoli, necessari in un Paese come l'Italia dove i veicoli a due ruote sono prodotti dall'industria nazionale e utilizzati intensamente in tutte le stagioni.

In tal senso, i punti di ricarica elettrica (a corrente alternata) per veicoli elettrici leggeri devono ottemperare alle prescrizioni della EN 61851-1 e sono muniti, ai fini dell'interoperabilità, di **prese di connessione di tipo 3A**, quali descritti nella norma EN 62196-2.

Un sistema comunemente utilizzato in Italia per la ricarica in bassa potenza dei veicoli leggeri (scooter e minivetture) è il modo 3 semplificato senza PWM (cioè senza la regolazione della potenza di ricarica tramite il segnale PWM, ma con le altre funzioni di sicurezza previste dal modo 3) basato sulla spina tipo 3A. Si tratta di un connettore monofase 16 A/250 V dotato di tre poli e di un solo contatto pilota.

Nei casi più diffusi, i veicoli che sono provvisti di spina 3A hanno il cavo di connessione fissato permanentemente a essi e raccolto in un apposito vano quando non è in uso. I veicoli forniti di questa spina possono essere ricaricati in ambito privato anche da una presa comune, tramite un semplice adattatore normalmente in dotazione al veicolo.

La ricarica, in particolare modo nell'ambito delle **stazioni di ricarica accessibili al pubblico** per veicoli elettrici dovrebbe avvalersi di **sistemi di misurazione intelligenti** in grado di fornire informazioni dettagliate necessarie anche in tempo reale per contribuire alla stabilità della rete elettrica ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta e consentire una gestione sicura e flessibile dei dati. A lungo termine ciò può consentire anche ai veicoli elettrici di reimmettere nella rete l'elettricità contenuta nelle batterie in fasi di elevata domanda generale di elettricità.

Si ritiene, inoltre, importante stimolare la ricerca in relazione allo sviluppo di soluzioni che prevedono la **ricarica induttiva in risonanza magnetica attraverso comunicazione wireless**, ossia senza l'utilizzo di dispositivi fissi presenti *sul* terreno, ma *nel* terreno.

In tal senso verranno valutate positivamente sperimentazioni attivate su tale tematica e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico) e, in collaborazione con i principali istituti di ricerca nazionale (*tra gli altri ENEA e RSE*), rappresenterà il **Contact Point nazionale** per tutti i risultati ottenuti nell'ambito di progetti incentrati sullo sviluppo di sistemi wireless per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica che siano in grado di fornire indicazioni chiare in merito agli aspetti tecnologici, alle modalità e i tempi di ricarica oltre che sull'impatto che tali modi di ricarica hanno sull'ambiente (*quest'ultimo aspetto attraverso una valutazione congiunta effettuata con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e della Salute*).

8.2 Protocolli di Comunicazione

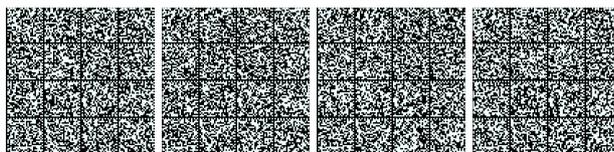
Il cavo di connessione fra veicolo e stazione di ricarica consente non solo il trasferimento dell'elettricità per la ricarica della batteria, ma anche, nel modo 2, 3 e 4, lo scambio di informazioni fra il veicolo e la stazione di ricarica al fine di garantire il corretto funzionamento del processo di ricarica e le condizioni di sicurezza.

Le informazioni scambiate fra la stazione di ricarica e il veicolo elettrico devono contenere il protocollo di controllo della ricarica:

- la potenza disponibile presso la stazione di ricarica;
- informazioni relative alla sicurezza e alla continuità della messa a terra;
- nel modo 3 e 4, anche la regolazione della corrente e/o della tensione di carica in tempo reale.

Si potranno poi scambiare altri tipi di informazioni fra il veicolo e la stazione di ricarica, quali contenuti multimediali o informazioni sul pagamento.

Il protocollo di comunicazione tra l'infrastruttura di ricarica e la vettura è definito dalla **norma IEC/EN 61851-1/Annex A**. Tale dispositivo prevede un'elettronica di controllo che utilizza un sistema di comunicazione



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

“universale” tra la stazione ed il veicolo attraverso un circuito PWM (*Pulse Width Modulation*). Tale standard deve essere applicato su tutti i punti di ricarica.

La specifica della **norma ISO / IEC 15118** (*BS ISO/IEC 15118-1 Road vehicles - Vehicle to grid communication interface*) consente una ricarica affidabile in diversi casi d'uso come l'integrazione delle smart grid, il roaming per la ricarica all'estero e garantisce anche la privacy, l'autenticazione e l'identificazione dei clienti.

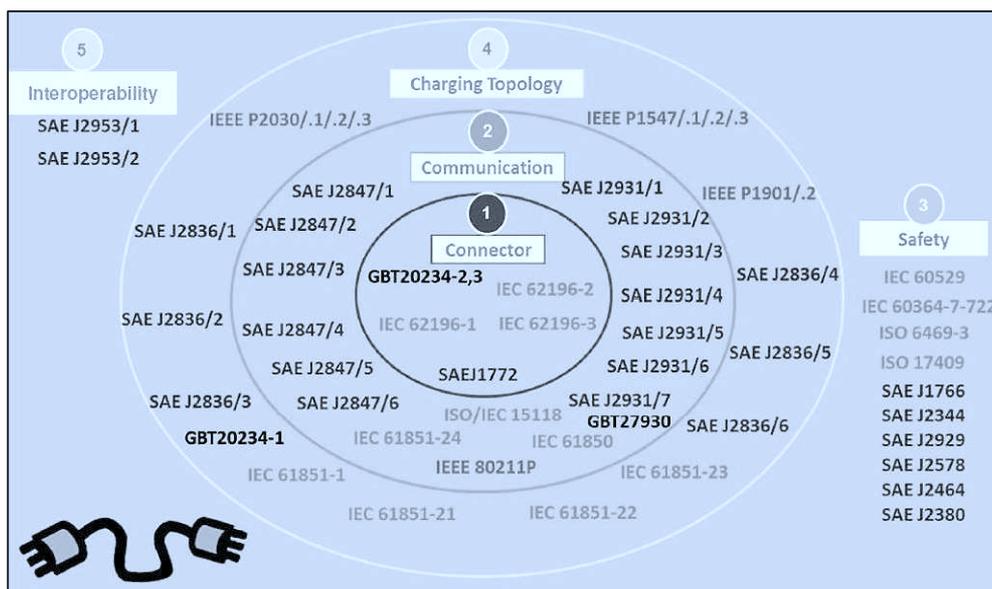
La norma descrive la comunicazione tra la vettura e l'infrastruttura (punto di ricarica) utilizzando il protocollo IEEE 1901 Profile Green PHY on CPLT/PE.

La norma propone una lista non esaustiva di soluzioni che permettono di descrivere diverse funzioni:

1. Inizio del processo di ricarica (dopo aver inserito la spina)
2. Setup della comunicazione
3. Gestione certificata (elemento di base per l'identificazione)
4. Identificazione, autenticazione e autorizzazione
5. Fissazione di obiettivi e pianificazione della ricarica (scambio dati, definizione del tempo, avvio carica batterie)
6. Controllare e ri-pianificare una ricarica
7. Uso di servizi a valore aggiunto (non ancora definiti)
8. Fine del processo di ricarica (elettrica)

Al momento questo risulta essere il solo protocollo standardizzato codificato secondo norme in vigore; tuttavia non rappresenta l'unico protocollo che può essere utilizzato in futuro. Una volta integrato in una rete intelligente, lo strumento di comunicazione dovrebbe permettere di raggiungere obiettivi quali:

- Controllare il processo di ricarica dalle infrastrutture e dai veicoli
- Fornire un livello di ricarica adeguata per tutti i clienti, ad esempio raggiungere un livello di ricarica affidabile anche in assenza del conducente
- Abilitare sistemi di pagamento e di fatturazione
- Sostenere la sicurezza e la riservatezza dei dati personali.



- Standard mondiali della ricarica elettrica -



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

8.3 Registro e riciclaggio delle batterie

L'impiego sempre più massiccio dei veicoli elettrici rappresenterebbe sicuramente un grande passo avanti verso un futuro green, ma non bisogna trascurare il problema legato allo smaltimento degli accumulatori che possono rappresentare una grande minaccia per l'ambiente.

In linea con tale argomento va preso in considerazione il **riciclaggio delle batterie** che è disciplinato dalla Direttiva europea N. 2006/66 e il relativo D.Lgs. nazionale n. 188/08.

Questa Direttiva si applica a tutti i tipi di batterie, ricaricabili e non ricaricabili, e punta a promuovere un maggiore livello di raccolta e riciclaggio delle batterie usate nonché il miglioramento delle prestazioni ambientali di tutti i soggetti interessati (produttori, distributori e utenti finali), in particolare coloro che sono direttamente coinvolti nelle attività di trattamento e riciclaggio dei rifiuti. La Direttiva classifica le batterie per "tipi d'uso" e non per tecnologia (*piombo, litio ecc.*).

Sulla stessa linea si pone il Documento di lavoro intitolato "European strategy on clean and energy-efficient vehicles", pubblicato il 26 aprile 2010 dalla Commissione Europea, che mira a "promuovere i programmi di ricerca europei sul riciclaggio e il riutilizzo delle batterie".

Sul tema, l'attuale normativa nazionale è in grado di garantire, in modo efficace, la corretta raccolta ed il corretto riciclo di queste particolari tipologie di accumulatori quando giungono a fine vita. Difatti, gli accumulatori per veicoli elettrici e/o ibridi, quasi esclusivamente al litio, non sono funzionalmente e chimicamente diversi dai milioni di accumulatori al litio utilizzati nelle apparecchiature elettroniche e nei cellulari, i quali vengono al momento gestiti dai sistemi di raccolta e riciclo operanti in Italia.

Come già anticipato, attualmente, in Italia, la corretta gestione di tutti i rifiuti di pile ed accumulatori è regolamentata dal D.lgs. 188/08 s.m.i., in recepimento della Direttiva europea 2006/66/CE sulle pile, accumulatori e loro rifiuti.

Il nuovo scenario che si è venuto a creare è stato l'effetto dell'applicazione del principio della responsabilità estesa del produttore (il quale riguarda ormai tutte le categorie di rifiuto), in nome del quale è fatto obbligo, ai produttori di pile ed accumulatori, di istituire e finanziare sistemi di raccolta e riciclo per assicurare ad un corretto fine vita i rifiuti generati dalla loro immissione sul mercato.

Il D.lgs. 188/08, in un sistema divenuto multi-consortile, ha previsto l'esistenza di un Centro di Coordinamento (Centro di Coordinamento Nazionale Pile ed Accumulatori), partecipato e finanziato obbligatoriamente dai sistemi di raccolta e riciclo, al quale è affidato il compito di armonizzare l'operato dei sistemi medesimi a garanzia di un capillare ed uniforme servizio di raccolta e trattamento sull'intero territorio nazionale.

Ai sensi dei regolamenti, infatti, sui produttori ed importatori di tali accumulatori ricade una responsabilità diretta di assicurarne un corretto fine vita, dovendone garantire la raccolta ed il corretto riciclo in impianti che al momento sono solo esteri, stante l'inesistenza di impianti abilitati al loro trattamento, al momento, in Italia.

Pertanto, il produttore di un accumulatore esausto di un veicolo elettrico e/o ibrido (come ad esempio una casa automobilistica, un impianto di autodemolizione o un ricambista abilitato), si rivolge direttamente, tramite il Centro di Coordinamento, al sistema di raccolta e riciclo al quale partecipa il produttore/importatore che ha immesso su mercato quell'accumulatore, ed il sistema è obbligato a ritirarlo e ad inviarlo a riciclo.

Se il sistema si dovesse rifiutare, il Centro di Coordinamento ha l'obbligo di denunciarlo al Comitato di Vigilanza e Controllo; inoltre, gli altri sistemi interverranno per obbligo al posto del sistema inadempiente, per poi richiedere a quest'ultimo i costi sostenuti.

Inoltre, l'intervento degli altri sistemi aderenti al Centro di Coordinamento avviene anche qualora il produttore/importatore di quell'accumulatore non esista più su mercato; in questo modo il Centro di Coordinamento, tramite i sistemi ad esso aderenti, ha voluto garantire la corretta gestione del rifiuto anche nel caso più critico di attribuzione della responsabilità del fine vita dell'accumulatore.

Il CDCNPA ha quindi il compito di:

- ottimizzare le attività di competenza dei sistemi di raccolta, garantendo omogenee e uniformi condizioni operative al fine di incrementare le percentuali di raccolta e di riciclaggio dei rifiuti di pile e accumulatori;
- definire le modalità di determinazione e di ripartizione dei finanziamenti delle operazioni di raccolta, trattamento e riciclo da sottoporsi all'approvazione del Comitato di Vigilanza e Controllo.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

Si richiamano di seguito alcune indicazioni di carattere generale vigenti in ambito nazionale e regolate dal CDCNPA, in particolar modo, per quanto concerne **la raccolta degli accumulatori industriali e per veicoli** che viene svolta dai Sistemi Collettivi ed Individuali del CDCNPA in regime di libero mercato.

Il servizio di raccolta di accumulatori industriali e per veicoli è svolto per tutte le tipologie previste dal D.lgs. 188/08 e s.m.i. Poiché nella pratica quotidiana le tipologie presenti sul mercato sono molteplici, il servizio di ritiro offerto dal CDCNPA prevede la distinzione nelle tipologie Piombo (Pb), Nichel-cadmio (Ni-Cd), Nichel-idruri Metallici (Ni-Mh), Litio (Li) e altro.

Il servizio di ritiro viene effettuato presso tutti quei soggetti che detengono il rifiuto, quali officine meccaniche, autoriscambi, elettrauto, grandi utenti (centrali elettriche, ospedali, aeroporti, etc.), i quali possono concordare direttamente con il produttore/importatore (obbligato per legge alla gestione del fine vita degli accumulatori immessi sul mercato) o ai sistemi aderenti al CDCNPA le migliori condizioni operative ed economiche per ottimizzare le attività di raccolta.

Per qualunque soggetto produttore o detentore di rifiuti di accumulatori per veicoli e/o industriali che abbia necessità di disfarsene, il servizio di ritiro può svolgersi nelle seguenti modalità alternative:

- rivolgersi direttamente ad uno dei Sistemi Collettivi o Individuali aderenti al CDCNPA, il quale a seconda delle quantità e della tipologia del rifiuto potrà offrire un eventuale contributo economico;
- rivolgersi al CDCNPA, utilizzando le funzionalità messe a disposizione tramite il portale web, ottenendo il ritiro gratuito del rifiuto.

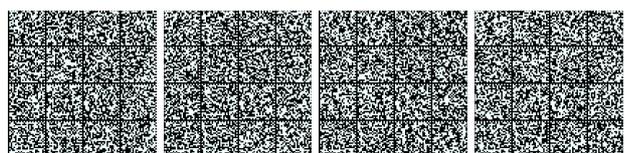
Nel caso in cui non sia possibile ottenere il ritiro dal produttore/importatore e/o dai Sistemi di Raccolta, i seguenti soggetti possono, previa comunicazione al CDCNPA e successiva iscrizione al portale, avvalersi del servizio offerto dal CDCNPA:

- Centri di raccolta comunali, presso i quali vengono ritirati rifiuti di accumulatori industriali e per veicoli raccolti in maniera differenziata nell'ambito del servizio pubblico di gestione dei rifiuti urbani: le modalità di gestione del servizio sono regolate dall'Accordo di Programma siglato tra ANCI e CDCNPA;
- Artigiani, presso i quali vengono ritirati rifiuti di accumulatori derivanti dall'attività di sostituzione sui veicoli, sia per avviamento che per trazione (elettrauto, officine, ecc.). In questa categoria rientrano anche gli autodemolitori, che con la propria attività producono rifiuti di accumulatori d'avviamento e subordinatamente industriali (per trazione);
- Industrie ed aziende, presso le quali vengono ritirati o mantenuti accumulatori industriali utilizzati nei processi produttivi e/o nei mezzi di trasporto aziendali (muletti, veicoli a trazione elettrica);
- Grandi Utenti, presso i quali vengono ritirati o mantenuti accumulatori industriali prevalentemente utilizzati per la garanzia della continuità elettrica (Enel Telecom, ospedali, aeroporti, ecc.).

8.4 Accesso alle infrastrutture di ricarica

L'accesso alle infrastrutture di ricarica pubbliche potrà essere garantito tramite l'utilizzo di Smart Card a qualsiasi utente senza soluzione di continuità su tutto il territorio nazionale ma in ogni caso dovrà essere garantito attraverso l'usuale pagamento tramite tessere bancomat e carte di credito, specie in considerazione dei ridotti importi associati alla singola ricarica; presso le strutture presidiate deve essere accettato il pagamento in contanti che, preferibilmente, dovrebbe essere reso disponibile anche nelle strutture non presidiate tramite pagamento automatico (sul modello autostrade-biglietti per i mezzi pubblici, ecc.). Le Smart Card adottate dovranno, in via evolutiva, essere compatibili con le Card già in uso per i servizi di trasporto pubblico e di mobilità in essere nelle aree urbane e metropolitane in modo da arrivare ad utilizzare un unico supporto per accedere ai diversi servizi di mobilità.

Rimane inteso che l'accesso alle infrastrutture di ricarica pubbliche dovrà essere garantito in forma indiscriminata a qualunque "utente elettrico" per questo anche altre forme di pagamento potranno essere valutate nell'ambito dei progetti sperimentali, per esempio tag RF-Id basati su standard NFC inseriti in card ISO/IEC 7810 tipo ISO/IEC 14443, ISO/IEC 14443 B o JIS X6319-4. **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



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

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' auspicabile l'integrazione con le modalità di accesso/pagamento dei mezzi pubblici, servizi per la città, ecc.. In tal senso il Ministero verificherà elementi di connessione con le azioni intraprese nell'ambito della definizione di regole tecniche necessarie al fine di attuare sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale (cfr Decreto-legge recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del paese" - SEZIONE II, AMMINISTRAZIONE DIGITALE E DATI DI TIPO APERTO - articolo 8).

Ogni gestore di infrastruttura pubblica, di concerto con l'amministrazione locale territoriale di riferimento può implementare la possibilità di prenotazione via internet (via pc o dispositivi mobili quali tablet e smartphone) del servizio di ricarica in un certo orario e/o in una certa posizione. Tale prenotazione potrà però essere ammessa solo per aree dove sono presenti almeno due infrastrutture di ricarica in modo da non penalizzare l'utente occasionale. In altri termini, almeno in questa prima fase, dovrà essere sempre garantita la disponibilità di una o più infrastrutture per l'utenza occasionale che non ha la possibilità di prenotare il servizio di ricarica.

Al fine di assicurare un più agevole accesso ad infrastrutture di ricarica pubblica da parte di utenti aventi contratti di vendita di energia con differenti società di vendita, è fondamentale la definizione di un protocollo di comunicazione per lo scambio di informazioni e quindi transazioni commerciali tra i soggetti interessati rendendo tali operazioni trasparenti all'utente, realizzando quindi meccanismi di interoperabilità tra i soggetti.

8.5 Standardizzazione (rif. ex Art. 17-quer. Normalizzazione)

(ex comma 1) Fatte salve le competenze dell'Unione europea stabilite dalla direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, è consentita la realizzazione e l'installazione di reti infrastrutturali di ricarica dei veicoli ad alimentazione elettrica rispondenti agli standard fissati dagli organismi di normalizzazione europei e internazionali International Electrotechnical Commission (IEC) e Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC).

(ex comma 2) Gli organismi nazionali di normalizzazione di cui all'articolo 1, comma 1, lettera l), della legge 21 giugno 1986, n. 317, e successive modificazioni, provvedono, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ad assumere i provvedimenti di loro competenza ai fini di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, eventualmente integrando e modificando le determinazioni precedentemente assunte.

(ex comma 3) Si applicano le disposizioni degli articoli 5, 6, 9, 9 - bis e 9 - ter della legge 21 giugno 1986, n. 317, e successive modificazioni.

Di seguito si fornisce un quadro delle principali norme gestite/in gestione in ambito dei Comitati Tecnici CEI di riferimento (CT69, SC 23H, CT 21-35, CT 20, CT 64, ..).

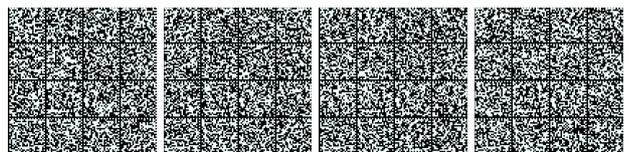
PRINCIPALI NORME GESTITE/IN GESTIONE IN AMBITO CEI CT69 PER COMPETENZA DIRETTA ED INDIRETTA					
ARGOMENTO	TITOLO	CEI	IEC	TC/SC	PUBBL IEC
Conductive charging system	IEC 61851-1: Electric vehicle conductive charging system - Part 1: General requirements	Disponibile 2 ^a ed.	In sviluppo 3 ^a ed.	69	2014-03
	IEC 61851-21: Electric vehicle conductive charging system - Part 21: Electric vehicle requirements for conductive connection to an A.C./D.C. supply	Disponibile 1 ^a ed.	In sviluppo 2 ^a ed.	69	2012-03
	IEC 61851-21-1: Electric vehicle conductive charging system - Part 21-1 Electric vehicle onboard charger EMC requirements for conductive connection to a.c./d.c. supply	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2015-01
	IEC 61851-21-2: Electric vehicle conductive charging system - Part 21-2: EMC requirements for OFF board electric vehicle charging systems	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2014-03
	IEC 61851-22: Electric vehicle conductive charging system - Part 22: A.C. electric vehicle charging station	Disponibile 1 ^a ed.	Disponibile 1 ^a ed.	69	2001-05
	IEC 61851-23: Electric vehicle conductive charging system - Part 23: D.C. electric vehicle charging station	In fase di pubblicazione	Disponibile 1 ^a ed.	69	2014-03
	IEC/TS 61851-3-1: Electric Vehicles conductive power supply system - Part 3-1: General Requirements for Light Electric Vehicles (LEV) AC and DC conductive power supply systems	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2015-07



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

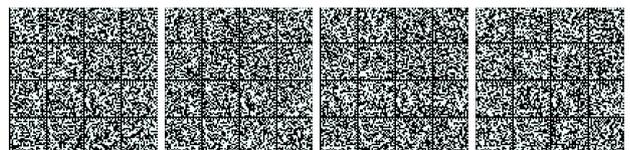
	IEC/TS 61851-3-2: Electric Vehicles conductive power supply system - Part 3-2: Requirements for Light Electric Vehicles (LEV) DC off-board conductive power supply systems	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2015-07
	IEC/TS 61851-3-3: Electric Vehicles conductive power supply system - Part 3-3: Requirements for Light Electric Vehicles (LEV) battery swap systems	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2015-07
	IEC/TS 61851-3-4: Electric Vehicles conductive power supply system - Part 3-4: Requirements for Light Electric Vehicles (LEV) communication	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2015-07
	IEC/TS 62763: Pilot function through a control pilot circuit using PWM (pulse width modulation) and a control pilot wire	In sviluppo 1 ^a ed.	Disponibile 1 ^a ed.	69	2013-12
Plugs, sockets	IEC 62196-1: Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - conductive charging of electric vehicles - Part 1: General requirements	Disponibile 2 ^a ed.	In sviluppo 3 ^a ed.	23H	2014-06
	IEC 62196-2: Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - conductive charging of electric vehicles - Part 2: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for A.C. Pin and contact-tube accessories	Disponibile 1 ^a ed.	In sviluppo 2 ^a ed.	23H	2015-05
	IEC 62196-3: Plugs, socket-outlets, and vehicle couplers - conductive charging of electric vehicles - Part 3: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for dedicated D.C. and combined A.C./D.C. pin and contact-tube vehicle couplers	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	23H	2014-06
	IEC/TS 62196-4: Plugs, socket-outlets, and vehicle couplers - Conductive charging of electric vehicles - Part 4: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for a.c., d.c. and a.c./d.c. vehicle couplers for Class II or Class III light electric vehicles (LEV)	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	23H	2015-05
	Vehicle connectors and vehicle inlets - Conductive charging of electric vehicles - Part 3-1: Dimensional compatibility and interchangeability requirements for a.c./d.c. pin and contact-tube vehicle couplers - Combined a.c./d.c. accessories for use with IEC62196-2 Type 1 and Type 2 a.c. rated accessories and other combined a.c./d.c. accessories for d.c. charging	Non disponibile	Nuova proposta	23H	/
Inductive charging	IEC 61980-1: Electric vehicle inductive charging systems	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2014-12
	IEC/TS 61980-2: Electric vehicle wireless power transfer (WPT) systems - Part 2 specific requirements for communication between electric road vehicle (EV) and infrastructure with respect to wireless power transfer (WPT) systems	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2017-01
	IEC/TS 61980-3: Electric vehicle wireless power transfer (WPT) systems - Part 3 specific requirements for the magnetic field power transfer systems	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2017-01
Communication	IEC 61851-24: Electric vehicle conductive charging system - Part 24: Digital communication between a D.C. EV charging station and an electric vehicle for control of D.C. charging	In fase di pubblicazione	Disponibile 1 ^a ed.	69	2014-03
	IEC 61850-8-1: Communication networks and systems for power utility automation - Part 8-1: Specific communication service mapping (SCSM) - Mappings to MMS (ISO 9506-1 and ISO 9506-2) and to ISO/IEC 8802-3	Disponibile 2 ^a ed.	Disponibile 2 ^a ed.	57	2011-06
	IEC 61850-8-2: Communication networks and systems for power utility automation - Part 8-2: Specific communication service mapping (SCSM) - Mappings to web-services	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	57	2014-01
	ISO/IEC 15118-1: Road vehicles — Vehicle to grid communication interface — Part 1: General information and use-case definition	In sviluppo 1 ^a ed.	Disponibile 1 ^a ed.	69	2014-03
	ISO/IEC 15118-2: Road vehicles — Vehicle-to-Grid Communication Interface — Part 2: Technical protocol description and Open Systems Interconnections (OSI) layer requirements	In sviluppo 1 ^a ed.	Disponibile 1 ^a ed.	69	2014-04
	ISO/IEC 15118-3: Road Vehicles — Vehicle to grid communication interface — Part 3: Physical layer and Data Link layer requirements	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2013-12
	ISO 15118-4: Road Vehicles - Vehicle to grid	Non	In sviluppo	69	/



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

	communication interface - Part 4: Network and application protocol conformance test	disponibile	1 ^a ed.		
	IEC 62831: User identification in Electric vehicle Service Equipment using a smartcard	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2015-06
Batteries and supercapacitors	IEC 60254-1: Lead-acid traction batteries - Part 1: General requirements and methods of tests	Disponibile 4 ^a ed.	Disponibile 4 ^a ed.	21	2005-04
	IEC 60254-2: Lead-acid traction batteries - Part 2: Dimensions of cells and terminals and marking of polarity on cells	Disponibile 3 ^a ed.	Disponibile 4 ^a ed.	21	2008-02
	IEC/TR 61044: Opportunity-charging of lead-acid traction batteries	Disponibile 1 ^a ed.	Disponibile 2 ^a ed.	21	2002-12
	IEC/TR 61431: Guide for the use of monitor systems for lead-acid traction batteries	Non disponibile	Disponibile 1 ^a ed.	21	1995-08
	IEC 61982: Secondary batteries (except lithium) for the propulsion of electric road vehicles - Performance and endurance tests	Non disponibile	Disponibile 1 ^a ed.	21	2012-04
	CEI EN 61982-1 Batterie per la propulsione di veicoli elettrici Parte 1: Parametri di prova	Disponibile 1 ^a ed.	Cancellata	21	2007-02
	CEI EN 61982-2 Batterie per la propulsione di veicoli elettrici Parte 2: Prova di prestazione di scarica dinamica (DDPT) e prova di durata dinamica (DET)	Disponibile 1 ^a ed.	Cancellata	21	2004-01
	CEI EN 61982-3 Batterie per la propulsione di veicoli elettrici Parte 3: Prove di prestazioni e di durata (compatibilità con la circolazione, veicoli per uso urbano)	Disponibile 1 ^a ed.	Cancellata	21	2002-04
	IEC 61982-4: Secondary batteries (except lithium) for the propulsion of electric road vehicles - Safety requirements of nickel-metal hydride batteries	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	21	2016-10
	IEC 62485-1: Safety requirements for secondary batteries and battery installations - Part 1: General safety information	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	21	2015-02
	IEC 62485-3: Safety requirements for secondary batteries and battery installations - Part 3: Traction batteries	Non disponibile	In sviluppo 2 ^a ed.	21	2014-07
	IEC 62576: Electric double-layer capacitors for use in hybrid electric vehicles - Test methods for electrical characteristics	Disponibile 1 ^a ed.	In sviluppo 2 ^a ed.	69	2016-03
	IEC 62619: Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes - Safety requirements for secondary lithium cells and batteries, for use in industrial applications	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	21A	2015-02
	IEC 62620: Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes - Large format secondary lithium cells and batteries for use in industrial applications	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	21A	2014-11
	IEC 62660-1: Secondary lithium-ion cells for the propulsion of electric road vehicles - Part 1: Performance testing	Non disponibile	Disponibile 1 ^a ed.	21	2010-12
	IEC 62660-2: Secondary lithium-ion cells for the propulsion of electric road vehicles - Part 2: Reliability and abuse testing	Non disponibile	Disponibile 1 ^a ed.	21	2010-12
	IEC 62660-3: Secondary lithium-ion cells for the propulsion of electric road vehicles - Part 3: Safety requirements of cells and modules	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	21	2016-04
	IEC 62675: Secondary cells and batteries containing alkaline or other non-acid electrolytes - Sealed nickel-metal hydride prismatic rechargeable single cells for industrial applications	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	21A	2014-11
	IEC 62813: Lithium ion capacitors for use in electric and electronic equipment - Test methods for electrical characteristics	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	40	2014-10
	IEC 62840-1: Electric vehicle battery swap system Part 1: System description and general requirements	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2015-12
	IEC 62840-2: Electric vehicle battery swap system - Part 2: Safety requirements	Non disponibile	In sviluppo 1 ^a ed.	69	2015-06
	Electric Double-Layer Capacitors for automotive applications - Test Methods for Electrical Characteristics, Life-Time and Durability, Environmental Performance and Safety	Non disponibile	Nuova proposta	69	/
	ISO/IEC/PAS 16898: Electrically propelled road vehicles	Non	Disponibile	21	2012-11



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

	- Dimensions and designation of lithium-ion cells	disponibile	1^ ed.		
Environmental aspects	IEC 62321: Prodotti elettrotecnici - Determinazione dei livelli di sei sostanze regolamentate (piombo, mercurio, cadmio, cromo esavalente, bifenili polibromurati, eteri di difenile polibromurato)	Disponibile 1^ ed.	Disponibile 1^ ed.	111	2008-12
	IEC 62321-4: Determination of certain substances in electrotechnical products - Part 4: Mercury in polymers, metals and electronics by CV-AAS, CV-AFS, ICP-OES and ICP-MS	In sviluppo 1^ ed.	Disponibile 1^ ed.	111	2013-06
	IEC 62321-5: Determination of certain substances in electrotechnical products - Part 5: Cadmium, lead and chromium in polymers and electronics and cadmium and lead in metals by AAS, AFS, ICP-OES and ICP-MS	In sviluppo 1^ ed.	Disponibile 1^ ed.	111	2013-06
	IEC 62321-6: Determination of certain substances in electrotechnical products - Part 6: Determination of polybrominated biphenyls and polybrominated diphenyl ethers in polymers and electronics by GC-MS, IAMS and HPLC-UV	Non disponibile	In sviluppo 1^ ed.	111	2014-07
	IEC 62474: Material declaration for products of and for the electrotechnical industry horizontal standards	Disponibile 1^ ed.	Disponibile 1^ ed.	111	2012-03
	IEC 62542: Environmental standardization for electrical and electronic products and systems - Glossary of terms	In sviluppo 1^ ed.	Disponibile 1^ ed.	111	2013-06
Safety	IEC 61140: Protection against electric shock - Common aspects for installation and equipment	Disponibile 1^ ed.	In sviluppo 4^ ed.	64	2015-11
	ISO/CD 17409: Electrically propelled road vehicles - Connection to an external electric power supply - Safety specification	Non disponibile	In sviluppo 1^ ed.	69	2015-05
Other	IEC 60364-7-722: Low-voltage electrical installations - Part 7-722: Requirements for special installations or locations - Supply of electric vehicles	Non disponibile	In sviluppo 1^ ed.	64	2015-05
	IEC/TR 60783: Wiring and connectors for electric road vehicles	Non disponibile	Disponibile 1^ ed.	69	1984-12
	IEC/TR 60784: Instrumentation for electric road vehicles	Non disponibile	Disponibile 1^ ed.	69	1984-12
	IEC/TR 60785: Rotating machines for electric road vehicles	Non disponibile	Disponibile 1^ ed.	69	1984-12
	IEC/TR 60786: Controllers for electric road vehicles	Non disponibile	Disponibile 1^ ed.	69	1984-12

Legenda

Disponibile = in vigore

In sviluppo n^ ed. = in vigore (n-1)^ ed.

PUBBL. IEC = data di pubblicazione (per norma in vigore), previsione data di pubblicazione (per norma in sviluppo)

- Principali Norme gestite/in gestione in ambito dei Comitati Tecnici CEI di riferimento -

L'ente di normazione nazionale è chiamato ad informare il MIT ogni semestre sugli stati d'avanzamento delle norme che possono coinvolgere il funzionamento degli apparati di ricarica dei veicoli elettrici. In questo modo l'Amministrazione potrà prendere atto delle nuove normative in corso di studio con i relativi miglioramenti che tali normative comportano in termini di efficienza energetica, sicurezza, ecc. e valutare se integrarli, qualora ritenuti congrui, nell'aggiornamento annuale del Piano.

Risulta necessario tenere conto anche delle evoluzioni normative previste a livello europeo (UE) per quanto riguarda la gestione della grid a monte, con cui sarà necessario dialogare.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

9. PIATTAFORMA UNICA NAZIONALE (PUN)

Al fine di fornire uno strumento di supporto agli organi competenti in termini di mobilità e trasporti e uno strumento di informazioni utili per gli utenti della mobilità elettrica il Piano prevede l'istituzione di una Piattaforma Unica Nazionale sul quale convogliare le informazioni delle infrastrutture pubbliche presenti a livello nazionale.

Lo sviluppo della *Piattaforma Unica Nazionale (PUN)* ha quindi l'obiettivo di garantire, in tutto il territorio nazionale, uniformità e omogeneità delle informazioni afferenti ai contenuti oggetto del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

Tale piattaforma costituisce fonte primaria dell'informazione istituzionale rivolta ai Cittadini e agli Operatori del settore e, in coerenza con le previsioni del Piano Nazionale, è strutturata per rispondere alle esigenze informative relative a:

- servizio di ricarica dei veicoli (funzionamento, esistenza e dislocazione sul territorio nazionale);
- procedure di gestione del servizio di ricarica, aventi ad oggetto ad. es. l'assegnazione univoca dei costi di ricarica al cliente che la effettua, il sistema tariffario, la regolamentazione dei tempi e dei modi di ricarica;
- agevolazioni in favore dei titolari e dei gestori degli impianti di distribuzione del carburante per l'ammodernamento degli impianti/realizzazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;
- avvio di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico di edifici esistenti;
- iniziative istituzionali mirate alla promozione della ricerca tecnologica volta alla realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

La Piattaforma, gestita direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, raccoglierà le informazioni fornite da ogni gestore di infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico che è tenuto a trasmettere le seguenti informazioni minime:

- a) localizzazione
- b) tecnologia utilizzata (*tipologia di presa/e*)
- c) potenza erogata (*slow, quick, fast*)
- d) tecnologia utilizzata per l'accesso alla ricarica (*card proprietaria, carta di credito, altro*)
- e) disponibilità accesso (*24h/24, altro*)
- f) identificativo infrastruttura
- g) foto della location e/o dell'infrastruttura
- h) costo del servizio
- i) stato del punto di ricarica (*occupato, libero, prenotato, fuori servizio, in manutenzione, ecc.*)
- j) proprietario dell'infrastruttura (*nome, indirizzo email, web, riferimento telefonico eventuale call center*)

Dovranno infine essere trasferite le informazioni minime (*per quanto attinenti alla tipologia di ricarica*) per i **Sistemi di Trasferimento dell'Energia Elettrica Senza Contatto (STEESC) o Plugless.**

Tale Piattaforma si pone esattamente in linea con l'iniziativa europea della DG Move ed in particolare dell'**European Electro-mobility Observatory (HyER)** che prevede l'istituzione di una **piattaforma unica per il controllo ed il monitoraggio delle infrastrutture di ricarica pubbliche** finalizzato al controllo (*per gli enti gestori*) e alla fornitura di informazioni (*per gli utenti finali*) oltre che all'integrazione con le politiche di mobilità sostenibile da sviluppare a livello locale e nazionale. La Piattaforma PUN sarà attivata per fornire servizi informativi a tutti gli stakeholder interessati dallo sviluppo della mobilità elettrica. Per eventuali sviluppi futuri della stessa (*ad esempio integrando la funzione di accessibilità in tempo reale per la gestione dei contratti di fornitura di energia elettrica destinati alla ricarica di veicoli elettrici*) si rimanda ad una fase successiva a seguito di studi ed approfondimenti anche in relazione alle caratteristiche di sviluppo delle infrastrutture e delle reti di ricarica elettrica.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

Ogni Regione/Provincia Autonoma è chiamata a fornire, con **cadenza semestrale**, le **informazioni sopra riportate** (a - j) per ciascuna infrastruttura di ricarica pubblica che verrà installata sul proprio territorio. Nell'ambito del presente monitoraggio è richiesto ad ogni Regione/Provincia Autonoma di comunicare l'avvenuta attuazione di un **Piano della Mobilità Elettrica regionale (PME)**.

Per i gestori privati le informazioni di cui sopra (a - j) sono obbligatorie nel caso in cui volessero richiedere eventuali finanziamenti per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica in ambito privato ma accessibili al pubblico. In altri casi è quantomeno auspicabile fornire il dettaglio delle infrastrutture presenti su proprio suolo al fine di fornire un servizio il più completo possibile agli utilizzatori finali.

La Piattaforma inoltre, servirà da DataBase dei progetti sviluppati ed in corso di realizzazione sul tema della mobilità elettrica in modo da permettere a tutti i soggetti interessati di poter visionare e analizzare i risultati e gli sviluppi sul tema che le varie iniziative a livello nazionale ed europeo hanno prodotto.

Nel prossimo aggiornamento del Piano verrà inoltre inserita una tabella riepilogativa inerente i seguenti dati:

- numero di colonnine installate,
- distribuzione territoriale, per Regione e Comuni, delle risorse finanziarie allocate dal Piano e delle infrastrutture di ricarica pubbliche e private con accesso al pubblico.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

10. FINANZIAMENTI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il tramite delle *Direzioni Generali per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali* e per la *Motorizzazione*, promuove la stipulazione di appositi Accordi di Programma, approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del CIPE, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, al fine di concentrare interventi nei singoli contesti territoriali in funzione delle effettive esigenze, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati, ivi comprese le società di distribuzione dell'energia elettrica. Decorsi novanta giorni senza che sia stata raggiunta la predetta intesa, gli Accordi di Programma possono essere comunque approvati.

In fase di definizione della metodologia di riparto delle risorse messe a disposizione, dovranno essere valutate anche le esigenze specifiche delle città metropolitane, in modo da garantire coerenza e sussidiarietà con le misure eventualmente previste dal Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile.

Ai fini del finanziamento del Piano nazionale è stato istituito un apposito fondo (cfr comma 8 art. 17-septies).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in virtù dei fondi di cui sopra e a seguito di eventuali provvedimenti legislativi che ne potrebbero limitare la portata, partecipa al cofinanziamento, fino a un massimo del 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

Per l'individuazione dei criteri di valutazione dei progetti che concorrono al co-finanziamento di cui sopra, è stato istituito un apposito Tavolo Tecnico presso la Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il Tavolo Tecnico (cfr Tavolo Tecnico MISTEG esteso) è composto dai seguenti enti:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Coordinatore)
- Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE)
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATM)
- Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas ed il sistema idrico (AEEGSI)
- Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome
- Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI)
- Unione delle Province Italiane (UPI)

I criteri individuati dal Tavolo Tecnico vengono di seguito riportati.

10.1 Assegnazione dei fondi di finanziamento

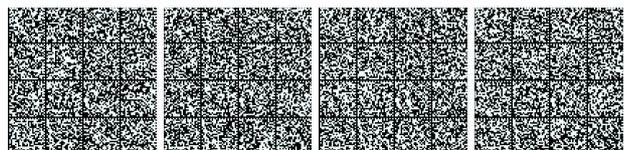
Sulla base delle analisi della mobilità elettrica e delle caratteristiche ad oggi conosciute del servizio di ricarica il Tavolo Tecnico di cui sopra ha concordato nella individuazione dei seguenti filoni nell'ambito dei quali dovranno essere sviluppate le proposte progettuali oggetto di eventuale co-finanziamento.

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.

I fondi dovranno prevedere lo sviluppo di progettualità incentrate nei seguenti ambiti:

- a) *Aree Metropolitane*
 - I. Infrastrutture di ricarica pubbliche
 - II. Impianti distribuzione carburante



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- III. Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (*autorimesse, parcheggi di struttura, ecc.*)
 - IV. Infrastrutture di ricarica domestica (*incentivi all'installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini*)
- b) *Aree non Metropolitane*
- I. Infrastrutture di ricarica pubbliche
 - II. Impianti distribuzione carburante
 - III. Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (*autorimesse, parcheggi di struttura, ecc.*)
 - IV. Infrastrutture di ricarica private (*incentivi all'installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini*)

Nella individuazione di progetti da finanziare dovrà essere tenuta in considerazione la seguente composizione:

- Infrastrutture di ricarica - Aree Metropolitane = 60% delle risorse
- Infrastrutture di ricarica - Aree non Metropolitane = 40% delle risorse

Per entrambi gli ambiti (Metropolitano e non) dovranno essere garantite le seguenti percentuali:

- *Infrastrutture di ricarica Private (rete domestica) = 15%*
- *Infrastrutture di ricarica Pubbliche = 40%*
- *Impianti distribuzione Carburante = 30%*
- *Infrastrutture di ricarica Private accessibili al pubblico = 15%*

Si precisa che tutti gli importi verranno riconsiderati sulla base della reale disponibilità del fondo e degli eventuali provvedimenti legislativi che ne potrebbero limitare la dimensione.

Una possibile modifica delle percentuali previste per i singoli ambiti potrà essere valutata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base di eventuali esigenze e/o caratteristiche territoriali presentate dalle Regioni. In ogni caso, solo il MIT potrà decidere se le richieste avanzate risultano migliorative in linea con l'obiettivo di sviluppo della mobilità elettrica a livello nazionale.

10.2 Criteri di finanziamento

Gli elementi oggetto del co-finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di cui all' Art. 17 septies - comma 10 sono rappresentati dalle attività funzionali alla realizzazione di una rete di ricarica interoperabile sul territorio nazionale. Tali elementi sono riconducibili a:

- a) redazione del piano delle installazioni,
- b) progettazione dei siti di ricarica,
- c) acquisto e l'installazione degli impianti (*comprensivo delle opere necessarie alla messa in opera*),
- d) campagna di comunicazione mirata all'informazione all'utenza per quanto riguarda il servizio offerto.

10.2.1 Valutazione Generale di ammissibilità

In merito al **Piano delle Installazioni** (*cf. punto a*) questo per essere ammissibile dovrà essere redatto secondo le indicazioni minime riportate all'interno del paragrafo 10.2 - Integrazione nei Piani della Mobilità e della Logistica.

In merito alla **Campagna di comunicazione** (*cf. punto d*) queste per essere ammissibile dovrà essere realizzate seguendo almeno le indicazioni contenute all'interno del paragrafo 10.4 - Favorire il coinvolgimento e l'informazione degli utilizzatori finali.

In merito agli **Impianti** (*cf. punto c*) questi per essere ammissibili devono utilizzare

- per la ricarica lenta/accelerata in AC almeno prese o connettori di tipo 2, come descritto nello standard EN62196-2,
- per la ricarica veloce in AC almeno connettori di tipo 2, come descritto nella norma EN62196-2,
- per la ricarica lenta/accelerata in AC per motocicli, i punti di ricarica devono essere conformi alla norma EN 61851-1:2011 e deve essere dotati di connettori di tipo 3a, come descritto nella norma EN 62196-2:2012,



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- per la ricarica fast in CC almeno connettori di tipo "Combo 2" come descritto nello standard EN62196-3¹³.

Gli impianti devono inoltre garantire la presenza **di sistemi di controllo dell'infrastruttura in campo, monitoraggio dei dati e reportistica**, con particolare riferimento all'utilizzo di tecnologie informatiche e di processi innovativi in grado di fornire il controllo e l'informazione delle infrastrutture di ricarica.

I progetto dovranno inoltre:

- garantire la Trasmissione delle informazioni relative alle infrastrutture installate, in termini di localizzazione, caratteristiche delle infrastrutture e prezzo del servizio alla Piattaforma Unica Nazionale (PUN) con le modalità e le cadenze indicate dal MIT,
- presentare il giusto rapporto tra infrastrutture di ricarica lente/accelerate e quelle di tipo veloce,
- presentare un alto livello di cooperazione inter-istituzionale (*art. 17 septies, comma 6. Per la migliore realizzazione dei programmi integrati di cui al comma 4, lettera d*), i comuni e le province possono associarsi ai sensi del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. I programmi integrati sono dichiarati di interesse strategico nazionale e alla loro attuazione si provvede secondo la normativa vigente).

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.

Il progetto per il quale si richiede il finanziamento non potrà avere un valore percentuale distribuito tra le 4 voci sopra indicate che riconosca un valore percentuale inferiore al 70% per la voce c) *relativa all'acquisto e l'installazione degli impianti (comprensivo delle opere necessarie alla messa in opera)*.

In merito agli incentivi per l'acquisto e installazione di **postazioni di ricarica private** (ricarica domestica) per utenti in possesso di veicoli elettrici si prevede un co-finanziamento pari al 50% del valore relativo alla realizzazione delle singole postazioni. La Regione e/o l'ente locale potrà contribuire con un ulteriore percentuale di co-finanziamento in modo da ridurre al minimo l'investimento da parte dei singoli utenti.

10.2.2 Criteri di valutazione Specifica

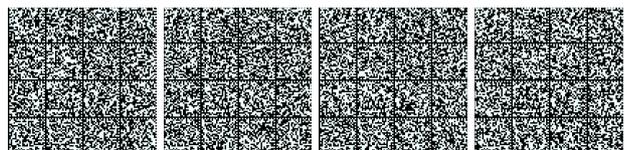
I Criteri di valutazione specifica vengono suddivisi nei seguenti ambiti:

- *Ambito A) Dimensione socio-territoriale e ambientale (30 su 100)*
- *Ambito B) Dimensione tecnologica (innovazione) e interazione con il sistema elettrico (45 su 100)*
- *Ambito C) Dimensione economico-finanziaria e organizzativa (25 su 100)*

Ambito A) Dimensione socio-territoriale, trasportistica e ambientale

1. numero di comuni coinvolti
2. dimensione demografica coinvolta
3. presenza di un Piano di settore approvato (*Piano Urbano del Traffico, Piano Urbano della Mobilità e/o Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Piano Urbano dei Parcheggi*)
4. caratteristiche della mobilità nell'area e sua coerenza con sviluppo mobilità elettrica
 - *Tasso di motorizzazione*
 - *Tempo medio di spostamento*
 - *Marcati fenomeni di pendolarismo sistematico*
 - *Tempo medio di stazionamento nelle aree oggetto di intervento (qualora trattasi di parcheggi, aree di sosta pubbliche a servizi di particolari attrattori, ecc.)*
5. presenza di politiche (e azioni) di mobilità sostenibile nell'area interessata che prevedono di favorire l'utilizzo del mezzo elettrico
 - presenza di un Piano della Mobilità elettrica approvato
 - presenza di Delibere / Atti approvati, a favore della mobilità elettrica

¹³ L'infrastruttura di ricarica dovrà essere dotata di almeno un connettore conforme allo standard EN62196-3.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

- *Facilitazione finanziaria (ad es. riduzione tasse) per i possessori di veicoli elettrici*
 - *Facilitazione finanziaria per l'acquisto di veicoli elettrici*
 - *Parcheggio gratuito*
 - *Accesso libero in ZTL*
 - *Esenzioni da blocco del traffico*
 - *Accesso abilitato nelle corsie riservate ai mezzi di TPL (solo per veicoli elettrici)*
 - *Politiche di diffusione dell'informazione sulla mobilità elettrica*
 - *Promozione del Car Sharing elettrico*
6. grado di criticità delle problematiche ambientali nell'area interessata dal progetto quali parametri qualità dell'aria (ad es. superamenti soglie), rumorosità della zona (da pianificazione urbana o del traffico), ecc.
7. progetti di finanziamento con priorità nei confronti degli Enti Locali che hanno sviluppato interventi finalizzati all'efficienza energetica, all'uso delle fonti rinnovabili e alla gestione del traffico attraverso la mobilità sostenibile, a valere su finanziamenti già concessi dal Ministero dell'ambiente e dagli altri Ministeri competenti in materia.

Ambito B) Dimensione tecnologica (innovazione) e interazione con il sistema elettrico

1. dimensione e caratteristiche della rete infrastrutturale proposta
2. efficienza localizzativa dei punti di ricarica (grado di copertura della domanda prevista, omogeneità di distribuzione, ecc.)
3. coerenza tra rete proposta e esigenze della mobilità elettrica attuali e prospettive nell'area
4. progetto che prevede sinergie con intermodalità nei trasporti (car sharing, trasporto pubblico, ecc.) in termini di tariffe e/o di sistemi di accesso alla ricarica (smart card, ecc.)
5. fornitura di servizi aggiuntivi (prenotazioni via web, informazioni preventive su disponibilità ricarica e prezzi, ecc.)
6. progetto che prevede l'utilizzo di fonti rinnovabili in un'ottica di smart-grid (area coperta da ammodernamenti della rete secondo logica smart), con l'obiettivo di minimizzare i possibili effetti negativi sulla rete (particolarmente rete BT nei centri urbani) per concentrazione dei carichi nelle ore di punta serali;
7. misure di tutela dell'integrità dell'infrastruttura di ricarica da atti vandalici (es. utilizzo videosorveglianza) o di tutela dell'accesso (contromisure per la sosta abusiva)
8. integrazione con sistemi già realizzati. Grado di fruizione da parte dell'utenza: interoperabilità anche con altri progetti analoghi sviluppati su territori limitrofi.

Ambito C) Dimensione economico-finanziaria e organizzativa

1. costo complessivo del progetto
2. quota (valore e % sul totale) richiesta come finanziamento
3. partecipazione al finanziamento dell'intervento di altri soggetti privati
4. presenza di un disegno gestionale e manutentivo che evidenzia l'effettiva stabilità del progetto e la durata nel corso del tempo
5. immediata attuabilità delle iniziative e dei servizi oggetto dell'intervento valutata in merito al grado di complessità dell'intervento proposto e al crono-programma delle attività
6. adeguatezza della compagine di progetto: presenza di attori della filiera elettrica, industria veicoli, industria batterie, industria apparecchi di ricarica e IT, ente pubblico territoriale, ecc.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

11. POLICY DI SVILUPPO

11.1 Policy legate al Codice della Strada

Una corretta politica di razionalizzazione del traffico stradale deve contemperare, come è noto, diverse esigenze, tutte ugualmente importanti, che vanno dalla scorrevolezza dei flussi veicolari ad un corretto piano di parcheggi, alla tutela delle esigenze degli utenti deboli, al rispetto dell'ambiente, alla tutela del patrimonio storico e paesaggistico.

Ovviamente, nella pianificazione del traffico bisogna tener conto principalmente delle risorse a disposizione degli amministratori addetti a tale compito.

È evidente che, negli ultimi anni, i maggiori volumi di traffico registrati nei grandi centri urbani sta creando, da una parte, situazioni di vera e propria paralisi della mobilità, mentre dall'altra sta avendo ripercussioni importanti sui livelli di emissioni di polveri sottili e sta determinando danni economici e sociali stimabili in milioni di euro.

Una corretta policy dei trasporti, soprattutto nelle grandi città, non può prescindere, tra le altre misure da intraprendere, energiche azioni in favore della diffusione dei veicoli elettrici.

Sarà necessario, oltre alla installazione razionale di tali sistemi di ricarica, prevedere anche stalli di sosta dedicati, nei quali deve prevedersi esplicito divieto di fermarsi per gli altri veicoli non interessati alle operazioni di ricarica. Questo fenomeno di "sosta selvaggia", non infrequente nei centri in cui i sistemi di ricarica sono installati, penalizza e disincentiva in maniera rilevante l'utilizzo di veicoli elettrici.

Attualmente, il codice della strada non prevede un esplicito divieto di sosta o di fermata davanti a detti sistemi di ricarica. Nelle more di una eventuale prossima modifica dell'art. 158 del codice della strada (Divieto di fermata e di sosta dei veicoli), **la fattispecie in argomento potrebbe essere direttamente regolamentata dagli enti proprietari delle strade, nell'esercizio delle prerogative loro attribuite dagli articoli 6 e 7 del codice stesso.**

Dovranno inoltre essere inserite norme sulla condivisione delle corsie preferenziali, definizione di ZTL permeabili alla mobilità elettrica. In tal senso una best practice da prendere in considerazione è quella attuata dalla Regione Emilia Romagna con i rispettivi Comuni capoluogo. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si impegna, per quanto di competenza, ad aggiornare il Codice della Strada (cfr art. 158) al fine di regolamentare gli stalli di sosta dedicati alla ricarica di veicoli elettrici.

11.2 Integrazione nei Piani della Mobilità e della Logistica

Il disegno della rete infrastrutturale di ricarica **deve essere inserito** come parte integrante di una pianificazione integrata del trasporto urbano ed essere coerente con l'effettivo fabbisogno delle diverse realtà territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili di congestione del traffico veicolare privato, e della criticità dell'inquinamento atmosferico.

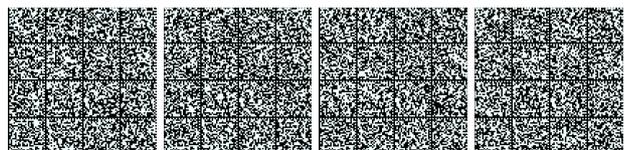
Al fine di integrare la mobilità elettrica nell'ambito dei Piani di Mobilità e della Logistica risulta indispensabile prevedere, all'interno di tali piani, una sezione dedicata, nella quale si esplicitino le indicazioni e/o le previsioni di sviluppo della mobilità elettrica

Nello specifico ogni Piano della Mobilità **dovrà essere integrato** da una sezione dedicata alla mobilità elettrica; tale Sezione **dovrà essere** altresì **coerente** con i contenuti dei Piani della mobilità e/o i Piani sulla Qualità dell'Aria redatti a livello regionale.

Rimane facoltà degli enti locali di predisporre un Piano ad hoc relativo alla mobilità elettrica.

Così come la sezione del Piano Regionale relativa alla Mobilità Elettrica dovrà seguire le indicazioni riportate nel presente Piano Nazionale, allo stesso modo gli indirizzi del Piano redatto a livello regionale dovranno essere richiamati all'interno dei Piani Comunali (cfr Piano Urbano dei Trasporti, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) in modo da garantire uno sviluppo coordinato ed integrato a livello regionale, fermo restando le caratteristiche di unicità dei singoli territori comunali.

In mancanza di indicazioni a livello Regionale, gli Enti Locali potranno predisporre delle sezioni relative alla mobilità elettrica o Piani Locali di Mobilità Elettrica che dovranno essere in linea con le indicazioni fornite dal presente Piano. In ogni caso non appena la Regione provvederà a redigere delle proprie linee guida gli Enti Locali sono chiamati ad uniformare i propri Piani secondo le disposizioni dell'ente regionale.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

Le sezioni o i Piani della Mobilità Elettrica, siano essi Regionali che Comunali, **dovranno contenere almeno:**

- 1) uno stato dell'arte delle infrastrutture presenti sul territorio,
- 2) un piano di allestimento delle infrastrutture di ricarica sulla base dei principi localizzativi che recepiscono le informazioni contenute nel presente piano in termini di distribuzione territoriale.

Il piano dovrà essere caratterizzato almeno su due scenari (breve - 1, 2 anni - e lungo - 3,5 anni - periodo) e dovrà indicare, laddove possibile, i relativi strumenti finanziari e progettuali che si intende utilizzare/attivare per concorrere a tali sviluppi.

Le indicazioni su stato dell'arte e sviluppi futuri dovranno consentire con chiarezza di distinguere i seguenti filoni, all'interno degli scenari definiti nel capitolo 5 del presente documento:

- a) *Infrastrutture di ricarica su suolo pubblico*
 - Mobilità sostenibile traffico privato
 - Flotte pubbliche (TPL, Car Sharing, City Logistics, ecc.)
 - Mezzi a due ruote "motorizzati" (Motocicli e Ciclomotori)
 - b) *Impianti di distribuzione del carburante / Stazioni di servizio aperte 24h su 24*
 - Adeguamento / Affiancamento degli impianti di distribuzione del carburante
 - Area Urbana
 - Diretrici di rilevanza Nazionale/Regionale
 - c) *Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico*
 - Centri Commerciali, attività ricreative (cinema, teatro, ecc.), ecc.,
 - d) *Infrastrutture di ricarica private (laddove disponibile e comunque almeno quelle incentivate dagli enti locali)*
- 3) caratteristiche tecniche delle infrastrutture di ricarica (prese e modi di ricarica)
 - 4) indicazioni funzionali e tecnologiche minime da garantire in termini di accesso alla ricarica elettrica, specificando le eventuali integrazioni con i sistemi di mobilità sostenibile presenti, e in corso di pianificazione/attivazione, a livello locale,
 - 5) piani della sosta ed eventuali servizi (es. car sharing, city logistics, ecc.) dedicati,
 - 6) laddove presenti, i Progetti (siano essi locali, che nazionali e europei) ai quali l'amministrazione locale ha partecipato a vario titolo e quali sono i principali output (e benefici) che tali progetti hanno portato al territorio in termini di mobilità sostenibile e impatto ambientale.

Infine dovrà essere evidente come le informazioni minime, così come richiamate dalla Piattaforma Unica Nazionale, vengano trasmesse alla Regione di appartenenza e/o direttamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (*d'intesa con la Regione di appartenenza*).

In linea con le principali caratteristiche urbanistiche delle aree coinvolte risulta auspicabile che il Piano preveda, per i mezzi alimentati ad energia elettrica (ibridi plug-in o solo per gli elettrici puri), l'utilizzo di corsie preferenziali, aree di sosta gratuite dedicate, possibilità di accesso alle ZTL.

In fase di pianificazione della localizzazione degli apparati di ricarica, risulta altresì indispensabile la collaborazione con il distributore del servizio elettrico che dovrà assicurare l'adeguatezza della rete di distribuzione in funzione dei carichi e della dislocazione sul territorio.

11.3 Favorire la partecipazione a progetti Europei

Al fine di confrontare le esperienze con gli altri paesi europei e reperire ulteriori fondi a sostegno della mobilità elettrica a livello nazionale, risulta fortemente auspicabile la partecipazione di enti locali, società di distribuzione e aziende del settore a progetti europei e/o progetti di rilevanza internazionale (*vedi programmi PON - Programmi Operativi Nazionali, POR - Programmi Operativi Regionali, IEE - Intelligent Energy Europe Programme, le iniziative Civitas, TEN-T/CEF, ecc.*). Si sottolinea altresì l'importanza da parte dei soggetti sopra richiamati dell'avanzare di proposte progettuali nella tematica della mobilità elettrica orientata agli spostamenti sostenibili.



PNire - Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica

Aggiornamento 2015

La Piattaforma PUN servirà anche da DataBase dei progetti sviluppati ed in corso di realizzazione sul tema in modo da permettere a tutti i soggetti interessati di poter visionare e analizzare i risultati e gli sviluppi sul tema che le varie iniziative a livello nazionale ed europeo hanno prodotto.

11.4 Favorire il coinvolgimento e l'informazione degli utilizzatori finali

Al fine di favorire il coinvolgimento e l'informazione degli utilizzatori finali in merito alla mobilità elettrica in generale si ritiene necessario attivare delle campagne informative/pubblicitarie a regia sia nazionale che locale.

L'elemento pubblicitario rappresenta un punto qualificante nella diffusione dei veicoli elettrici, per questo ogni progetto di implementazione di infrastrutture di ricarica sul territorio nazionale dovrà prevedere un adeguato piano di comunicazione che **dovrà prevedere almeno** informazioni su

- la localizzazione delle infrastrutture di ricarica,
- le caratteristiche delle stesse (*connessioni e capacità di ricarica*),
- le modalità di accesso consentite alla stessa,
- il prezzo del servizio.

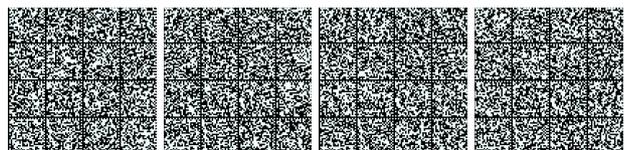
Nell'ambito dei **Sistemi Intelligenti di Trasporto**¹⁴, i servizi di informazione sul traffico e la mobilità dovranno includere, se opportuno, le informazioni chiave concernenti la disponibilità dei punti di rifornimento e ricarica e qualsiasi altra informazione necessaria alla mobilità a livello locale, nazionale e UE.

11.5 Altre misure

Al fine di affrontare in modo congiunto le policy di diffusione della rete di ricarica con quelle strettamente connesse allo sviluppo della mobilità elettrica in tutte le sue componenti ulteriori misure sono contenute nel documento che verrà prodotto nell'ambito del Gruppo di Lavoro, di cui all'art. 4 - comma 1, lettera g dell'**Accordo di Programma**¹⁵ per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano del *19 dicembre 2013*. Il Gruppo di lavoro è, infatti, finalizzato a formulare una proposta volta alla diffusione e allo sviluppo dei veicoli elettrici, anche attraverso la realizzazione delle infrastrutture di ricarica elettrica, nonché alla diffusione di carburanti ad emissioni nulle di inquinanti sensibili per la qualità dell'aria.

¹⁴ Rif. Intelligent Transport System - Decreto Ministeriale n. 44 del 12 febbraio 2014 - Adozione del Piano d'Azione ITS Nazionale (anni 2013-2017)

¹⁵ Sottoscritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero della salute, i Presidenti delle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Venete e delle Regioni autonome Valle D'Aosta e Friuli Venezia Giulia, oltre che i Presidenti delle Province Autonome di Trento e Bolzano.



D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 recante: “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi”.

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 13 gennaio 2017, n. 10, S.O.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la direttiva 2014/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;

Vista la legge 9 luglio 2015, n. 114, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2014, ed in particolare l'allegato B, punto 48);

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Vista la legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, recante interventi urgenti in materia di finanza pubblica;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante il riordino della legislazione in materia portuale;

Vista la legge 5 giugno 2003, n. 131, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

Vista la legge 23 agosto 2004, n. 239, e successive modificazioni, recante il riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia;

Vista la legge 7 agosto 2015, n. 124, recante le deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, e successive modificazioni, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, recante interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale;

Visto il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, e successive modificazioni, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e, in particolare, gli articoli 17-quinquies e 17-septies, recante le misure urgenti per la crescita del Paese;

Visto il decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, e successive modificazioni, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, e successive modificazioni, recante gli interventi urgenti di avvio del piano «Destinazione Italia», per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015;

Visto il decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, e successive modificazioni, recante le disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, recante il nuovo codice della strada, e, in particolare, l'articolo 158, comma 1;

Visto il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, relativo al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative;

Visto il decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni, concernente la razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, a norma dell'articolo 4, comma 4, lettera c), della legge 15 marzo 1997, n. 59;

Visto il *decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164*, e successive modificazioni, concernente l'attuazione della *direttiva 98/30/CE* recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale, a norma dell'articolo 41 della *legge 17 maggio 1999, n. 144*;

Visto il *decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139*, e successive modificazioni, recante il riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell'articolo 11 della *legge 29 luglio 2003, n. 229*;

Visto il *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, e successive modificazioni, recante norme in materia ambientale;

Visto il *decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155*, e successive modificazioni, recante attuazione della *direttiva 2008/50/CE* relativa alla qualità dell'aria e per un'aria più pulita in Europa;

Visto il *decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28*, e successive modificazioni, recante l'attuazione della *direttiva 2009/28/CE* sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;

Visto il *decreto legislativo 31 marzo 2011, n. 55*, e successive modificazioni, recante l'attuazione della *direttiva 2009/30/CE*, che modifica la *direttiva 98/70/CE*, per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio, nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la *direttiva 1999/32/CE* per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la *direttiva 93/12/CEE*;

Visto il *decreto legislativo 1° giugno 2011, n. 93*, e successive modificazioni, recante l'attuazione delle direttive 2009/72/CE, 2009/73/CE e 2008/92/CE relative a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica, del gas naturale e ad una procedura comunitaria sulla trasparenza dei prezzi al consumatore finale industriale di gas e di energia elettrica, nonché abrogazione delle direttive 2003/54/CE e 2003/55/CE;

Visto il *decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102*, e successive modificazioni, recante l'attuazione della *direttiva 2012/27/UE* sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE;

Visto il *decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105*, recante l'attuazione della *direttiva 2012/18/UE* relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose;

Visto il *decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327*, e successive modificazioni, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità (Testo A);

Visto il *decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380*, e successive modificazioni, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia (Testo A);

Visto il *decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151*, e successive modificazioni, relativo al regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'*articolo 49*, comma 4-quater, del *decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 30 luglio 2010, n. 122*;

Visto il *decreto del Ministro dell'interno 24 maggio 2002*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 131 del 6 giugno 2002, recante norme di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione stradale di gas naturale per autotrazione;

Visto il *decreto del Ministro dell'interno 31 agosto 2006*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 213 del 13 settembre 2006, recante l'approvazione della regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione;

Visto il *decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008*, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008, relativo al recepimento della *direttiva 2007/46/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'*articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281*, espresso nella seduta del 10 novembre 2016;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 15 settembre 2016;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 14 dicembre 2016;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dell'interno, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e il Ministro della giustizia;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Titolo I

Finalità e obiettivi

Art. 1. *Finalità e campo di applicazione (Attuazione dell'articolo 1 della direttiva 2014/94/UE)*

1. Al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, il presente decreto stabilisce requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto e compresso, idrogeno e gas di petrolio liquefatto, da attuarsi mediante il Quadro Strategico Nazionale di cui all'articolo 3, nonché le specifiche tecniche comuni per i punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.

Art. 2. *Definizioni (Attuazione dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2014/94/UE)*

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) combustibili alternativi: combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti fossili di petrolio nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore trasporti. I combustibili alternativi comprendono anche:

- 1) elettricità;
- 2) idrogeno;
- 3) biocarburanti, quali definiti all'articolo 2, comma 1, lettera i) del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28;
- 4) combustibili sintetici e paraffinici;

5) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa, denominato gas naturale compresso, di seguito GNC, e liquefatta, denominato gas naturale liquefatto, di seguito GNL;

6) gas di petrolio liquefatto, di seguito denominato GPL;

b) veicolo elettrico: 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;

c) punto di ricarica: un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta;

d) punto di ricarica di potenza standard: un punto di ricarica, che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico. Il punto di ricarica di potenza standard è dettagliato nelle seguenti tipologie:

- 1) lenta = pari o inferiore a 7,4 kW;
- 2) accelerata = superiore a 7,4 kW e pari o inferiore a 22 kW;

e) punto di ricarica di potenza elevata: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW. Il punto di ricarica di potenza elevata è dettagliato nelle seguenti tipologie:

- 1) veloce: superiore a 22 kW e pari o inferiore a 50 kW;
- 2) ultra-veloce: superiore a 50 kW;

f) fornitura di elettricità lungo le coste: la fornitura di alimentazione elettrica alle infrastrutture di ormeggio a servizio delle navi adibite alla navigazione marittima o delle navi adibite alla navigazione interna ormeggiate, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata con la rete elettrica o con generatore elettrico isolato alimentato a gas naturale liquefatto - GNL o idrogeno;

g) punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico: un punto di ricarica o di rifornimento per la fornitura di combustibile alternativo che garantisce un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento. A tal fine, si considera punto di ricarica aperto al pubblico:

1) un punto di ricarica la cui area di stazionamento è accessibile al pubblico, anche mediante autorizzazione e pagamento di un diritto di accesso;

2) un punto di ricarica collegato a un sistema di autovetture condivise e accessibile a terzi, anche a seguito del pagamento del servizio di ricarica;

h) punto di ricarica non accessibile al pubblico:

1) un punto di ricarica installato in un edificio residenziale privato o in una pertinenza di un edificio residenziale privato, riservato esclusivamente ai residenti;

2) un punto di ricarica destinato esclusivamente alla ricarica di veicoli in servizio all'interno di una stessa entità, installato all'interno di una recinzione dipendente da tale entità;

3) un punto di ricarica installato in un'officina di manutenzione o di riparazione, non accessibile al pubblico;

i) punto di rifornimento: un impianto di rifornimento per la fornitura di qualsiasi combustibile alternativo, ad eccezione del gas naturale liquefatto-GNL, mediante un'installazione fissa o mobile;

l) punto di rifornimento per il gas naturale liquefatto-GNL: un impianto di rifornimento per la fornitura di gas naturale liquefatto-GNL, consistente in un impianto fisso o mobile, un impianto offshore o un altro sistema.

Titolo II

Quadro strategico nazionale

Capo I

Disciplina generale

Art. 3. *Disciplina del Quadro Strategico Nazionale (Attuazione dell'articolo 3, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 6 della direttiva 2014/94/UE)*

1. Il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura prevede i seguenti elementi:

a) una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando eventualmente la continuità transfrontaliera;

b) gli obiettivi nazionali per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, nel rispetto dei requisiti minimi di cui all'articolo 4 per la fornitura di elettricità per il trasporto, dei requisiti di cui all'articolo 5 per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale, dei requisiti di cui all'articolo 6 per la fornitura di gas naturale per il trasporto e dei requisiti di cui all'articolo 7 per la fornitura di gas di petrolio liquefatto per il trasporto. Questi obiettivi nazionali possono essere riveduti sulla base di una valutazione della domanda nazionale, regionale o a livello di Unione europea, pur garantendo il rispetto dei requisiti minimi dell'infrastruttura sopra indicati, con le procedure di cui al successivo comma 3;

c) la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il gas naturale liquefatto-GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T;

d) la valutazione della necessità di installare sistemi di fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.

2. Con il presente decreto è adottato il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, articolato nelle seguenti sezioni:

a) fornitura di elettricità per il trasporto;

b) fornitura di idrogeno per il trasporto stradale;

c) fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi;

d) fornitura di gas di petrolio liquefatto - GPL per il trasporto.

3. La sezione di cui al comma 2, lettera a) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, si compone di due sottosezioni. La prima sottosezione è costituita dal 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. La seconda sottosezione è costituita dalla valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna e valutazione della necessità di installare sistemi di fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.

4. La sezione di cui al comma 2, lettera c) del Quadro Strategico Nazionale, di cui allegato III, si compone di due sottosezioni. La prima sottosezione riguarda lo sviluppo del GNL per la navigazione marittima e interna, nonché per il trasporto stradale e per altri usi. La seconda sottosezione riguarda lo sviluppo del GNC per il trasporto stradale.

5. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del *decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, è aggiornato il Quadro Strategico Nazionale di cui all'allegato III, ovvero sue singole sezioni e sottosezioni, secondo quanto stabilito dalle disposizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 del presente decreto, con cadenza triennale. Lo stesso è aggiornato con la medesima procedura anche in caso di significativi sviluppi tecnologici, di mutate condizioni di mercato anche con riferimento al contesto internazionale, o di sopravvenute esigenze di ordine economico, sociale e ambientale, tenendo anche conto delle singole componenti di fornitura. L'aggiornamento del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, tiene conto anche degli sviluppi tecnologici relativi alla fornitura di idrogeno per il trasporto.

6. E' fatta salva la procedura prevista dall'articolo 17-septies, del *decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83*, convertito dalla *legge 7 agosto 2012, n. 134* per l'approvazione dell'aggiornamento del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica - PNire - di cui alla sezione a), prima sottosezione, del Quadro Strategico Nazionale. Restano fermi gli obiettivi e le priorità di cui al capo IV-bis del *decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83*, convertito dalla *legge 7 agosto 2012, n. 134*, e, in particolare, l'*articolo 17-bis*, commi 3 e 4.

7. A sostegno della realizzazione degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale nelle sue varie articolazioni, sono adottate le seguenti misure:

a) per la semplificazione delle procedure amministrative, come previste nel Titolo IV;
b) per promuovere la diffusione dei combustibili alternativi, come previste nel Titolo V;
c) che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, sono adottate le linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile - PUMS - tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto. ⁽²⁾

8. Il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, rispetta la vigente normativa dell'Unione europea in materia di protezione dell'ambiente e del clima. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi, di cui al Titolo V, sono applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

9. Il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, tiene conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili e, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, nonché di quelli delle parti interessate.

10. Per quanto riguarda il piano di sviluppo e le normative di sostegno per l'impiego dei biocarburanti, si fa riferimento alle disposizioni dell'articolo 1, comma 15, del *decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145*, convertito dalla *legge 21 febbraio 2014, n. 9*, e alle disposizioni dell'articolo 30-sexies, comma 1, del *decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91*, convertito dalla *legge 11 agosto 2014, n. 116*, per l'aggiornamento delle condizioni, dei criteri e delle modalità di attuazione dell'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti, compresi quelli avanzati, nonché ai provvedimenti attuativi dell'articolo 21, comma 2, del *decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28*, in materia di incentivazione del biometano immesso nella rete del gas naturale.

(2) Per le linee guida previste dal presente comma vedi il D.M. 4 agosto 2017.

Art. 4. *Disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto. Sezione a) del Quadro Strategico Nazionale (Attuazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della direttiva 2014/94/UE)*

1. Entro il 31 dicembre 2020, è realizzato un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico per garantire l'interoperabilità tra punti già presenti e da installare, e, a seconda delle esigenze del mercato, che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle altre reti e secondo i seguenti ambiti individuati progressivamente:

a) città metropolitane - poli e cintura - e altre aree urbane che hanno registrato nell'ultimo triennio lo sfioramento dei limiti delle concentrazioni inquinanti, come previsto dal *decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155*;
b) aree urbane non rientranti nella lettera a);
c) strade extraurbane, statali e autostrade.

2. In conformità al comma 1, sono designati gli agglomerati urbani e suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, sono dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico.
3. Il numero dei punti di ricarica è fissato tenendo conto anche del numero stimato di veicoli elettrici che sono immatricolati entro la fine del 2020, che sono indicati successivamente nella sezione a) del Quadro Strategico Nazionale, delle migliori prassi e raccomandazioni a livello europeo, nonché delle esigenze particolari connesse all'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico nelle stazioni di trasporto pubblico.
4. La sezione a) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, può essere integrata con misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.
5. I punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017, si conformano almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.1, e ai requisiti specifici di sicurezza in vigore a livello nazionale. I punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017, si conformano almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.2.
6. Fermo quanto disposto al comma 5 e fatto salvo l'obbligo di rispondere ai requisiti di sicurezza, per i punti di ricarica non accessibili al pubblico è facoltà di adottare standard diversi, ove siano di potenza superiore a quella standard.
7. Una valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna è inserita nella sezione a) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, come priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, tranne i casi in cui non vi è alcuna domanda e i costi sono sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali. Le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017, si conformano almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.7.
8. La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica accessibili al pubblico, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, si avvale di sistemi di misurazione intelligenti, quali definiti all'*articolo 2, comma 2, lettera pp)* del *decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102*, e sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 9, comma 3 del medesimo decreto legislativo, nonché sono in grado di fornire informazioni dettagliate necessarie anche in tempo reale per contribuire alla stabilità della rete elettrica, ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta, e consentire una gestione sicura e flessibile dei dati. I misuratori intelligenti sono posizionati in ogni stazione di ricarica per ciascun operatore nel punto di connessione con la rete di distribuzione. Per i singoli punti di ricarica, è sufficiente che ciascuno di essi sia dotato di un contabilizzatore azzerabile con il quale l'operatore possa rendere visibili agli utilizzatori di veicoli elettrici le informazioni relative ad ogni singolo servizio di ricarica erogato.
9. Gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono considerati, ai fini dell'applicazione del *decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504*, consumatori finali dell'energia elettrica utilizzata per la ricarica degli accumulatori dei veicoli a trazione elettrica presso infrastrutture pubbliche, aperte al pubblico ovvero di pertinenza di enti o di aziende per i propri dipendenti. Gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico possono acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione europea, fermo restando quanto previsto dall'articolo 53, *comma 3*, del *decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504*. Gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi.
10. Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono anche modalità di ricarica specifiche per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati. Per i punti di ricarica accessibili al pubblico sono abilitate modalità di pagamento, che permettono a tutti gli utilizzatori di veicoli elettrici di usufruire del servizio di ricarica.
11. I prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori. A tal fine, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono definiti i criteri per la comparabilità dei prezzi.
12. Gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperano su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apre o gestisce punti di ricarica accessibili al pubblico.
13. La fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica deve poter essere oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati i detti punti di ricarica.

Art. 5. *Disposizioni specifiche per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale. Sezione b) del Quadro Strategico Nazionale (Attuazione dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2 della direttiva 2014/94/UE)*

1. Entro il 31 dicembre 2025, è realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico, da sviluppare gradualmente, tenendo conto della domanda attuale e del suo sviluppo a breve termine, per consentire la circolazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile, nelle reti da individuarsi nella sezione b) del Quadro Strategico Nazionale, inclusi eventuali collegamenti transfrontalieri.
2. I punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli a motore di cui al comma 1, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 si conformano alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 2.
3. Con decreto del Ministro dell'interno, da adottarsi entro il 31 marzo 2017, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono dettate le disposizioni per l'aggiornamento della regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione di cui al *decreto del Ministro dell'interno 31 agosto 2006*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 13 settembre 2006, n. 213.

Art. 6. *Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto. Sezione c) del Quadro Strategico Nazionale (Attuazione dell'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 della direttiva 2014/94/UE)*

1. Entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi è realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Possono essere previste forme di cooperazione con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.
2. Entro il 31 dicembre 2030, nei porti della navigazione interna è realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Possono essere previste forme di cooperazione con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.
3. Nell'ambito della sezione c) del Quadro Strategico Nazionale sono indicati i porti marittimi e i porti della navigazione interna che garantiscono, con sviluppo graduale, l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL di cui ai commi 1 e 2, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato e avuto riguardo alla domanda attuale e al suo sviluppo a breve termine.
4. Entro il 31 dicembre 2025, è realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL, anche abbinati a punti di rifornimento di GNC, accessibili al pubblico almeno lungo le tratte italiane della rete centrale della TEN-T per assicurare la circolazione in connessione con la rete dell'Unione europea dei veicoli pesanti alimentati a GNL, con sviluppo graduale avuto riguardo alla domanda attuale e al suo sviluppo a breve termine, tranne nel caso in cui i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.
5. Al fine di rifornire i punti di rifornimento di cui ai commi 1, 2 e 4 di cui al presente articolo, nell'ambito della sezione c) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III del presente decreto, è previsto un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL nel territorio nazionale, comprese le strutture di carico per i veicoli cisterna di GNL, nonché per la dotazione di infrastrutture di rifornimento lungo la rete autostradale e negli interporti. Al fine di assicurare quanto disposto dal presente comma, possono essere previste forme di cooperazione in raggruppamento con gli Stati membri confinanti, che sono soggette agli obblighi di cui all'articolo 20 del presente decreto.
6. Ai sensi dell'articolo 15 del *decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139*, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è adottata la norma tecnica di prevenzione incendi relativa agli impianti fissi di distribuzione carburante per autotrazione, alimentati da serbatoi fissi di gas naturale liquefatto con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
7. Secondo le modalità di cui all'articolo 18, entro il 31 dicembre 2020, sono realizzati ulteriori punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico, al fine garantire, secondo le esigenze del mercato, la circolazione dei veicoli alimentati a GNC su tutto il territorio nazionale, in particolare nelle aree dove le infrastrutture risultano carenti, negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate, nonché nelle reti e secondo i seguenti ambiti individuati progressivamente:

a) aree urbane e città metropolitane - poli e cintura - con priorità nelle aree urbane che ricadono nelle città metropolitane, in particolare nelle aree provinciali che hanno superato il limite delle concentrazioni di PM10 per almeno 2 anni su 6 negli anni dal 2009 al 2014;

- b) città metropolitane, aree periferiche e altre aree urbane non rientranti nelle città metropolitane, strade extraurbane e statali;
c) autostrade.

8. In conformità al comma 7, sono designati gli agglomerati urbani e suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, sono dotati di punti di rifornimento per il GNC.

9. Secondo le modalità di cui all'articolo 18, entro il 31 dicembre 2025, è prevista la creazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo le tratte italiane della rete centrale esistente della TEN-T, al fine di assicurare la circolazione in connessione con la rete dell'Unione europea dei veicoli alimentati a GNC. I punti di rifornimento di cui al presente comma devono essere programmati tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli a motore alimentati a GNC e comunque a una distanza non superiore a 150 km. La qualità del gas naturale e biometano compresso per l'uso nei vicoli alimentati a GNC deve garantire l'interoperabilità delle infrastrutture sul territorio nazionale e nelle reti esistenti TEN-T.

10. I punti di rifornimento per il GNC per i veicoli a motore introdotti o rinnovati dal 18 novembre 2017 si conformano alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 3.4.

Art. 7. *Disposizioni specifiche per la fornitura di gas di petrolio liquefatto per il trasporto. Sezione d) del Quadro Strategico Nazionale (Riferimento al considerando 7 della direttiva 2014/94/UE)*

1. Al fine di promuovere la diffusione omogenea su tutto il territorio nazionale degli impianti di distribuzione di gas di petrolio liquefatto per il trasporto stradale, nella sezione d) del Quadro Strategico Nazionale sono individuati i criteri indicativi per favorire l'uniformità della penetrazione delle infrastrutture di distribuzione.

2. Al fine di promuovere la diffusione del gas di petrolio liquefatto per la propulsione delle unità da diporto, nella sezione d) del Quadro Strategico Nazionale sono individuati i requisiti minimi per la realizzazione delle infrastrutture di distribuzione.

Titolo III

Informazioni per gli utenti

Capo I

Modalità di comunicazione agli utenti

Art. 8. *Informazioni per gli utenti (Attuazione dell'articolo 7, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 7 della direttiva 2014/94/UE)*

1. Fatto salvo quanto previsto dal *decreto legislativo 31 marzo 2011, n. 55*, sono rese disponibili informazioni chiare, coerenti e pertinenti riguardo ai veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica, conformemente a quanto disposto dall'*articolo 37 del decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 12 luglio 2008, n. 162. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul territorio nazionale. La presente disposizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai loro manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

2. La comunicazione delle informazioni di cui al comma 1 si basa sulle disposizioni in materia di etichettatura di cui alle norme tecniche di unificazione. Nel caso in cui tali norme riguardano una rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, la rappresentazione grafica è semplice e facile da comprendere, e collocata in maniera chiaramente visibile sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato e i sui tappi dei serbatoi di carburante, o nelle immediate vicinanze, di tutti i veicoli a motore raccomandati e compatibili con tale combustibile, e nei manuali dei veicoli a motore, che sono immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

3. Nel caso in cui le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme degli organismi europei di normazione sono aggiornate o sono adottati atti delegati da parte della Commissione europea riguardo all'etichettatura o sono elaborate nuove norme dagli organismi europei di normazione per i combustibili alternativi, i corrispondenti requisiti in materia di etichettatura si applicano a

tutti i punti di rifornimento e ricarica e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio nazionale decorsi ventiquattro mesi dal rispettivo aggiornamento o dalla rispettiva adozione.

4. Al fine di contribuire alla consapevolezza dei consumatori e alla trasparenza dei prezzi, a scopo divulgativo sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico sono fornite informazioni sui fattori di equivalenza dei combustibili alternativi e sono pubblicati in formato aperto i raffronti tra i prezzi unitari medi dei diversi carburanti.

5. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono rese disponibili, sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico, la mappa nazionale dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per il trasporto stradale e, sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la mappa nazionale dei punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi elettricità e idrogeno per il trasporto stradale. Per la predisposizione di tale mappa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la Piattaforma unica nazionale, di seguito PUN, prevista nell'ambito del PNire, raccoglie le informazioni relative ai punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico, quali la localizzazione, la tecnologia della presa, la potenza massima erogabile, la tecnologia utilizzata per l'accesso alla ricarica, la disponibilità di accesso, l'identificativo infrastruttura, il proprietario dell'infrastruttura.

6. Entro quattro anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, in linea con lo sviluppo dei carburanti alternativi per la navigazione, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono previste le modalità di comunicazione agli utenti dei prezzi e delle mappe nazionali dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per la navigazione.

7. Per le autovetture, la Guida al risparmio di carburanti e alle emissioni di CO₂, redatta ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 1999/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 1999 contiene anche informazioni circa i benefici economici, energetici e ambientali dei combustibili alternativi rispetto ai tradizionali, mediante casi-tipo.

Titolo IV

Misure per la semplificazione delle procedure amministrative (attuazione dell'articolo 3, paragrafo i, terzo trattino della direttiva 2014/94/UE)

Capo I

Disposizioni per le infrastrutture di GNL

Art. 9. Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale

1. Al fine di perseguire gli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III del presente decreto, il contenimento dei costi nonché la sicurezza degli approvvigionamenti, in coerenza con gli obiettivi generali di politica energetica nazionale, le infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, sono considerate quali infrastrutture e insediamenti strategici ai sensi dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239. Tali infrastrutture e insediamenti sono di pubblica utilità, nonché indifferibili e urgenti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

2. I gestori degli impianti e delle infrastrutture di cui al comma 1 sono soggetti agli obblighi di servizio pubblico di cui al decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, e al decreto legislativo del 1° giugno 2011, n. 93, definiti e regolamentati dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico. Gli stessi gestori possono svolgere anche le attività di cui all'articolo 10 del presente decreto, nel rispetto delle previsioni di cui al comma 3 del medesimo articolo.

3. Fatte salve le competenze delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano e le normative in materia ambientale, storico-artistica, archeologica e paesaggistica, fiscale e di sicurezza, le autorizzazioni per le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al comma 1 del presente articolo, nonché per le opere e le attività necessarie al trasporto, allo stoccaggio, al trasferimento del GNL alla rete nazionale di trasporto, ai terminali e ai depositi costieri e alle infrastrutture portuali strumentali all'utilizzo del GNL, nonché per le opere accessorie, sono rilasciate dal Ministero dello sviluppo economico di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con le regioni interessate.

4. Al termine del procedimento unico, svolto ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, in cui sono acquisiti i pareri delle amministrazioni competenti in materia ambientale, fiscale e di sicurezza, nonché delle altre amministrazioni titolari degli interessi coinvolti dalla realizzazione dell'opera, compreso il nulla osta di fattibilità di cui all'articolo 17, comma 2, del decreto legislativo

26 giugno 2015, n. 105, e i provvedimenti, ove richiesti, di cui alla parte II del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture e degli insediamenti strategici di cui al comma 3.

5. Le concessioni demaniali rilasciate nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in aree costiere e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi hanno durata almeno decennale.

6. I soggetti titolari o gestori di beni demaniali e patrimoniali, di aree demaniali marittime e lacuali, di fiumi, di torrenti, di canali, di miniere e di foreste demaniali, di strade pubbliche, di aeroporti, di ferrovie, di funicolari, di teleferiche, e di impianti simili, di linee di telecomunicazione di pubblico servizio, di linee elettriche, che sono interessati dalla realizzazione delle infrastrutture di cui al comma 1, partecipano al procedimento di autorizzazione e in tale ambito sono tenuti ad indicare le modalità di attraversamento degli impianti ed aree interferenti. Nel caso in cui tali modalità non sono indicate entro i termini di conclusione del procedimento, il soggetto richiedente l'autorizzazione entro i successivi trenta giorni propone direttamente ai soggetti sopra indicati le modalità di attraversamento, che, trascorsi ulteriori trenta giorni senza osservazioni, si intendono comunque assentite definitivamente e sono indicate nel decreto di autorizzazione di cui al comma 4.

7. La costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto restano soggetti alla procedura autorizzativa di cui all'*articolo 46 del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159*, convertito dalla *legge 29 novembre 2007, n. 222*.

8. Ai fini dell'avvio dei procedimenti autorizzativi per la costruzione delle infrastrutture di cui ai commi precedenti, il promotore del progetto deve aver avviato presso gli enti competenti l'attività di consultazione pubblica prevista dal *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, e al *decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105*. La valutazione della strategicità delle infrastrutture è preceduta da una analisi costi/benefici, sentita l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, per gli aspetti regolatori, al fine di valutare la complessiva sostenibilità economica, ambientale e sociale di tali interventi.

Art. 10. *Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale*

1. Le opere per la realizzazione di infrastrutture di stoccaggio di GNL di capacità uguale o superiore alle 200 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, sono strategiche ai fini degli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III e sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e d'intesa con le regioni interessate, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla *legge 7 agosto 1990, n. 241* e secondo le modalità di cui all'articolo 9, commi 4, 6 e 8 e all'articolo 23 del presente decreto.

2. I titolari delle autorizzazioni relative a terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto di cui all'*articolo 46 del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159*, convertito dalla *legge 29 novembre 2007, n. 222*, possono chiedere l'autorizzazione a realizzare le modifiche impiantistiche finalizzate al carico, allo stoccaggio e al successivo scarico su navi o autobotti di parte di GNL non destinato alla rete nazionale di trasporto di gas naturale, nelle modalità di cui al comma 1.

3. L'attività di cui al comma 2 non rientra tra le attività regolate ed è svolta in regime di separazione contabile, fermo restando quanto stabilito all'articolo 21 del *decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164* e dall'articolo 25 del *decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93*. L'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico determina le regole di separazione contabile, anche rispetto a dette attività, non regolate, al fine di evitare oneri al sistema regolato.

4. Le opere per la realizzazione di impianti di stoccaggio di GNL di capacità inferiori alle 200 tonnellate e superiori o uguali a 50 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, cui non si applicano le disposizioni dell'articolo 9 del presente decreto, sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dalla regione o dall'ente delegato dalla regione, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla *legge 7 agosto 1990, n. 241*.

5. Per gli impianti e le infrastrutture di cui al comma 4 sono fatte salve le vigenti disposizioni di cui al *decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151*, e al *decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105*.

6. Al termine del procedimento unico, ai sensi degli articoli 14 e seguenti della *legge 7 agosto 1990, n. 241*, in cui sono acquisiti i pareri delle amministrazioni competenti in materia ambientale, fiscale e di sicurezza nonché delle altre amministrazioni titolari degli interessi coinvolti dalla realizzazione dell'opera, è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio di cui al comma 4.

7. Le concessioni demaniali rilasciate nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in aree costiere e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi hanno durata almeno decennale.

Art. 11. *Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni*

1. Le opere per la realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale e impianti di stoccaggio di GNL, purché di capacità inferiori a 50 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, sono eseguite a conclusione di una procedura amministrativa semplificata, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza.

2. Fatte salve specifiche disposizioni regionali, il soggetto interessato presenta al comune, mediante mezzo cartaceo o in via telematica, almeno trenta giorni prima dell'effettivo inizio dei lavori, una dichiarazione accompagnata da una dettagliata relazione a firma di un progettista abilitato e dagli opportuni elaborati progettuali, che attesta il rispetto delle norme in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza. Alla predetta dichiarazione è allegato il parere dell'Ufficio delle dogane competente per territorio relativo all'idoneità del progetto al rispetto delle normative vigenti in materia di accisa, rilasciato entro trenta giorni dalla richiesta.

3. Le regioni e le province autonome, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza, possono aumentare la soglia di 50 tonnellate per l'applicazione della procedura di cui al comma 1, definendo i casi in cui, non essendo previste autorizzazioni ambientali o paesaggistiche di competenza di amministrazioni diverse da quella di cui al comma 2, la realizzazione e l'esercizio dell'impianto e delle opere connesse sono assoggettate a procedura amministrativa semplificata.

4. L'amministrazione comunale, ove è riscontrata, entro il termine indicato al comma 2, l'assenza di una o più delle condizioni stabilite al medesimo comma, notifica all'interessato l'ordine motivato di non effettuare il previsto intervento. E' fatta salva la facoltà da parte del soggetto interessato di ripresentare la dichiarazione di cui al comma 2, con le modifiche o le integrazioni necessarie per rendere il progetto conforme alla normativa in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza. Nel caso in cui l'amministrazione comunale non procede ai sensi del periodo precedente, decorso il termine di trenta giorni dalla data di ricezione della dichiarazione, l'attività di costruzione è assentita.

5. Nel caso in cui sono necessari atti di assenso, che rientrano nella competenza comunale e non sono allegati alla dichiarazione, il comune provvede a rilasciarli tempestivamente e, in ogni caso, entro il termine per la conclusione del relativo procedimento fissato ai sensi dell'articolo 2 della *legge 7 agosto 1990, n. 241*. Nel caso in cui l'attività di costruzione e di esercizio degli impianti di cui al comma 1 è sottoposta ad atti di assenso di competenza di amministrazioni diverse da quella di cui al comma 2, e tali atti non sono allegati alla dichiarazione, il comune provvede ai sensi degli articoli 14 e seguenti della *legge 7 agosto 1990, n. 241*.

6. Ultimato l'intervento, il progettista o un tecnico abilitato rilascia un certificato di collaudo finale, trasmesso a cura del soggetto interessato all'amministrazione comunale e all'ufficio delle dogane territorialmente competente, che attesta la conformità dell'opera al progetto presentato con la dichiarazione, nonché rilascia la dichiarazione dell'avvenuta presentazione della variazione catastale, conseguente all'opera realizzata, ovvero rilascia una dichiarazione che l'opera non ha comportato modificazioni del classamento catastale.

7. Per gli impianti di distribuzione di GNL per autotrazione, si applicano le procedure autorizzative previste per gli impianti di distribuzione di gas naturale compresso, nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia fiscale e di sicurezza.

Art. 12. *Disposizioni per i serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL*

1. I serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL installati presso i punti di rifornimento per il GNL o per il GNC sono dichiarati all'Agenzia delle dogane e dei monopoli che provvede ad identificarli univocamente attraverso un sistema di codifica da stabilire con determinazione della medesima Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Art. 13. *Ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL*

1. Nel caso in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 del presente decreto sono ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua e la loro realizzazione comporta modifiche sostanziali del piano regolatore di sistema portuale, l'autorizzazione unica di cui agli articoli 9 e 10, previa acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della *legge 28 gennaio 1994, n. 84*, sui profili di compatibilità del progetto con la pianificazione portuale, costituisce anche approvazione di variante al piano regolatore di sistema portuale. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si esprime

entro quarantacinque giorni dal ricevimento della richiesta di parere. Decorso inutilmente tale termine, si applica l'articolo 14-bis, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241.

2. Le disposizioni di cui agli articoli 9, 10 e 11 del presente decreto si applicano, su richiesta del proponente, anche ai procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, previo adeguamento, ove necessario, alle disposizioni dello stesso.

3. All'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 1° giugno 2011, n. 93, dopo le parole: «prodotti petroliferi», sono inserite le seguenti: «e di gas naturale liquefatto».

4. I soggetti che effettuano attività di vendita di gas naturale, anche sotto forma di GNL o GNC, a clienti finali, in assenza di autorizzazione e di iscrizione nell'elenco dei soggetti abilitati alla vendita di gas naturale a clienti finali, ai sensi dell'articolo 30, comma 2, del decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93, e i soggetti che effettuano l'attività di importazione pluriennale di gas naturale, in assenza di autorizzazione del Ministero dello sviluppo economico o di comunicazione al medesimo Ministero ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, sono soggetti alle sanzioni di cui all'articolo 45 del medesimo decreto legislativo, nei limiti di cui all'articolo 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

5. Le disposizioni di cui al presente decreto, fermo restando il rispetto delle norme in materia ambientale, paesaggistica, di salute pubblica, di sicurezza, e di pubblica incolumità, si applicano ai progetti di riconversione delle infrastrutture e siti energetici esistenti alle attività di stoccaggio e successivo scarico su navi e autobotti di GNL.

6. All'allegato II, Parte II, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al punto 8), dopo le parole: «gas di petrolio liquefatto», sono aggiunte le seguenti: «e di gas naturale liquefatto». Sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate o in fase di istruttoria alla data di entrata in vigore del presente decreto.

7. All'allegato III, Parte II, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo la lettera h), è inserita la seguente: «h-bis) Stoccaggio di gas naturale liquefatto, con capacità complessiva superiore a 20000 metri cubi». Sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate o in fase di istruttoria alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Art. 14. Reti isolate di GNL

1. L'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico oltre a provvedere, in linea con quanto già previsto dalla regolazione per le reti isolate, ad aggiornare le condizioni economiche di fornitura dei gas diversi dal gas naturale, determina i parametri e i criteri di calcolo per la remunerazione del servizio di distribuzione, di misura e, limitatamente per i clienti vulnerabili, di vendita di gas naturale anche derivante da GNL attraverso le stesse reti.

Capo II

Disposizioni per le infrastrutture di ricarica

Art. 15. Misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica

1. All'articolo 4 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, come modificato dall'articolo 17-quinquies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, il comma 1-ter è sostituito dal seguente:

«1-ter. Entro il 31 dicembre 2017, i comuni adeguano il regolamento di cui al comma 1 prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello di cui all'allegato 1, punto 1.4.1 del decreto del Ministero dello sviluppo economico 26 giugno 2015, nonché per gli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 10 unità abitative e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello di cui all'allegato 1, punto 1.4.1 del decreto del Ministero dello sviluppo economico 26 giugno 2015, la predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso e, relativamente ai soli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 10 unità abitative, per un numero di spazi a parcheggio e box auto non inferiore al 20 per cento di quelli totali».

2. All'articolo 17-*quinquies*, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, le parole: «secondo comma del codice civile» sono sostituite dalle parole: «primo, secondo e terzo comma del codice civile».

3. All'articolo 17-*terdecies* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è aggiunto il seguente comma: «2. sino all'adozione dei decreti di cui al comma 1, si applicano i medesimi sistemi, componenti identità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autoveicoli e motocicli nuovi in circolazione».

4. All'articolo 23 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, è aggiunto il seguente comma: «2-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro trenta giorni, sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui al comma 2-bis».

Capo III

Disposizioni autorizzative per le infrastrutture di idrogeno

Art. 16. *Procedure per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto*

1. Per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto si applicano le procedure autorizzative previste, ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, per gli impianti di distribuzione carburanti, nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia di sicurezza.

Titolo V

Misure per promuovere la diffusione dei combustibili alternativi (attuazione dell'articolo 3, paragrafo 1, terzo trattino della direttiva 2014/94/UE)

Capo I

Misure per le infrastrutture di ricarica

Art. 17. *Misure per promuovere la realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico*

1. All'articolo 158, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante nuovo codice della strada, dopo la lettera h), è inserita la seguente: «h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica».

2. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Governo, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di un'intesa ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, per assicurare la realizzazione di posizioni unitarie in termini di regolazione della sosta, accesso ad aree interne delle città, misure di incentivazione e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni nel territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica e di rifornimento a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica e ad altri combustibili alternativi.

Capo II

Misure per il gas naturale e l'elettricità per il trasporto

Art. 18. *Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNC, del GNL e dell'elettricità nel trasporto stradale*

1. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 4, comma 1, e 6, comma 8, le regioni, nel caso di autorizzazione alla realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti e di ristrutturazione totale degli impianti di distribuzione carburanti esistenti, prevedono l'obbligo di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica di potenza elevata almeno veloce di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1, nonché di rifornimento di GNC o GNL anche in esclusiva modalità self service. Non sono soggetti a tale obbligo gli impianti di distribuzione carburanti localizzati nelle aree svantaggiate già individuate dalle disposizioni regionali di settore, oppure da individuare entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente decreto. Ove ricorrono contemporaneamente le impossibilità tecniche di cui al comma

6, lettere a), b) e c), le regioni con densità superficiale di numero di impianti di distribuzione di GPL al di sotto della media nazionale, indicata in prima applicazione nella tabella III della sezione D dell'allegato III, prevedono l'obbligo di impianti di distribuzione del GPL.

2. Al fine di sviluppare la modalità self service per gli impianti di distribuzione del GNC, entro dodici mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, è aggiornata la normativa tecnica di cui al *decreto del Ministro dell'interno del 24 maggio 2002*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 6 giugno 2002, n. 131, e successive modificazioni, in materia di sicurezza, tenendo conto degli standard di sicurezza utilizzati in ambito europeo.

3. Per tutti gli impianti di distribuzione di carburanti stradali già esistenti al 31 dicembre 2015, che hanno erogato nel corso del 2015 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 10 milioni di litri e che si trovano nel territorio di una delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle concentrazioni di PM10 per almeno 2 anni su 6 negli anni dal 2009 al 2014 di cui all'allegato IV, le regioni prevedono l'obbligo di presentare entro il 31 dicembre 2018 un progetto, al fine di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica nonché di distribuzione di GNC o GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto.

4. Per tutti gli impianti di distribuzione carburanti stradali esistenti al 31 dicembre 2017, che erogano nel corso del 2017 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 5 milioni di litri e che si trovano nel territorio di una delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle concentrazioni di PM10 per almeno 2 anni su 6 negli anni dal 2009 al 2014 di cui all'allegato IV, le regioni prevedono l'obbligo di presentare entro il 31 dicembre 2020 un progetto, al fine di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica nonché di distribuzione di GNC o GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto.

5. In ambito autostradale gli obblighi di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo e al comma 1, lettera c), dell'articolo 4, sono assolti dai concessionari autostradali, i quali entro il 31 dicembre 2018 presentano al concedente un piano di diffusione dei servizi di ricarica elettrica, di GNC e GNL garantendo un numero adeguato di punti di ricarica e di rifornimento lungo la rete autostradale e la tutela del principio di neutralità tecnologica degli impianti. I suddetti concessionari sono impegnati, in caso di affidamento a terzi del servizio di ricarica, al rispetto delle procedure competitive di cui all'articolo 11, comma 5-ter, della *legge 23 dicembre 1992, n. 498*.

6. Gli obblighi di cui ai commi 1, 3 e 4 sono compatibili con altre forme di incentivazione e si applicano, fatta salva la sussistenza di una delle seguenti impossibilità tecniche fatte valere dai titolari degli impianti di distribuzione e verificate e certificate dall'ente che rilascia la autorizzazione all'esercizio dell'impianto di distribuzione dei carburanti:

a) accessi e spazi insufficienti per motivi di sicurezza ai sensi della normativa antincendio, esclusivamente per gli impianti già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente decreto;

b) per il GNC lunghezza delle tubazioni per l'allacciamento superiore a 1000 metri tra la rete del gas naturale e il punto di stoccaggio del GNC e pressione della rete del gas naturale inferiore a 3 bar;

c) distanza dal più vicino deposito di approvvigionamento del GNL via terra superiore a 1000 chilometri. ⁽⁴⁾

7. Al fine di promuovere l'uso di carburanti a basso impatto ambientale nel settore dei trasporti, è consentita l'apertura di nuovi impianti di distribuzione mono prodotto, ad uso pubblico, che erogano gas naturale, compreso il biometano, sia in forma compressa - GNC, sia in forma liquida - GNL, nonché di nuovi punti di ricarica di potenza elevata almeno veloce di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1.

8. L'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, adotta misure finalizzate all'eliminazione delle penali di supero di capacità giornaliera ai punti di riconsegna delle reti di trasporto e di distribuzione direttamente connessi agli impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione, per prelievi superiori fino al 50 per cento della capacità del punto di riconsegna, per un periodo complessivo, anche non continuativo, non superiore a novanta giorni all'anno. ⁽³⁾

9. Al fine di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione, anche in aree autostradali, le condotte di allacciamento che li collegano alle esistenti reti del gas naturale sono dichiarate di pubblica utilità e rivestono carattere di indifferibilità e di urgenza, ai sensi del *decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327*.

10. Le pubbliche amministrazioni, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità per le attività svolte nelle province ad alto inquinamento di particolato PM10 di cui all'allegato IV, al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli, autobus e mezzi di servizio di pubblica utilità, ivi compresi quelli per la raccolta dei rifiuti urbani, sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL e veicoli elettrici e veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale entrambi con ricarica esterna, nonché ibridi nel caso degli autobus. Nel caso di rinnovo dei parchi utilizzati per il trasporto pubblico locale tale vincolo è riferito solo ai servizi urbani. La percentuale è calcolata sugli acquisti programmati su base triennale a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Le gare pubbliche che non ottemperano a tale previsione sono nulle. Sono fatte salve le gare già bandite alla data di entrata in vigore del presente decreto, nonché, nelle more

della realizzazione delle relative infrastrutture di supporto, le gare bandite entro e non oltre il 30 giugno 2018, effettuate anche con modalità sperimentali centralizzate. In sede di aggiornamento del quadro strategico, di cui all'allegato III, la percentuale del 25 per cento potrà essere aumentata e potrà comprendere anche l'acquisto di veicoli a idrogeno.

11. Per le finalità di cui ai commi 3 e 4, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli comunica i dati in proprio possesso relativi agli impianti di distribuzione carburanti di ciascuna regione, comprensivi degli erogati per tipologia di carburante, relativamente agli anni 2015 e 2017, entro il 31 dicembre dell'anno successivo a ciascuno dei predetti anni, al Ministero dello sviluppo economico, che li trasmette alle regioni in relazione agli impianti di rispettiva competenza.

12. Fermi restando i termini di cui al presente articolo, per ottemperare agli obblighi di cui ai commi 3 e 4, le regioni possono prevedere che l'obbligo sia comunque assolto dal titolare dell'impianto di distribuzione carburanti, dotando del prodotto GNC o GNL e di ricarica elettrica di potenza elevata almeno veloce di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1 un altro impianto nuovo o già nella sua titolarità, ma non soggetto ad obbligo, purché sito nell'ambito territoriale della stessa provincia e in coerenza con le disposizioni della programmazione regionale.

(3) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi la Deliberazione 28 giugno 2017, n. 487/2017/R/gas.

(4) Vedi, anche, il D.M. 5 marzo 2018.

Capo III

Misure per la diffusione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi

Art. 19. *Circolazione dei veicoli nelle aree urbane*

1. Gli enti territoriali, con propri provvedimenti, consentono nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi elettricità, idrogeno, gas naturale liquefatto-GNL, gas naturale compresso - GNC e gas di petrolio liquefatto - GPL, oppure una loro combinazione e dei veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale e, subordinatamente a opportune condizioni inerenti la protezione ambientale, escludono i predetti veicoli dai blocchi anche temporanei della circolazione.

2. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Governo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di un'intesa in sede di conferenza Stato-città ed autonomie locali per assicurare una regolamentazione omogenea all'accesso alle aree a traffico limitato di veicoli alimentati a combustibili alternativi di cui al presente decreto e per la loro esclusione, subordinatamente al rispetto dei vincoli di protezione ambientale, dai blocchi anche temporanei alla circolazione stradale.

Titolo VI

Attività di monitoraggio e informazione

Art. 20. *Relazione alla Commissione europea (Attuazione dell'articolo 10, paragrafo 1 della direttiva 2014/94/UE)*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico e con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro il 18 novembre 2019 e, successivamente con cadenza triennale, trasmette alla Commissione europea una relazione sull'attuazione del Quadro Strategico Nazionale. Tale relazione comprende le informazioni elencate nell'allegato II e, se del caso, include una giustificazione pertinente sul livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3 del presente decreto.

Titolo VII

Disposizioni finali

Art. 21. *Abrogazioni*

1. L'articolo 17-septies, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è abrogato.

Art. 22. Coordinamento con normativa fiscale

1. Le disposizioni tributarie vigenti in materia di accisa sono fatte salve.

Art. 23. Disposizioni tariffarie

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese per le attività di cui all'articolo 9 svolte dalla Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche del Ministero dello sviluppo economico, nonché le spese per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, anche finalizzate alle attività di dismissione, sono poste a carico del soggetto richiedente tramite il versamento del contributo di cui all'articolo 1, comma 110, della legge 23 agosto 2004, n. 239.

2. Fermo restando quanto stabilito dal comma 1, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese svolte dalla Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche del Ministero dello sviluppo economico per le attività di cui all'articolo 9 relative alla realizzazione e alla verifica di impianti e di infrastrutture energetiche il cui valore è di entità inferiore a 5 milioni di euro, nonché le spese per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, anche finalizzate alle attività di dismissione, sono poste a carico dei soggetti richiedenti, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso.

3. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti al Ministero dello sviluppo economico per le attività di cui al comma 2. ⁽⁵⁾

4. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 3 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 2.

5. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese per le attività svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli Uffici marittimi di cui al codice della navigazione quali autorizzazioni, permessi o concessioni, volte alla realizzazione e alla verifica di impianti e di infrastrutture energetiche, per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, comprese quelle relative al rilascio di concessioni demaniali marittime o per altre attività previste dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione, sono poste a carico dei soggetti richiedenti, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento al codice della navigazione e altre disposizioni in materia secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso.

6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di cui al comma 5.

7. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 5 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 5.

(5) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 23 marzo 2017.

Art. 24. Copertura finanziaria ed entrata in vigore

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Allegato I - (allegato II della direttiva 2014/94/UE) previsto dagli articoli 4, 5 e 6
Specifiche tecniche

1. Specifiche tecniche per i punti di ricarica

1.1. Punti di ricarica di potenza standard per veicoli a motore

I punti di ricarica di potenza standard a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. Mantenendo la compatibilità del tipo 2, tali prese fisse possono essere munite di dispositivi quali otturatori meccanici.

1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli a motore

I punti di ricarica di potenza elevata a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. I punti di ricarica di potenza elevata a corrente continua (DC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato «Combo 2», quali descritti nella norma EN62196-3.

1.3. Punti di ricarica senza fili per veicoli a motore

1.4. Sostituzione di batterie per veicoli a motore

1.5. Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L

1.6. Punti di ricarica per autobus elettrici

1.7. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima

Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima, nonché la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi, sono conformi alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna.

2. Specifiche tecniche dei punti di rifornimento di idrogeno per veicoli a motore

2.1. I punti di rifornimento di idrogeno in zone aperte che forniscono idrogeno allo stato gassoso usato come carburante nei veicoli a motore sono conformi alle specifiche tecniche della norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile, e successive modifiche.

2.2. La purezza dell'idrogeno fornito nei punti di rifornimento è conforme alle specifiche tecniche della norma ISO 14687-2.

2.3. I punti di rifornimento di idrogeno utilizzano algoritmi per i carburanti e apparecchiature conformi alla norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

2.4. I connettori per veicoli a motore per l'alimentazione con idrogeno allo stato gassoso sono conformi alla norma ISO 17268 relativa ai connettori per il rifornimento dei veicoli a motore alimentati con idrogeno allo stato gassoso.

3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale

3.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima

3.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per veicoli a motore

3.3. Specifiche tecniche per i connettori/serbatoi per GNC

I connettori/serbatoi per GNC devono essere conformi al regolamento n. 110 dell'UNECE (che fa riferimento alle parti I e II della norma ISO 14469).

3.4. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore adottate con atti delegati.

Allegato II - (allegato I della direttiva 2014/94/UE) previsto dall'art. 20 Relazione

La relazione contiene la descrizione delle misure adottate nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale a sostegno della creazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La relazione include almeno gli elementi seguenti:

1. Misure giuridiche

Le informazioni sulle misure giuridiche, che possono consistere in misure legislative, regolamentari o amministrative a sostegno della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali licenze edilizie, licenze per la costruzione di parcheggi, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di rifornimento.

2. Misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale

Le informazioni su tali misure includono i seguenti elementi:

- incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura,
- disponibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e l'infrastruttura pertinente,
- uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti,
- incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad esempio, accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie dedicate,
- valutazione della necessità di punti di rifornimento di jet fuel rinnovabile negli aeroporti della rete centrale della TEN-T,
- procedure tecniche e amministrative e normativa in relazione all'autorizzazione della fornitura di combustibili alternativi al fine di agevolarne il processo autorizzativo.

3. Misure a sostegno della realizzazione e della produzione

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo).

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto.

Valutazione di eventuali esigenze particolari durante la fase iniziale della realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi.

4. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione sui combustibili alternativi, ripartiti per combustibile e per modo di trasporto.

5. Obiettivi

- stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030,
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo),
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali, anno per anno, per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto,
- informazione sulla metodologia applicata per tener conto dell'efficienza di ricarica dei punti di ricarica di potenza elevata.

6. Sviluppi delle infrastrutture per i combustibili alternativi

Evoluzione della domanda (capacità effettivamente utilizzata) e dell'offerta (capacità supplementare dell'infrastruttura).

Allegato III

Scarica il file

Allegato IV - previsto dall'art. 18

Elenco delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle concentrazioni del particolato PM₁₀ per almeno 2 anni su 6 negli anni dal 2009 al 2014

Il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 prevede che non deve essere superato con almeno una centralina urbana la soglia limite di polveri sottili per un numero massimo di 35 giorni/anno con concentrazioni superiori a 50 µg/m³.

Il limite delle concentrazioni del particolato PM₁₀ per almeno 2 anni su 6 nel periodo 2009-2014 risulta superato nei seguenti capoluoghi di provincia:

6 anni su 6: Alessandria, Asti, Bergamo, Brescia, Cremona, Frosinone, Lodi, Mantova, Milano, Modena, Monza, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Pavia, Piacenza, Rimini, Roma, Rovigo, Siracusa, Torino, Treviso, Venezia, Vercelli, Verona, Vicenza.

5 anni su 6: Avellino, Bologna, Como, Ferrara, Novara, Prato, Ravenna, Terni, Reggio Emilia, Firenze.

4 anni su 6: Biella, Forlì, Sondrio, Varese, Benevento.

3 anni su 6: Caserta, Cuneo, Lecco, Pordenone.

2 anni su 6: Cagliari, Lucca, Salerno, Pescara, Trento, Trieste.

D.L. 3 ottobre 2006, n. 262 recante: "Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria".

(1) *Publicato nella Gazz. Uff. 3 ottobre 2006, n. 230.*

(2) *Convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 24 novembre 2006, n. 286. Il comma 2 del predetto articolo 1 ha così disposto: «2. Sono fatti salvi gli effetti prodotti dall' articolo 6 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, nel testo vigente prima della data di entrata in vigore della presente legge.».*

(...)

Art. 2

60. In deroga a quanto disposto dal testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al *decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39*, dal *decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504*, e dall' *articolo 2, comma 22, della legge 24 dicembre 2003, n. 350*, e fatto salvo quanto previsto dall' *articolo 17, comma 5, lettera a), della legge 27 dicembre 1997, n. 449*, le regioni possono esentare dal pagamento della tassa automobilistica regionale i veicoli nuovi a doppia alimentazione a benzina/GPL o a benzina/metano, appartenenti alle categorie internazionali M1 ed N1 ed immatricolati per la prima volta dopo la data di entrata in vigore del presente decreto, per il primo periodo fisso di cui all' *articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Ministro delle finanze 18 novembre 1998, n. 462*, e per le cinque annualità successive. Per le medesime categorie di veicoli, dotate di doppia alimentazione, restano ferme le agevolazioni già disposte da precedenti provvedimenti regionali.

(...)

REGIONE PIEMONTE BU23 09/06/2016

Deliberazione della Giunta Regionale 30 maggio 2016, n. 34-3391

Progetto per lo sviluppo di interventi mirati alla pianificazione, progettazione, acquisizione ed installazione di impianti dedicati alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica e individuazione di criteri per la concessione di contributi. Decreto direttoriale 503/2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A relazione dell'Assessore Valmaggia:

L'Unione europea con la comunicazione COM (2011) 144 (Libro Bianco 2050. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile) ha riaffermato il ruolo strategico della mobilità urbana come strumento per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria.

In questo quadro generale, la strategia "Trasporti 2050" ha definito una roadmap per la competitività dell'intero settore, fissando l'obiettivo della riduzione del 60 per cento delle emissioni di CO₂ generati da veicoli, il superamento della soglia dei veicoli ad alimentazione elettrica rispetto a quelli tradizionali nelle città europee, ed un forte impegno per la produzione di veicoli elettrici o ibridi a basse emissioni.

A questo riguardo il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 (Riduzione delle emissioni di CO₂ delle nuove autovetture), fissa un obiettivo di 95 g CO₂/km come livello medio di emissioni per il nuovo parco da realizzare entro il 2020.

Sempre l'Unione europea con la direttiva n. 2014/94/UE, sul tema della gestione dei combustibili e le sfide per la sostenibilità, individua l'elettricità e l'idrogeno come le principali fonti alternative a quelle tradizionali del carbone e del petrolio. Al riguardo, la direttiva medesima evidenzia che l'assenza di una stabile infrastruttura di interfaccia per la ricarica dei veicoli elettrici e ad idrogeno rappresenta il principale ostacolo per la diffusione sul mercato dei combustibili alternativi e la relativa accettazione da parte dei consumatori, atta a stimolarne in senso positivo la domanda.

In questa prospettiva, la realizzazione di infrastrutture di ricarica e l'individuazione in tutti i Paesi europei di caratteristiche e specifiche tecniche comuni per i sistemi di alimentazione e di interoperabilità tra i gestori del mercato elettronico sono i cardini attorno a cui i legislatori dei Paesi membri hanno avviato le attività di recepimento del quadro normativo europeo.

Lo Stato italiano ha dato avvio ad una politica di promozione e sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive, con il decreto legge 83/2012 (Misure urgenti per la crescita del Paese) convertito con legge 7 agosto 2012, n. 134, finalizzata a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida.

In particolare l'articolo 17 *septies* del suddetto decreto legge, al fine di garantire in tutto il territorio nazionale livelli minimi uniformi di accessibilità al servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, prevede la formulazione da parte dello Stato di apposite linee guida per assicurare lo sviluppo unitario del servizio di ricarica sulla base di criteri oggettivi che tengano conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali valutato sulla base di determinati parametri di riferimento quali la congestione del traffico veicolare privato, la criticità dell'inquinamento atmosferico e lo sviluppo della rete urbana ed extraurbana e di quella autostradale.

In attuazione dell'articolo 17 *septies*, il Presidente del Consiglio dei ministri, con d.p.c.m. 26 settembre 2014 (pubblicato in G.U. del 2/12/2014 n. 280), ha adottato il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (di seguito PNIRE), che rappresenta il quadro strategico nazionale, richiesto dall'articolo 3 della citata direttiva europea sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi.

Allo scopo di garantire una concreta attuazione delle politiche di sviluppo della mobilità basso emissiva in relazione ai progressi tecnologici e ai reali fabbisogni di utenza, il PNIRE è annualmente aggiornato; si evidenzia, al riguardo, che è in fase di approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei ministri uno schema di aggiornamento del PNIRE sul quale è già stata sancita l'intesa della Conferenza Unificata nella seduta del 16 luglio 2015 e il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) ha già espresso l'approvazione con deliberazione del 23 dicembre 2015.

In data 9 marzo 2016, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso alle Regioni il decreto direttoriale 503 del 22 dicembre 2015, il quale nel dare attuazione al PNIRE prende in considerazione anche il relativo aggiornamento in corso di approvazione, esplicitando che lo stesso contiene i criteri di valutazione dei progetti da ammettere a cofinanziamento.

Il decreto direttoriale 503/2015 quantifica le risorse statali da destinare ai programmi di sviluppo delle reti di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica sul territorio nazionale, sulla base della presentazione di progetti regionali che illustrino i singoli interventi, precisino i relativi costi anche con riferimento alle forniture di beni e servizi da acquisire e stabiliscano i tempi di realizzazione, ai sensi dell'articolo 3 del decreto direttoriale medesimo.

Inoltre le risorse statali sono ripartite tra le Regioni sulla base dei criteri indicati nel relativo articolo 2 (estensione territoriale, incidenza dell'inquinamento da emissioni veicolari CO₂ e PM₁₀, popolazione e numero di comuni). Alla Regione Piemonte è pertanto destinata la somma di euro 2.468.631,65.

Sempre ai sensi dell'articolo 3 tali progetti regionali devono essere presentati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 90° giorno dalla data di comunicazione dell'avvenuta registrazione del decreto, ossia entro il prossimo 6 giugno 2016.

Nel successivo articolo 4, il decreto individua i seguenti interventi soggetti a finanziamento:

1. la redazione del Piano di mobilità elettrica;
 2. l'attività di progettazione propedeutica alle installazioni delle infrastrutture di ricarica;
 3. l'acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica (comprensivo delle opere necessarie alla messa in opera);
 4. le azioni di comunicazione e pubblicità.
5. L'articolo 5, infine, prevede che il progetto verrà attuato attraverso la sottoscrizione di appositi accordi di programma.

Coerentemente alle indicazioni contenute nel PNIRE, e al fine di partecipare al programma di finanziamento per la promozione e sviluppo delle reti di ricarica per veicoli elettrici, istituito con il decreto direttoriale 503/2015, il Tavolo regionale di cui alla D.G.R. n. 42-232 del 4/8/2014 ha redatto apposito progetto regionale.

Il progetto della Regione Piemonte prevede un quadro organico di azioni riguardanti tutti i quattro interventi ammissibili a finanziamento, ciò al fine di perseguire nell'ordinamento regionale una politica sinergica di sviluppo della mobilità elettrica che rappresenti al contempo anche un efficace strumento di miglioramento della qualità dell'aria e di sensibilizzazione dei cittadini piemontesi alle tematiche ambientali; ciò in sostanziale continuità con le azioni che la Regione ha già intrapreso al riguardo.

Infatti, le indicazioni del PNIRE risultano pienamente coerenti con le azioni contemplate dal vigente Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria, le quali sono ulteriormente rafforzate con i nuovi obiettivi e misure previsti dal redigendo nuovo Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria, nonché dagli altri strumenti di pianificazione rilevanti in materia, quali il redigendo Piano regionale dei trasporti e il Piano regionale delle politiche energetiche.

Il redigendo Piano regionale di tutela e risanamento della qualità dell'aria contiene alcune misure connesse alla tematica della mobilità elettrica e ne prevede lo sviluppo tramite la fidelizzazione

dell'utenza al trasporto pubblico locale, la promozione della mobilità elettrica attraverso punti informativi, il potenziamento del car sharing e dello scambio modale con il trasporto pubblico locale anche grazie all'interoperabilità con la carta regionale di bigliettazione elettronica –BIP-, nonché l'incentivazione del trasporto merci nell'ultimo chilometro e nelle zone a traffico limitato con veicoli a basso impatto ambientale.

Entrando nel merito degli interventi sopra citati, la Regione ritiene di mantenere a livello regionale, stante la loro valenza di pianificazione e programmazione, quelli indicati agli anzidetti punti 1, 2 e 4, ossia redazione del Piano di mobilità elettrica, progettazione propedeutica alle installazioni delle infrastrutture di ricarica, le azioni di comunicazione e pubblicità, provvedendo direttamente o avvalendosi della collaborazione di altri soggetti (previo affidamento di incarico secondo la normativa vigente).

Con riferimento all'intervento 3 (acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica) -a cui peraltro è dedicata la maggior parte delle risorse pari all'88% della quota assegnata alla Regione- si demanda la relativa attuazione a specifici interventi proposti da soggetti pubblici e privati interessati (ai quali spetta l'onere di farsi carico della relativa quota parte dell'investimento non finanziato dal Ministero).

La Regione, dunque, predisporrà un apposito Bando conformemente ai criteri di valutazione dei progetti già contenuti nel PNIRE (nella versione approvata dalla Conferenza Unificata del 16 luglio 2015 e dal CIPE con deliberazione del 23 dicembre 2015).

In coerenza con i criteri contenuti nel PNIRE nel Bando saranno previsti ulteriori indici di valutazione, quali priorità regionali, in ragione delle specificità riscontrabili sul territorio regionale (come meglio illustrato nel progetto regionale in Allegato A).

I criteri contenuti nel PNIRE sono da intendere vincolanti ai fini della predisposizione del Bando stesso e della conseguente procedura di valutazione degli interventi.

In particolare, la definizione sia dei Soggetti beneficiari (soggetti pubblici o privati ai quali spetta l'onere di farsi carico della relativa quota parte dell'investimento non finanziato dal Ministero), sia dell'intensità del sostegno economico è contenuta nei capitoli 10.1 e 10.2 del PNIRE.

Tali criteri di suddivisione delle risorse sono sintetizzati nel sottostante schema:

a) Ambiti di finanziamento:

- Aree metropolitane (60% delle risorse);
- Aree non metropolitane (40% delle risorse);

b) Tipologia degli interventi e relative quote di ripartizione, per ciascun ambito di finanziamento:

- Infrastrutture di ricarica pubbliche, 40%;
- Impianti di distribuzione carburante, 30%;
- Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (autorimesse, parcheggi di strutture etc.) 15%;
- Infrastrutture di ricarica domestica (incentivi di installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini) 15%.

Si ritiene pertanto di approvare il progetto regionale.

Tutto ciò premesso e considerato,

visto il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009;

vista la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014;

visto il decreto legge 83/2012 (conv. con legge 134/2012);

visto il decreto direttoriale 503/2015 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

visto il PNIRE, nel testo approvato dalla Conferenza Unificata nella seduta del 16 luglio 2015 e dal CIPE con deliberazione del 23 dicembre 2015;

la Giunta regionale, con votazione unanime espressa nelle forme di legge,

delibera

- di approvare ai fini del DD 503/2015 il progetto regionale per il finanziamento degli interventi di pianificazione, progettazione, acquisizione e installazione di impianti di ricarica dei veicoli elettrici di cui all'Allegato A con i relativi sub allegati A1, A2 e A3 (allegati alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale);
- di stabilire che, con specifico riferimento all'intervento 3 (Acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica) illustrato nel progetto regionale in Allegato A, i criteri, le priorità regionali e le modalità di concessione indicati, costituiscono i criteri vincolanti per la predisposizione del relativo Bando di concessione dei contributi ad esso destinati;
- di demandare al responsabile del Settore Emissioni e rischi ambientali della Direzione Ambiente, Tutela e Governo del Territorio tutti i provvedimenti necessari all'attuazione del progetto regionale allegato alla presente deliberazione, incluse le eventuali modifiche tecniche non sostanziali a tal fine necessarie fermo restando il rispetto dei criteri e delle finalità definite nel progetto regionale di cui all'Allegato A;
- di demandare altresì al responsabile del Settore Emissioni e rischi ambientali della Direzione Ambiente, Tutela e Governo del Territorio, la sottoscrizione dell'accordo di programma di cui all'articolo 5 del decreto direttoriale 503/2015;
- di stabilire che i suddetti provvedimenti attuativi del progetto regionale in Allegato A siano emanati sulla base delle indicazioni del tavolo regionale per la mobilità elettrica e la smart mobility istituito con d.g.r. n. 42-232 del 4 agosto 2014;
- di dare atto che il presente provvedimento non comporta alcun onere a carico del bilancio regionale.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto, dell'art. 5 della L.R. n. 22/2010 nonché dell'art. 12 D.Lgs. n. 33/2013.

(omissis)

Allegato

*Allegato A***Progetto regionale per il finanziamento degli interventi di pianificazione, progettazione, acquisizione e installazione di impianti di ricarica dei veicoli elettrici mediante la concessione di contributi di cui al DD503 del 22/12/2015 in attuazione del PNIRE, art. 17 septies c. 2 della l. 7 agosto 2012, n. 134*****Premessa***

L'Unione Europea con la Comunicazione COM (2011) 144 sul "Libro Bianco 2050. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ha riaffermato il ruolo strategico della mobilità urbana come strumento per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria. In questo quadro generale, la strategia "Trasporti" 2050 ha definito una roadmap per la competitività dell'intero settore, fissando l'obiettivo della riduzione del 60 per cento delle emissioni di CO₂ generati da veicoli, il superamento della soglia dei veicoli ad alimentazione elettrica rispetto a quelli tradizionali nelle città europee, ed un forte impegno per la produzione di veicoli elettrici o ibridi a basse emissioni. A questo riguardo la recente revisione del Regolamento (CE) n. 443/2009 ha ridefinito nel limite di 95 g CO₂/Km il livello medio di emissioni per la media del nuovo parco auto di ogni costruttore da realizzare entro il 2020.

Il 22 ottobre 2014 il Consiglio Europeo ha promulgato la Direttiva n. 2014/94/UE sul tema della gestione dei combustibili e le sfide per la sostenibilità, dove l'elettricità e l'idrogeno vengono individuati come le principali fonti alternative ai tradizionali carbone e petrolio. In tale documento, l'assenza di una stabile infrastruttura di interfaccia per la ricarica dei veicoli elettrici e ad idrogeno viene colta come il principale ostacolo per la diffusione sul mercato dei combustibili alternativi e la relativa accettazione da parte dei consumatori, atta a stimolarne in senso positivo la domanda. In questa prospettiva, la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e l'individuazione in tutti i Paesi europei di caratteristiche e specifiche tecniche comuni per i sistemi di alimentazione e di interoperabilità tra i gestori del mercato elettronico sono i cardini attorno a cui i legislatori dei Paesi membri hanno avviato le attività di recepimento del quadro normativo europeo. Solo con la Legge del 7 agosto 2012, n. 134 recante "Misure urgenti per la crescita del Paese", è giunto il primo contributo statale al recepimento dei citati regolamenti europei, e conseguentemente alla creazione di un quadro strategico nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura. E' stato quantificato in 72.000 il numero minimo dei punti di ricarica per i veicoli elettrici al fine di completare le opere di adduzione alla rete necessarie per avviare l'iniziativa a livello nazionale, obiettivo che l'art. 17 septies della suddetta legge prevede di perseguire attraverso la realizzazione del "Piano nazionale infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE)".

Il Piano in parola è stato successivamente approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 settembre 2014 (pubblicato in data 2 dicembre 2014 in G.U. - Serie generale n. 280) con oggetto "Piano infrastrutturale per i veicoli alimentati ad energia elettrica ai sensi dell'art. 17-septies del Decreto legge 22 giugno 2012 n. 83".

Nel quadro normativo regionale, il PNIRE è coerente con gli obiettivi del redigendo Piano Regionale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria e degli altri piani regionali quali il Piano regionale dei Trasporti e il Piano regionale delle politiche energetiche.

Il redigendo "Piano Regionale di Tutela e Risanamento della qualità dell'aria" contiene alcune misure connesse alla tematica della mobilità elettrica e ne prevede lo sviluppo attraverso la fidelizzazione dell'utenza al trasporto pubblico locale, la promozione della mobilità elettrica

attraverso punti informativi, il potenziamento del car sharing e dello scambio modale con il trasporto pubblico locale anche attraverso l'interoperabilità con la carta regionale di bigliettazione elettronica, nonché l'incentivazione del trasporto merci nell'ultimo chilometro e nelle zone a traffico limitato con veicoli a basso impatto ambientale.

In coerenza con gli strumenti di pianificazione regionale, inoltre, la regione con una prima trince di fondi ministeriali per complessivi 13.469.652,37 euro ha cofinanziato l'acquisto di bus elettrici (gara d'appalto n. 124/2015 di GTT in fase di aggiudicazione); parallelamente, nell'ambito dei fondi POR FESR 2007 -2013 sono stati avviati due progetti sperimentali per la realizzazione di attività prototipali su piccola scala per lo sviluppo di reti elettriche intelligenti ed interoperabili (smart grids -d.lgs. 163/2006). Nell'ambito di tali progetti sono state realizzate 2 stazioni di ricarica dotate di pannelli fotovoltaici e relative batterie per lo stoccaggio dell'energia prodotta, per un totale di 4 colonnine di ricarica per autoveicoli e due per biciclette elettriche. Il fine è quello di sperimentare e monitorare il bilanciamento tra energia prodotta dai pannelli sovrastanti le colonnine, energia rilasciata e richiesta alla rete ed energia ceduta per la ricarica degli autoveicoli.

Una stazione di ricarica è stata installata nel Novembre 2015 in Via Cibrario, a Torino, e dopo alcuni mesi di sperimentazione è stata smantellata per essere riposizionata, la seconda stazione, con due colonnine di ricarica per autoveicoli, è tuttora attiva presso l'Envi Park di Torino.

Con l'occasione della nuova programmazione europea 2014-2020 la Regione si è impegnata anche nella predisposizione di progetti europei che mirano alla definizione di politiche sulla mobilità elettrica e sulla sua divulgazione e relativo monitoraggio della sua diffusione (progetti e-moticon e Alp Shield presentati su Alpine Space 2014-2020), nonché allo sviluppo e implementazione di interventi sperimentali sul territorio del bacino padano (PREP'AIR presentato nel programma LIFE 2014-2020). Parallelamente lo sviluppo della rete regionale di ricarica potrà avvalersi di risorse anche derivanti dal POR 2014-2020.

Contestualmente si segnala che nel comune di Torino è in corso un'infrastrutturazione connessa ad un servizio di car sharing elettrico che permetterà, su alcune colonnine, anche la ricarica dei veicoli privati.

In questo contesto si colloca il percorso di avvio della rete di ricarica dei veicoli elettrici che l'art. 17 septies della L. 134/2012 prevede di realizzare mediante la definizione di intese con le singole Regioni, valorizzando la partecipazione dei Soggetti pubblici e privati. Il Piano articola due fasi di breve (1-2 anni) e di medio-lungo periodo (3-5 anni) in cui attuare le iniziative, definendo prioritari per la collocazione delle infrastrutture i seguenti ambiti territoriali:

- 1) ambiti urbani e metropolitani;
- 2) aree extraurbane che ospitano gli impianti di distribuzione del carburante;
- 3) aree commerciali ed aree residenziali.

L'avvio della vera e propria fase operativa del PNIRE è stata comunicata lo scorso 9 marzo 2016 con nota prot. n. 2222/RU, con la quale è stato trasmesso il Decreto del Direttore della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 503 del 22 dicembre 2015 che assegna alle Regioni i contributi per l'attivazione della rete di ricarica. In particolare, ai sensi dell'art. 2 del suddetto Decreto viene assegnato alla Regione Piemonte la somma di euro 2.468.631,65 per la realizzazione degli investimenti sopra menzionati.

A seguito della suddetta notifica è stato predisposto il presente progetto al fine di attivare i finanziamenti per la realizzazione delle reti di ricarica dedicate ai veicoli elettrici previsti dal suddetto decreto.

Interventi

A partire dal quadro normativo descritto e considerato che il DD503/2015 affida alla Regione la redazione di un progetto, la stessa Regione Piemonte ha reputato necessario individuare alcune linee di indirizzo e criteri di priorità al fine di ottimizzare la distribuzione delle risorse messe a disposizione con il suddetto decreto garantendo allo stesso tempo la creazione di una rete di ricarica e il rispetto delle specificità del territorio.

Per questo motivo, si ritiene opportuno sviluppare tutte le tipologie degli interventi finanziabili ai sensi del DD 503/2015, art. 4 (1. *Redazione di piano di mobilità elettrica*, 2. *Attività di progettazione propedeutica alle installazioni delle infrastrutture di ricarica*, 3. *Acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica* e 4. *Azioni di comunicazione e pubblicità*) al fine di garantire uno sviluppo della rete regionale delle infrastrutture di ricarica coerente con la pianificazione regionale e in particolare con le caratteristiche della mobilità regionale e un'interoperabilità con le iniziative operative sul territorio regionale.

Configurandosi questo decreto come una prima trince di finanziamenti e pertanto l'avvio della realizzazione della rete regionale delle infrastrutture di ricarica elettrica, la Regione ha ritenuto di mantenere sul livello regionale gli interventi volti alla pianificazione, progettazione e comunicazione e di demandare al territorio le attività connesse alla realizzazione degli impianti di ricarica a cui è dedicata la maggior parte delle risorse pari al 1'88%, in linea con le previsioni del PNIRE capitolo 10.02.1 *"Il progetto per il quale si richiede il finanziamento non potrà avere un valore percentuale distribuito tra le 4 voci sopra indicate che riconosca un valore percentuale inferiore al 70% per la voce c)"*.

In relazione alla rilevanza degli interventi e tenuto conto delle indicazioni del PNIRE sulla ripartizione degli stessi (cap. 10), si propone la seguente ripartizione delle risorse, unitamente alle relative modalità e tempistiche di attuazione così come richiesto dal DD503/2015, art. 3. c. 1 (Tabella 1).

Tabella 1

Tipologia intervento	%Risorse	% cofinanziamento	Modalità amministrative	Tempi stimabili* (n. mesi)
1.Redazione di piano di mobilità elettrica	2**	100	Parziale affidamento incarico	12
2. Attività di progettazione propedeutica alle installazioni delle infrastrutture di ricarica	5**	100	Parziale affidamento incarico	12
3. Acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica	88	secondo vincoli PNIRE	Bando di gara per acquisizione interventi da parte dei beneficiari del finanziamento Espletamento della gara Attuazione interventi	24
4. Azioni di comunicazione e pubblicità	5**	100	Affidamento incarico	24

* Numero mensilità stimate a partire dall'assegnazione e trasferimento delle risorse a seguito della stipula dell'accordi di programma di cui all'art. 5 del decreto direttoriale n. 503 del 22/12/2015.

** La ripartizione prevista ai punti 1, 2 e 4 può essere oggetto di revisione compensativa sulla base delle reali esigenze di spesa nel rispetto del tetto massimo complessivo (12%).

1. Redazione del piano regionale di mobilità elettrica

Regione Piemonte, nell'ambito dei lavori del Tavolo interdirezionale regionale per la mobilità elettrica e la smart mobility, redigerà il Piano della mobilità elettrica che conterrà gli obiettivi locali, le politiche da adottare sul territorio e le modalità per raggiungerli e che sarà parte integrante del Piano regionale Trasporti e coerente con il Piano regionale della qualità dell'aria così come richiesto dal PNIRE, capitolo 11.2.

Tale Piano risulta prioritario in questa fase di avvio al fine di fornire indirizzi per la redazione dei piani provinciali e comunali di mobilità elettrica garantendone così i contenuti minimi e la coerenza nell'attuazione delle successive fasi di sviluppo della rete delle infrastrutture di ricarica elettrica.

Il suddetto Piano dovrà inoltre dettagliare alcune misure specifiche già previste negli altri Piani regionali ad esso connesso, quali gli stessi Piani della qualità dell'aria e dei trasporti e il Piano energetico ambientale regionale, individuando i punti comuni e le azioni specifiche da adottare sul territorio.

Per poter definire alcuni elementi necessari alla definizione delle misure del Piano si potranno prevedere affidamenti ad hoc nel rispetto della normativa appalti vigente.

2. Attività di progettazione propedeutica alle installazioni delle infrastrutture di ricarica

In questa attività Regione Piemonte intende sviluppare tutte quelle attività e gli approfondimenti tecnici necessari ad uno sviluppo armonico e coordinato della rete di ricarica sul territorio al fine di garantire l'interoperabilità dei sistemi installati tra loro e con quanto già operativo sul territorio regionale. A titolo di esempio, si cita l'attività relativa alla realizzazione di un capitolato che dettagli le specifiche tecniche per garantire l'interoperabilità del pagamento (cfr. PNIRE paragrafo 2.2.1) nonché l'integrazione delle infrastrutture di ricarica con il sistema di bigliettazione elettronica attivo sul territorio –BIP- (modalità di pagamento e monitoraggio utilizzo) come previsto dal PNIRE, paragrafo 8.4 e di cui si condivide una prima ipotesi architetture (allegato A1).

Inoltre, in attesa della definizione della Piattaforma Unica Nazionale (PUN) gestita a livello nazionale e considerato che il PNIRE al capitolo 9 prevede che "ogni regione/provincia autonoma è chiamata a fornire con cadenza semestrale le informazioni sopra riportate", tra le attività di progettazione sarà sviluppata e realizzata anche una Piattaforma regionale della mobilità elettrica – PRME.

Attraverso la PRME, Regione Piemonte potrà erogare servizi all'utenza per la mobilità elettrica non solo garantendo l'accessibilità alle infrastrutture di ricarica e informazioni in tempo reale sulla loro disponibilità, ma anche offrendo agli utenti la possibilità di acquistare e spendere credito prepagato per la mobilità elettrica autenticandosi presso le colonnine di ricarica con la propria smart card BIP.

Tale servizio è abilitato dalla raccolta presso il CSR-BIP delle anagrafiche degli utenti in possesso di una smart card BIP. Questi utenti potranno acquistare presso appositi servizi di vendita (portale e-commerce, applicazioni, etc.) crediti per la mobilità elettrica, che potranno spendere liberamente su ogni infrastruttura di ricarica elettrica realizzata con il cofinanziamento di Regione Piemonte.

Il credito per la mobilità elettrica non sarà caricato direttamente sulla carta, ma sarà disponibile al centro, presso la PMRE, che potrà essere interrogata dai sistemi di ricarica degli operatori grazie alla loro continua connessione in rete. Il seriale della smart card BIP opererà pertanto come chiave di identificazione univoca che consentirà di ricollegare l'utente ad un'iscrizione attiva ad un operatore, oppure al credito regionale per la mobilità elettrica precedentemente acquistato.

Le infrastrutture di ricarica dovranno interagire con la smart card BIP, leggendo il serial number e interrogando il proprio sistema centrale per individuare se il seriale della smart card figura tra quelli dei clienti registrati iscritti al servizio di ricarica dell'operatore.

In alternativa sarà interrogata la PMRE, che interrogherà il DB centrale per verificare la disponibilità di credito per la mobilità elettrica a disposizione dell'utente. Individuata questa disponibilità, il sistema sottrarrà al credito residuo del cliente BIP il corrispettivo speso presso l'infrastruttura di ricarica.

I clienti BIP potranno acquistare credito per la mobilità elettrica, verificare la disponibilità residua del credito e ottenere un resoconto delle spese sostenute presso le infrastrutture di ricarica accedendo ad un'area riservata personale che sarà messa a disposizione sul portale BIP di Regione Piemonte e sulla corrispondente applicazione per smartphone e tablet. L'accesso all'area dedicata sarà subordinata alla registrazione dell'utente presso il sistema BIP.

Sulla base dei dati di consumo forniti dai sistemi di ricarica e dei dati sul credito a disposizione degli utenti, la PMRE realizzerà le operazioni di clearing, riconoscendo agli operatori i corrispettivi dovuti per l'utilizzo dei servizi di ricarica.

Le infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici realizzate con cofinanziamento regionale dovranno essere connesse in rete e inviare regolarmente i dati alla PRME di Regione Piemonte tramite il sistema centrale dell'operatore.

I sistemi di ricarica dovranno trasmettere alla PRME i seguenti set di dati:

- Informazioni in tempo reale sullo stato di disponibilità e occupazione delle colonnine di ricarica
- Diagnostica delle infrastrutture di ricarica
- Dati di utilizzo dei servizi di ricarica, sia per aggregato sia per singolo utente
- Anagrafiche dei clienti accreditati attraverso smart card BIP (serial number della tessera).

I dati saranno raccolti dalla PRME, storicizzati e organizzati in un apposito database per alimentare strumenti di reportistica e Business Intelligence a disposizione di Regione Piemonte e degli enti locali per il monitoraggio del servizio erogato e per l'analisi dei dati raccolti. Tali strumenti di reportistica potranno consentire a Regione Piemonte di progettare politiche di gestione e incentivazione della mobilità elettrica, anche valutandone i risultati sulla base dei reali dati di utilizzo.

Opportunamente integrati con i dati e gli strumenti di supporto alle decisioni messi a disposizione da 5T attraverso la centrale regionale del trasporto pubblico e la centrale regionale del traffico, Regione Piemonte potrà mettere in atto politiche tariffarie integrate per la mobilità, al fine di favorire una mobilità sostenibile e intermodale e individuare politiche e iniziative volte all'incentivazione della multimodalità sostenibile.

La PMRE si occuperà inoltre di trasmettere alla PUN i dati richiesti dal PNIRE, come tra l'altro richiamato nei criteri di valutazione specifica del PNIRE, paragrafo 10.2.2

3. Acquisto e installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica

Regione Piemonte intende utilizzare la parte cospicua delle risorse messe a disposizione dal DD 203/2015 (88% del totale) per lo sviluppo della rete di infrastrutture per la ricarica elettrica attraverso la definizione di un bando che assume i criteri del PNIRE –aggiornamento marzo 2015- e le priorità regionali al fine di consentire uno sviluppo armonico della rete che tenga conto anche della specificità del territorio regionale.

In particolare i criteri del PNIRE –aggiornamento marzo 2015- saranno esplicitamente richiamati nel bando e costituiranno condizione di ammissibilità degli interventi per cui si chiede il cofinanziamento. Nel seguito si richiamano i principali capitoli da cui sono stati estratti i suddetti criteri:

- capitoli 5 e 8 –specifiche tecniche delle stazioni di ricarica;
- capitolo 6 –distribuzione territoriale della rete di ricarica
- capitolo 7 –interoperabilità tra gli impianti di ricarica
- capitolo 8 –interoperabilità con i sistemi di bigliettazione del trasporto pubblico locale
- capitolo 9 –collegamento e monitoraggio verso la piattaforma unica regionale (PUN)
- capitolo 10 –criteri per l’assegnazione del cofinanziamento e di valutazione degli interventi.

Coerentemente ai sopra citati criteri definiti nel PNIRE e al fine di definire le specifiche priorità regionali, la Regione intende avvalersi dei risultati di alcune analisi territoriali sui dati di mobilità disponibili effettuate nell’ambito dei lavori di predisposizione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti.

Una delle innovazioni che verranno introdotte nel redigendo Piano Regionale dei Trasporti, orientato ad una sempre maggiore efficienza ed efficacia nell’uso delle risorse, è rappresentata dal passaggio verso una pianificazione integrata e gerarchica:

- integrazione: tra modi di trasporto e tra servizi, tra politiche ed azioni di settori diversi
- gerarchia: standard e performance dei trasporti dimensionate in base alla quantità ed esigenze di domanda (attuali e potenziali).

A tale scopo è stata analizzata la struttura territoriale della domanda di mobilità regionale sulla base dei dati disponibili con l’obiettivo di individuare, a livello preliminare ed in coerenza con i vigenti Piani Territoriali, delle aree (bacini) e direttrici (corridoi) omogenee per quantità ed esigenze di domanda. Tale analisi preliminare ha consentito una prima individuazione formale di questi bacini e corridoi, demandando a successivi piani settoriali (come ad esempio il Piano della Mobilità Elettrica) ulteriori analisi di dettaglio.

La metodologia seguita ha portato ad una prima individuazione e gerarchizzazione di 37 comuni (poli di mobilità) in cui si concentra il 50% della mobilità sistemica regionale (interna, entrante ed uscente dal comune). Questa prima analisi basata sulla mobilità sistemica è stata integrata da ulteriori approfondimenti che tengono conto anche della mobilità non-sistemica (sanità, turismo, commercio) per meglio caratterizzare la domanda di trasporto nei poli.

Successivamente è stata condotta una ulteriore analisi delle relazioni di mobilità che interessa i 37 poli individuati al fine di delimitare, nell’intorno degli stessi, dei bacini di mobilità, ovvero degli insiemi di comuni la cui mobilità sistemica è fortemente interconnessa. Tali bacini sono stati individuati partendo dai 37 poli di mobilità, tenendo conto dei seguenti criteri applicati in cascata:

- Comuni con domanda da/verso il polo maggiore del 50% della domanda totale e maggiore di 300 spostamenti/g
- Comuni con domanda da/verso il bacino maggiore del 50% della domanda totale
- Comuni adiacenti (necessari per dare continuità territoriale al bacino)
- Comuni che non rispettano le precedenti caratteristiche ma che sono attraversati da infrastrutture/servizi che collegano comuni appartenenti al bacino.

Tale analisi ha prodotto un elenco di circa 280 Comuni raggruppati in 21 bacini di mobilità come riportato in allegato 2. Il numero dei bacini è inferiore ai 37 poli di mobilità in quanto molti di questi ultimi fanno parte dell’area metropolitana torinese e sono stati incorporati nel bacino di Torino. Una ulteriore operazione di classificazione ha consentito di gerarchizzare i bacini (ed i relativi poli) in 4 livelli, sulla base della mobilità complessiva espressa dal bacino.

Per quanto riguarda, invece, l'individuazione dei corridoi di mobilità, l'analisi è stata condotta, sempre attraverso i dati della mobilità sistematica disponibili, tenendo conto dei seguenti criteri:

- relazioni Origine/Destinazione tra i bacini maggiori di 500 spostamenti/giorno
- rispetto ai flussi sulla rete stradale, selezionando direttrici interessate da oltre 1500 spostamenti/giorno
- la presenza di infrastrutture di trasporto
- la presenza di nodi di interscambio.

L'analisi ha messo in luce i seguenti corridoi di mobilità:

- I corridoi di primo livello si collocano lungo i corridoi EU Mediterraneo e Reno-Alpi (in questo caso più lungo la direttrice Genova-Milano che lungo quella Genova-Novara), lungo la direttrice medio-padana e tra torinese e cuneese
- Le relazioni con Francia e Svizzera risultano contenute (benché in crescita rispetto agli anni passati): il corridoio della Val di Susa si ferma alla bassa valle, il corridoio verso la Svizzera si ferma ai confini regionali
- A livello italiano si evidenzia una forte relazione (corridoio di primo livello) del Piemonte con l'est (la Lombardia costituisce un elemento attrattore di rilevanza) e una relazione di media entità con la Val d'Aosta e la Liguria, principalmente lungo la direttrice verso Genova.

Per gli scopi del presente progetto, i corridoi così individuati sono stati concretizzati in un elenco di infrastrutture stradali di riferimento (allegato A2) per l'installazione delle infrastrutture di ricarica nelle immediate vicinanze. Pur facendo parte dei corridoi come sopra descritti, sono stati esclusi gli assi autostradali o assimilabili, in quanto il PNIRE prevede che il co-finanziamento di corridoi elettrici di rilevanza sovra regionale venga gestito direttamente dal Ministero delle Infrastrutture ed dei Trasporti.

Inoltre al fine di definire i target regionali per la rete di ricarica elettrica, è stato condotto uno studio sulla base dati geografica regionale al fine di individuare le infrastrutture puntuali attrattive di mobilità – poli attrattori di traffico -(centri commerciali, ospedali, parcheggi di interscambio, ecc.) presenti sul territorio idonee a poter ospitare la rete di ricarica elettrica che ha prodotto la cartografia riportata in allegato A3.

Alla luce degli esiti di entrambi gli studi condotti, e valutata la conformazione territoriale e la relativa capacità attrattiva, si ritiene che possano essere perseguiti i seguenti obiettivi regionali:

Fase 1 - Entro il 2018: realizzare

- 150 punti di ricarica lenta in ambito urbano
- 35 punti di ricarica veloce presso stazioni di rifornimento stradali
- 35 punti di ricarica veloce presso “poli attrattori di traffico”.

Fase 2 - Entro il 2020: realizzare

- 600 punti di ricarica lenta in ambito urbano
- 150 punti di ricarica veloce presso stazioni di rifornimento stradali
- 150 punti di ricarica veloce presso “poli attrattori di traffico”.

L'andamento della seconda fase dipenderà dall'attuazione della fase 1 e dall'effettiva attuazione di quanto previsto dal PNIRE; pertanto l'obiettivo relativo alla seconda fase (dopo il 2018), potrà essere revisionato anche in funzione della relativa maggiore o minore diffusione dei veicoli elettrici.

Con specifico riferimento alla fase 1, in relazione agli obiettivi da perseguire e volendo sin da subito, nelle more della predisposizione del Piano Regionale della Mobilità Elettrica da effettuarsi grazie alle risorse del presente progetto, garantire la armonica realizzazione di un primo nucleo di una rete regionale a copertura dei principali bacini e corridoi di mobilità, la Regione intende finanziare in via prioritaria gli interventi che rispondono ai seguenti criteri di priorità:

- distribuzione territoriale con priorità nei bacini di mobilità e relativi corridoi di collegamento;
- flotte aziendali pubbliche e private al fine di massimizzare i “veicoli x km” con mezzi elettrici;
- riduzione dei gas serra, decarbonizzazione.

Preso atto quindi dei vincoli dettati dal PNIRE –aggiornamento marzo 2015- che, come detto, determinano l’ammissibilità dell’intervento al finanziamento, a livello regionale sono stati declinati specifici criteri atti a rendere prioritari gli interventi per le diverse linee di finanziamento individuate dal PNIRE capitolo 10.1 che si riportano in Tabella 2. Si evidenzia che i criteri regionali sono coerenti con i criteri di valutazione specifica riportati nel PNIRE, paragrafo 10.2.2

Tabella 2

a) per le infrastrutture di ricarica Private (rete domestica)

Ambito territoriale	Per ogni stazione di ricarica in bacini I e II livello
	Per ogni stazione di ricarica in bacini di III livello
	Per ogni stazione di ricarica in bacini di IV livello
Tipologia immobile	Condominio (superiore alle 5 unità abitative)
	Altro tipo di abitazione
	Spazio privato di tipo commerciale, artigianale o industriale per flotte private
Tipologia fornitura energia elettrica	Da fonte rinnovabile certificata 100%

b) per le infrastrutture di ricarica presso Impianti di distribuzione carburanti (ad uso pubblico e/o privato)

Ambito territoriale	Per ogni stazione di ricarica in bacini I e II livello e sui corridoi
	Per ogni stazione di ricarica in bacini di III livello
	Per ogni stazione di ricarica in bacini di IV livello
Copertura territoriale	Per ogni intero corridoio infrastrutturato (almeno una stazione di ricarica ogni 100 km)
Su spazio privato di tipo commerciale, artigianale o industriale	Servizio esclusivo privato per flotta
	Servizio anche aperto al pubblico
Tipologia fornitura energia elettrica	Da fonte rinnovabile certificata 100%

c) per le infrastrutture di ricarica Pubbliche

Ambito territoriale	Per ogni stazione di ricarica in bacini I e II livello e sui corridoi
	Per ogni stazione di ricarica in bacini di III livello
	Per ogni stazione di ricarica in bacini di IV livello
Copertura territoriale	Per ogni intero corridoio infrastrutturato (almeno una stazione di ricarica ogni 100 km)
Vicinanza a polo attrattore di traffico	Per ogni stazione di ricarica a servizio di un polo attrattore del traffico
Tipologia fornitura energia elettrica	Da fonte rinnovabile certificata 100%

d) per le infrastrutture di ricarica private ad accesso pubblico

Ambito territoriale	Per ogni stazione di ricarica in bacini I e II livello e sui corridoi
	Per ogni stazione di ricarica in bacini di III livello
	Per ogni stazione di ricarica in bacini di IV livello
Copertura territoriale	Per ogni intero corridoio infrastrutturato (almeno una stazione di ricarica ogni 100 km)
Vicinanza a polo attrattore di traffico	Per ogni stazione di ricarica a servizio di un polo attrattore del traffico
accesso pubblico	Per ogni ora della settimana di accesso al pubblico

Sulla base delle 4 linee di intervento individuate dal PNIRE il bando definirà i beneficiari quali soggetti pubblici e privati interessati alla realizzazione delle infrastrutture di ricarica così come definite nel PNIRE.

Al proposito, nel bando regionale di prossima pubblicazione in attuazione dell'intervento di tipo c), sarà definito che potrà essere possibile oggetto di co-finanziamento ogni intervento che riguarda impianti (infrastruttura di ricarica elettrica comprensiva di tutte le infrastrutture a valle del contatore del Distributore di Energia elettrica necessarie alla sua messa in opera) coerenti con quanto previsto nel PNIRE -aggiornamento marzo 2015- comprensivi degli oneri di progettazione e di allaccio.

Quanto alla definizione degli ambiti territoriali a cui il PNIRE assegna una percentuale delle risorse fissa (60% area metropolitana e 40% area non metropolitana), anche sulla base dello studio sulla mobilità regionale citato in precedenza, si è ritenuto di distinguere l'area metropolitana dalla "Città Metropolitana di Torino" di cui alla l. 56/2014, poiché è necessario ai fini del presente progetto prendere in considerazione sia caratteristiche del territorio regionale che lo stato dei collegamenti e della mobilità interprovinciale. Il Piemonte, sotto un profilo dei collegamenti interni, appare caratterizzato dalla forte polarizzazione del territorio attorno ai capoluoghi di Torino, Alessandria e Novara (in totale circa 2,3 milioni di abitanti) e dai sistemi più periferici di Asti, Biella, Cuneo, Vercelli e Verbano-Cusio-Ossola (circa 1,3 milioni di abitanti).

In questa prima fase di costruzione della rete regionale si ritiene opportuno concentrare le risorse nella porzione di territorio caratterizzata da una alta mobilità, anche al fine di massimizzare gli effetti ambientali dell'iniziativa. Pertanto, tenuto conto dei risultati dell'analisi di contesto sopra richiamata, nel bando gli ambiti territoriali previsti dal PNIRE saranno così definiti:

Area metropolitana	il territorio corrispondente ai bacini di mobilità di I e II livello (vedi allegato)
Area non metropolitana	il territorio NON compreso nell'area metropolitana compresi i bacini di mobilità di III e IV livello e i corridoi di collegamento tra bacini di mobilità di tutti i livelli (da I a IV) (vedi allegato)

Ferme restando, infine, le percentuali di finanziamento stabilite dal PNIRE tra le quattro diverse linee di finanziamento (paragrafo 10.1) ma al fine di massimizzare gli effetti del finanziamento stesso, in caso che gli interventi presentati dai beneficiari non rispettino la sopra citata ripartizione la Regione si riserva la possibilità di rivedere tale ripartizione sulla base delle priorità regionali e degli interventi presentati.

Con le eventuali economie di spesa potranno quindi essere finanziate ulteriori domande inizialmente sprovviste di copertura finanziaria, secondo l'ordine della graduatoria approvata dando priorità alla linea di finanziamento delle infrastrutture di ricarica pubblica, a quella delle infrastrutture site presso gli impianti di distribuzione dei carburanti, a seguire le infrastrutture private ad accesso pubblico, e infine a quelle private attinenti alla rete domestica.

Qualora le risorse residue non risultino sufficienti a finanziare l'intervento proposto la Regione si riserva fin d'ora la possibilità di chiedere al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti una revisione delle percentuali definite dal DD503/2015 al fine di ottenere un'integrazione delle risorse mancanti, così come previsto dallo stesso ministero all'art. 2, c. 3 dello stesso decreto.

In caso di impossibilità di aumento delle risorse disponibili, verrà verificata la disponibilità del beneficiario ad integrare la quota mancante.

In caso il beneficiario dell'intervento non sia disponibile ad integrare la propria quota di cofinanziamento, si prosegue nello scorrimento della graduatoria come sopra definito fino all'individuazione di un beneficiario disposto a sostenere la spesa non coperta dal finanziamento.

In caso di assenza di interventi atti a coprire l'intero importo posto a bando, la Regione si riserva sin d'ora la possibilità di attuare direttamente alcuni interventi sul territorio regionale nel rispetto dei criteri individuati nel bando.

4. Azioni di comunicazione e pubblicità

Essendo in una fase di avvio, Regione Piemonte intende accompagnare tutte le iniziative legate allo sviluppo della rete di ricarica con una campagna di comunicazione specifica al pubblico, anche attraverso l'integrazione dei dati della rete con i servizi regionali esistenti di infomobilità.

Mantenere le attività di comunicazione a livello regionale consentirà di fare sinergia tra le diverse iniziative del territorio garantendone la maggiore diffusione sul territorio.

I dati raccolti e organizzati dalla PMRE abiliteranno specifici servizi di informazione all'utenza. Tali servizi offriranno agli utenti informazioni sul posizionamento delle infrastrutture di ricarica sul territorio regionale, sul loro funzionamento e sul loro stato di disponibilità o occupazione. Potranno inoltre erogare servizi informativi generali di servizio sulle modalità di accesso alle infrastrutture di ricarica e alle opportunità offerte dal sistema regionale.

Le informazioni saranno pubblicate sul servizio di infomobilità regionale "Muoversi in Piemonte", in particolare sul portale www.muoversinpiemonte.it. Sarà realizzata una sezione dedicata del

portale e sarà realizzato un apposito layer cartografico, integrato nel calcolo percorso regionale intermodale, con la localizzazione delle colonnine di ricarica e il loro stato in tempo reale.

I dati in tempo reale su localizzazione, disponibilità e stato delle colonnine di ricarica potranno essere inoltre messi a disposizione di servizi di informazione erogati da terze parti mediante appositi web service.

I dati storici prodotti dalla PMRE potranno essere pubblicati come open data, per consentire agli stakeholder di raccogliere dati utili allo studio del fenomeno della mobilità elettrica.

Allegato A1

Architettura per l'interoperabilità tra le stazioni di ricarica e la carta per la bigliettazione automatica regionale –BIP

L'ipotesi di architettura che Regione Piemonte intende proporre quale soluzione per garantire l'interoperabilità tra gli impianti di ricarica e la carta di bigliettazione elettronica regionale–BIP- è schematizzata in figura 1.

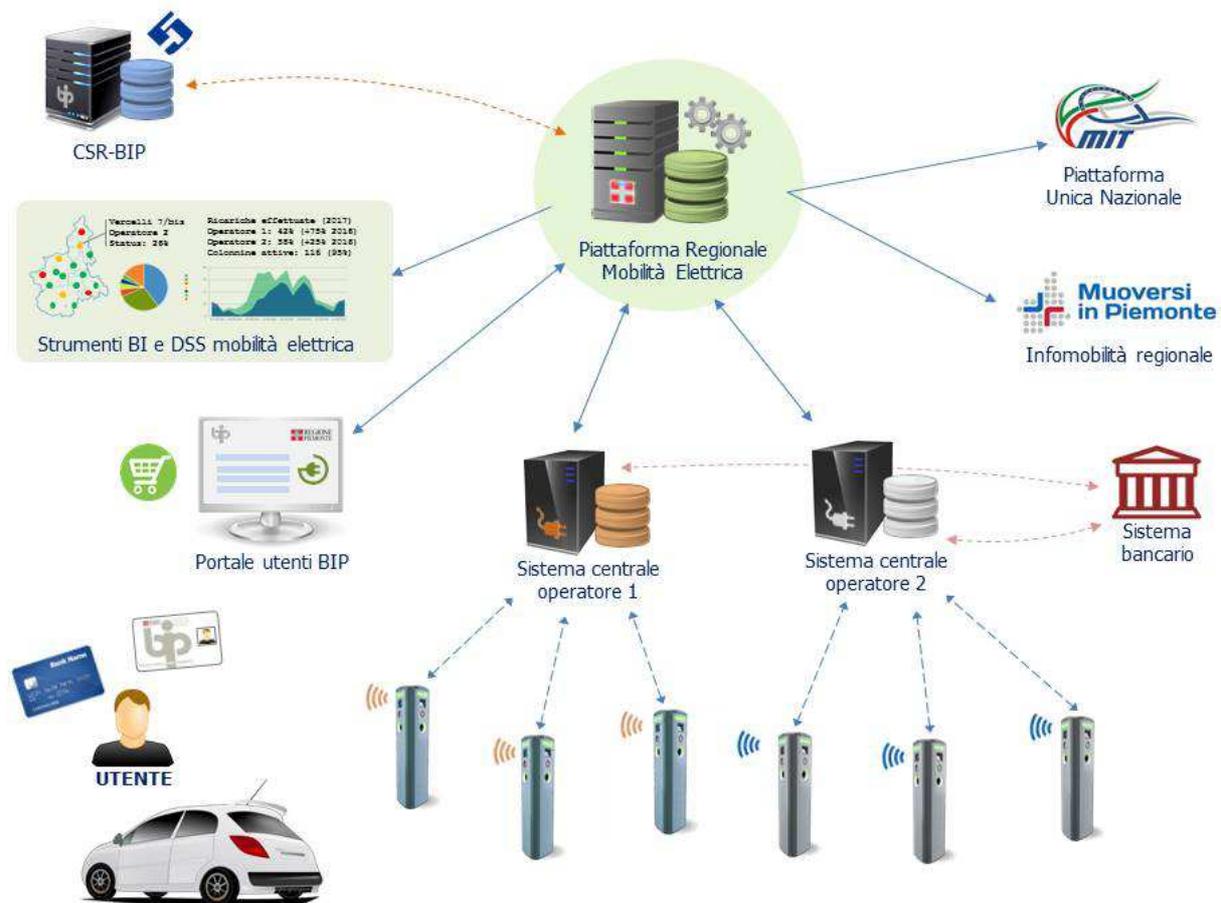


Figura 1 – Proposta architettura per garantire l'interoperabilità.

Le colonnine di ricarica dovranno essere connesse in rete ed essere dotate di strumenti di lettura delle carte EMV e delle smart card contactless Calypso 3.1, secondo i requisiti tecnici appositamente indicati da Regione Piemonte.

Ciascun utente potrà accedere alle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici integrate nel sistema regionale utilizzando alternativamente:

- sistemi di pagamento elettronico EMV (carte di credito, carte di debito, etc.)
- smart card BIP
- tessere contactless rilasciate dall'operatore che eroga il servizio di ricarica.

L'applicazione dei requisiti di lettura delle tessere bancarie e delle smart card BIP consentirà agli utenti di accedere liberamente a qualsiasi servizio di ricarica attivo sul territorio regionale, indipendentemente dall'operatore che eroga il servizio. I sistemi di pagamento elettronico

consentiranno infatti il pagamento del servizio di ricarica senza necessità di iscrizione presso l'operatore. I dati trasmessi alla PMRE saranno in questo caso quelli relativi all'occupazione dell'infrastruttura e all'utilizzo dei servizi di ricarica, senza informazioni specifiche sull'anagrafica dell'utente.

Gli utenti in possesso di smart card BIP potranno utilizzare la tessera per iscriversi al servizio di ricarica di uno o più operatori, oppure registrarsi al sistema regionale di ricarica elettrica, acquistando "credito per la mobilità elettrica" tramite il servizio messo a disposizione da Regione Piemonte e 5T. Questa opzione consentirà agli utenti di accedere liberamente a tutti i servizi di ricarica attivi in Regione Piemonte utilizzando un credito prepagato, che sarà gestito a livello centrale dal sistema regionale. Il servizio regionale realizzerà inoltre le operazioni di clearing per ripartire i ricavi tra gli operatori sulla base dei dati di utilizzo trasmessi alla PRME dai sistemi di ricarica elettrica.

Casi d'uso

Sulla base delle funzionalità del sistema prima descritte è possibile disegnare tre casi d'uso, sulla base delle differenti tipologie di utenti che potranno presentarsi presso le infrastrutture di ricarica integrate nel sistema regionale.

In ciascun caso d'uso l'utente dovrà interfacciarsi con la colonnina, prepagando una ricarica elettrica e usufruendo del servizio di ricarica.

1. Utente non registrato (occasionale)

Un utente è definito "occasionale" quando non è iscritto ai servizi di ricarica degli operatori e non è registrato presso il sistema regionale.

L'utente occasionale potrà accedere al servizio di ricarica di qualunque operatore presente sul territorio regionale utilizzando una carta bancaria (carta di credito, carta di debito, etc), usufruendo dell'abilitazione dei sistemi di pagamento elettronico EMV prevista per ciascuna colonnina di ricarica.

La colonnina identifica la carta bancaria, si interfaccia con il sistema di centro del proprio operatore e quindi con il circuito bancario di riferimento, abilitando l'utente alla ricarica del veicolo elettrico.

Il sistema di ricarica raccoglie i dati di consumo e di utilizzo dell'infrastruttura e li trasmette alla PRME. Non viene trasmesso alcun dato relativo all'utente al di fuori del sistema di pagamento utilizzato e il servizio di ricarica di cui ha usufruito.

2. Utente iscritto al servizio di uno o più operatori

L'utente che si presenta all'infrastruttura di ricarica può essere iscritto al servizio di uno o più operatori che erogano servizi di ricarica per i veicoli elettrici. Al momento dell'iscrizione al servizio, l'utente ha comunicato il serial number della propria smart card BIP oppure ha ottenuto l'emissione di una tessera contactless emessa dall'operatore del servizio di ricarica elettrica.

L'iscrizione tramite smart card BIP permette all'utente di utilizzare una tessera già in suo possesso e utilizzata per accedere ai servizi di trasporto pubblico, bike sharing e/o car sharing. La smart card BIP consente inoltre all'utente di iscriversi a diversi servizi di ricarica elettrica utilizzando una sola tessera, senza necessità di ricorrere a una tessera per operatore.

L'utente iscritto a un servizio può autenticarsi presso le infrastrutture di ricarica del proprio operatore avvicinando la smart card BIP o la tessera contactless alla colonnina di ricarica. Il

sistema leggerà il serial number della tessera e individuerà l'utente all'interno del database degli iscritti al servizio, autorizzandolo a procedere con l'operazione di ricarica.

Il sistema di ricarica raccoglie i dati di consumo e di utilizzo dell'infrastruttura e li trasmette alla PRME. Il sistema di ricarica trasmette inoltre alla PRME il serial number della smart card BIP o della tessera utilizzata per accedere al servizio, per consentire agli strumenti di back-office a disposizione degli enti di individuare modalità e periodicità dell'utilizzo delle infrastrutture integrate nel sistema.

3. Utente registrato al sistema regionale

L'utente che si presenta all'infrastruttura di ricarica può essersi preventivamente registrato al sistema regionale della mobilità elettrica e aver acquistato credito prepagato per la mobilità elettrica.

La registrazione al sistema regionale avviene attraverso i sistemi messi a disposizione da Regione Piemonte e 5T (in particolare mediante portale web e/o applicazione del sistema BIP).

- L'utente già in possesso di una smart card BIP e già registrato presso il sistema BIP può attivare il servizio di ricarica elettrica acquistando credito per la mobilità elettrica sull'apposita pagina di e-commerce che sarà messa a disposizione sul portale web del sistema BIP
- L'utente già in possesso di una smart card BIP ma non ancora registrato presso il sistema BIP, può registrarsi tramite il portale BIP inserendo i propri dati anagrafici e il serial number della propria smart card. Una volta registrato, potrà attivare il servizio di ricarica elettrica acquistando credito per la mobilità elettrica sull'apposita pagina di e-commerce
- Un utente interessato a registrarsi al sistema regionale e non in possesso di una smart card BIP può accedere al portale, registrarsi al sistema inserendo i propri dati anagrafici e richiedere l'emissione di una smart card BIP, pagando il corrispettivo richiesto per l'emissione e iscrivendosi al servizio di ricarica elettrica acquistando credito per la mobilità elettrica sull'apposita pagina di e-commerce.

L'utente registrato al sistema regionale ("cliente BIP") acquista credito per la mobilità elettrica attraverso gli appositi strumenti di e-commerce messi a disposizione sul portale BIP. Il credito acquistato potrà essere speso presso tutte le infrastrutture di ricarica elettrica realizzate con il cofinanziamento di Regione Piemonte.

Il cliente BIP si accredita presso l'infrastruttura di ricarica avvicinando al lettore la propria smart card BIP. Il sistema legge il serial number della smart card e verifica che il serial number non sia nel database degli utenti iscritti al servizio di ricarica di quello specifico operatore.

Confermato che l'utente non sia iscritto al servizio dell'operatore, il sistema di ricarica interroga la PRME centrale e verifica che l'utente abbia sufficiente credito per la mobilità elettrica. L'utente visualizza il credito disponibile sull'interfaccia delle infrastrutture di ricarica.

Autenticato e autorizzato a procedere con l'operazione di ricarica, il cliente BIP usufruisce del servizio di ricarica del veicolo elettrico. Il sistema di ricarica dell'operatore trasmette alla PRME i dati sul consumo effettuato e il serial number della smart card BIP associata all'utente registrato.

La PRME recepisce i dati inviati dal sistema di ricarica e scala il corrispettivo consumato dal credito a disposizione del cliente BIP. Il consumo del credito per la mobilità avviene al centro e in tempo reale rispetto all'effettuazione della ricarica elettrica.

Il cliente BIP potrà verificare la disponibilità di credito per la mobilità elettrica collegandosi al portale web e/o alla app per dispositivi mobile del sistema BIP. Potrà inoltre verificare dove e quando ha speso il credito consumato e acquistare nuovo credito attraverso il medesimo canale di e-commerce.

A fine mese, tramite la PRME e sulla base del consumo dei servizi di ricarica utilizzati dai clienti BIP registrati al sistema regionale, Regione Piemonte e 5T realizzano le operazioni di clearing e distribuiranno ai singoli operatori i corrispettivi dovuti.

Allegato A2

Poli, bacini e corridoi di mobilità

Bacino	Livello bacino	Comuni
ALBA	4°	ALBA
	4°	CASTAGNOLE DELLE LANZE
	4°	CANALE
	4°	CASTAGNITO
	4°	CORNELIANO D'ALBA
	4°	DIANO D'ALBA
	4°	GOVONE
	4°	GRINZANE CAVOUR
	4°	GUARENE
	4°	LA MORRA
	4°	MAGLIANO ALFIERI
	4°	MONTA
	4°	MONTICELLO D'ALBA
	4°	NEIVE
	4°	PIOBESI D'ALBA
	4°	RODDI
	4°	SOMMARIVA PERNO
	4°	VEZZA D'ALBA
ALESSANDRIA	2°	ALESSANDRIA
	2°	BOSCO MARENGO
	2°	CASAL CERPELLI
	2°	CASTELLAZZO BORMIDA
	2°	CASTELLETTO MONFERRATO
	2°	FELIZZANO
	2°	FRUGAROLO
	2°	OVIGLIO
	2°	PIETRA MARAZZI
	2°	QUARGNENTO
	2°	QUATTORDIO
	2°	SAN SALVATORE MONFERRATO
	2°	SOLERO
2°	VALENZA	

Bacino	Livello bacino	Comuni
ASTI	2°	ASTI
	2°	CASTELL'ALFERO
	2°	CASTELLO DI ANNONE
	2°	COSTIGLIOLE D'ASTI
	2°	ISOLA D'ASTI
	2°	MONTEGROSSO D'ASTI
	2°	PORTACOMARO
	2°	SAN DAMIANO D'ASTI
	2°	TIGLIOLE
BIELLA	2°	ANDORNO MICCA
	2°	BIELLA
	2°	CAMBURZANO
	2°	CANDELO
	2°	CERRIONE
	2°	COSSATO
	2°	GAGLIANICO
	2°	MONGRANDO
	2°	OCCHIEPPO INFERIORE
	2°	OCCHIEPPO SUPERIORE
	2°	POLLONE
	2°	PONDERANO
	2°	PRALUNGO
	2°	RONCO BIELLESE
	2°	SAGLIANO MICCA
	2°	SANDIGLIANO
	2°	TOLLEGNO
	2°	VALDENGO
	2°	VERRONE
	2°	VIGLIANO BIELLESE
BORGOMANERO	3°	ARONA
	3°	BORGOMANERO
	3°	BRIGA NOVARESE
	3°	CUREGGIO
	3°	FONTANETO D'AGOGNA
	3°	GATTICO
	3°	GOZZANO
	3°	INVORIO

Bacino	Livello bacino	Comuni
	3°	SAN MAURIZIO D'OPAGLIO
	3°	SUNO
BRA	4°	BRA
	4	CHERASCO
	4	POCAPAGLIA
	4	SANFRE
	4	SANTA VITTORIA D'ALBA
	4	SOMMARIVA DEL BOSCO
CARMAGNOLA	4	CARAMAGNA PIEMONTE
	4	RACCONIGI
	4	CARIGNANO
	4	CARMAGNOLA
CASALE MONFERRATO	4	TRINO
	4	BORGO SAN MARTINO
	4	CASALE MONFERRATO
	4	CONIOLO
	4	FRASSINETO PO
	4	MORANO SUL PO
	4	OCCIMIANO
	4	ROSIGNANO MONFERRATO
	4	SAN GIORGIO MONFERRATO
	4	TERRUGGIA
	4	TICINETO
	4	VILLANOVA MONFERRATO
CUNEO	2°	BUSCA
	2°	CARAGLIO
	2°	CASTELLETTO STURA
	2°	CENTALLO
	2°	CERVASCA
	2°	CHIUSA DI PESIO
	2°	CUNEO
	2°	DRONERO
	2°	PEVERAGNO
	2°	ROBILANTE
	2°	ROCCAVIONE
	2°	TARANTASCA
	2°	VIGNOLO

Bacino	Livello bacino	Comuni
	2°	BEINETTE
	2°	BERNEZZO
	2°	BORGO SAN DALMAZZO
	2°	BOVES
FOSSANO	4°	CENTALLO
	4°	FOSSANO
	4°	GENOLA
	4°	SANT'ALBANO STURA
	4°	TRINITA
	4°	BENE VAGIENNA
IVREA	4°	BANCHETTE
	4°	BOLLENGO
	4°	BORGOFRANCO D'IVREA
	4°	BUROLO
	4°	CASCINETTE D'IVREA
	4°	CHIAVERANO
	4°	IVREA
	4°	LESSOLO
	4°	MONTALTO DORA
	4°	PAVONE CANAVESE
	4°	ROMANO CANAVESE
	4°	SAMONE
	4°	STRAMBINO
	MONDOVI	4°
4°		MAGLIANO ALPI
4°		MONASTERO DI VASCO
4°		MONDOVI
4°		SAN MICHELE MONDOVI
4°		VICOFORTE
4°		VILLANOVA MONDOVI
NOVARA	2°	BELLINZAGO NOVARESE
	2	BIANDRATE
	2	CALTIGNAGA
	2	CAMERI
	2	CASALINO
	2	CERANO
	2	GALLIATE

Bacino	Livello bacino	Comuni
	2	GARBAGNA NOVARESE
	2	GRANOZZO CON MONTICELLO
	2	MOMO
	2	NOVARA
	2	OLEGGIO
	2	ROMENTINO
	2	SAN PIETRO MOSEZZO
	2	TRECATE
	2	VESPOLATE
NOVI LIGURE	4°	ARQUATA SCRIVIA
	4°	BASALUZZO
	4°	CASSANO SPINOLA
	4°	GAVI
	4°	NOVI LIGURE
	4°	PASTURANA
	4°	POZZOLO FORMIGARO
	4°	SERRAVALLE SCRIVIA
PINEROLO	3°	AIRASCA
	3°	BIBIANA
	3°	BRICHERASIO
	3°	CAVOUR
	3°	CUMIANA
	3°	FROSSASCO
	3°	LUSERNA SAN GIOVANNI
	3°	NONE
	3°	PEROSA ARGENTINA
	3°	PINASCA
	3°	PINEROLO
	3°	PISCINA
	3°	ROLETTO
	3°	SAN PIETRO VAL LEMINA
	3°	SAN SECONDO DI PINEROLO
	3°	SCALENGHE
	3°	TORRE PELLICE
3°	VIGONE	
3°	VILLAR PEROSA	
SALUZZO	4°	MANTA

Bacino	Livello bacino	Comuni
	4°	MORETTA
	4°	REVELLO
	4°	SALUZZO
	4°	VERZUOLO
	4°	BARGE
SAVIGLIANO	4°	RACCONIGI
	4°	CAVALLERMAGGIORE
	4°	SAVIGLIANO
TORINO	1°	AIRASCA
	1°	CUMIANA
	1°	NONE
	1°	PISCINA
	1°	CARIGNANO
	1°	CAMBIANO
	1°	LA LOGGIA
	1°	MONCALIERI
	1°	ALMESE
	1°	ALPIGNANO
	1°	AVIGLIANA
	1°	BALDISSERO TORINESE
	1°	BEINASCO
	1°	BORGARO TORINESE
	1°	BOSCONERO
	1°	BRANDIZZO
	1°	BRUINO
	1°	BUTTIGLIERA ALTA
	1°	CAFASSE
	1°	CALUSO
	1°	CANDIOLO
	1°	CASELETTE
	1°	CASELLE TORINESE
	1°	CASTELLAMONTE
	1°	CASTIGLIONE TORINESE
	1°	CHIVASSO
	1°	COLLEGNO
1°	CONDOVE	
1°	CUORGNE	

Bacino	Livello bacino	Comuni
	1°	DRUENTO
	1°	FIANO
	1°	GASSINO TORINESE
	1°	GIAVENO
	1°	GIVOLETTO
	1°	GRUGLIASCO
	1°	LA CASSA
	1°	LEINI
	1°	LOMBARDORE
	1°	MONTANARO
	1°	NICHELINO
	1°	ORBASSANO
	1°	PECETTO TORINESE
	1°	PIANEZZA
	1°	PINO TORINESE
	1°	PIOBESI TORINESE
	1°	PIOSSASCO
	1°	POIRINO
	1°	RIVALTA DI TORINO
	1°	RIVAROLO CANAVESE
	1°	RIVOLI
	1°	ROBASSOMERO
	1°	ROSTA
	1°	RUBIANA
	1°	SAN BENIGNO CANAVESE
	1°	SAN FRANCESCO AL CAMPO
	1°	SANGANO
	1°	SAN GILLIO
	1°	SAN MAURIZIO CANAVESE
	1°	SAN MAURO TORINESE
	1°	SAN RAFFAELE CIMENA
	1°	SANT'AMBROGIO DI TORINO
	1°	SANT'ANTONINO DI SUSÀ
	1°	SANTENA
	1°	SETTIMO TORINESE
	1°	TORINO
	1°	TRANA

Bacino	Livello bacino	Comuni
	1°	TROFARELLO
	1°	VAL DELLA TORRE
	1°	VENARIA REALE
	1°	VILLARBASSE
	1°	VILLASTELLONE
	1°	VINOVO
	1°	VOLPIANO
	1°	VOLVERA
TORTONA	4°	CARBONARA SCRIVIA
	4°	CASTELNUOVO SCRIVIA
	4°	PONTECURONE
	4°	SALE
	4°	TORTONA
	4°	VIGUZZOLO
VERBANIA	3°	ARIZZANO
	3°	BAVENO
	3°	CAMBIASCA
	3°	GHIFFA
	3°	GRAVELLONA TOCE
	3°	MERGOZZO
	3°	OMEGNA
	3°	ORNAVASSO
	3°	SAN BERNARDINO VERBANO
	3°	STRESA
	3°	VERBANIA
	3°	VIGNONE
VERCELLI	4°	ASIGLIANO VERCELLESE
	4°	BORGO VERCELLI
	4°	CARESANABLOT
	4°	PEZZANA
	4°	PRAROLO
	4°	VERCELLI

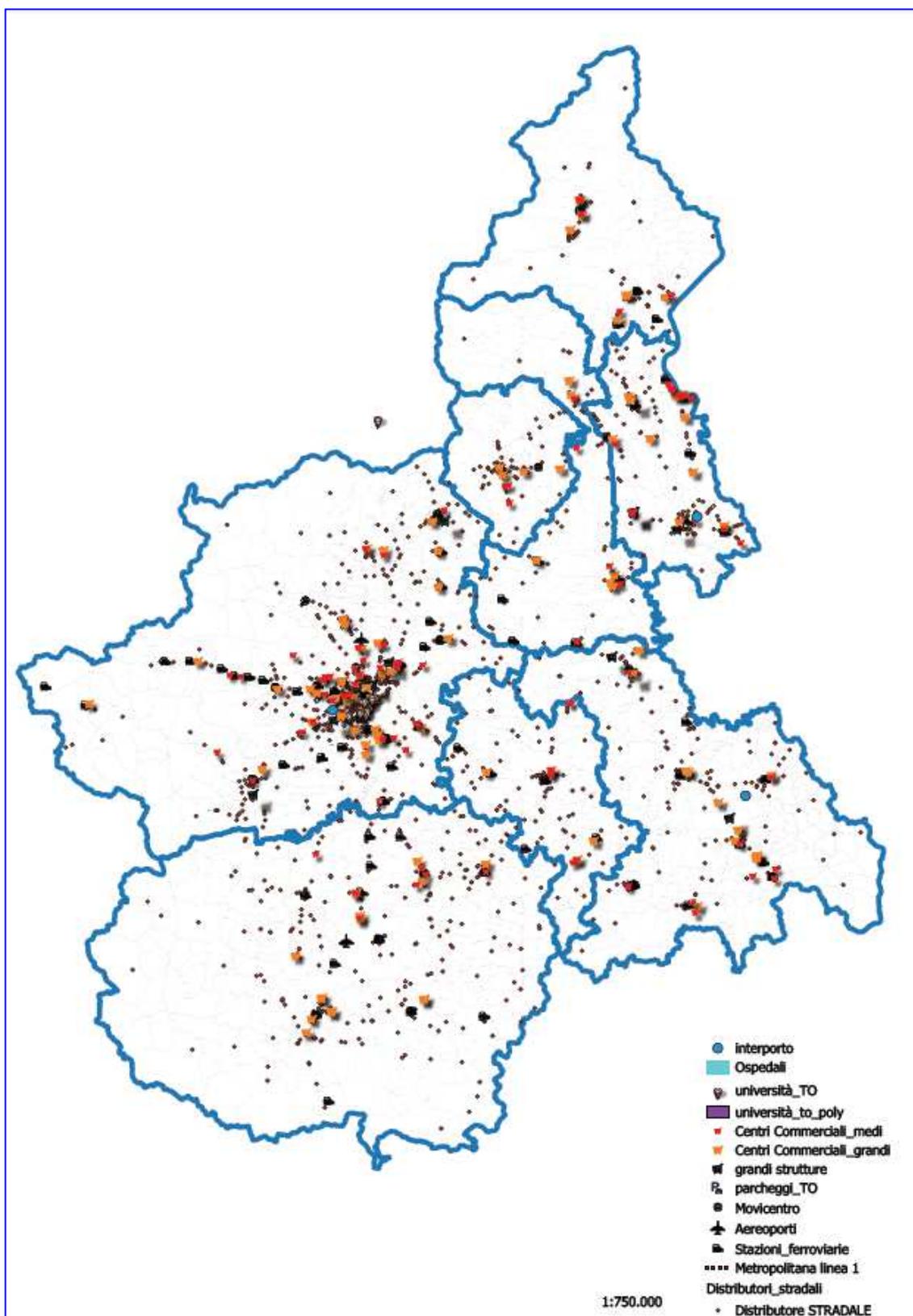
N.B. L'elenco definitivo dei comuni appartenenti ai bacini sarà predisposto nei tempi utili per la redazione del bando.

Identificativo corridoio	Nome corridoio
Mediterraneo (Milano)-Novara-Torino-Susa	Nel raggio di 500m delle uscite A4 - Tangenziale Torino - A32 fino a Susa - (Sede Autostradale esclusa) ex SS 11 Padana Superiore ex SS 24 fino a Susa SS25 fino a Susa Tangenziale di Novara (SS 703)
Reno-Alpi Vercelli-Novara-Confini Svizzero	Nel raggio di 500m delle uscite A26 tratto Vercelli Est – Gravellona Toce SS33 Ex SS32
Medio Padano Torino-Asti-Alessandria- Tortona	Nel raggio di 500m uscite A21 fino a Tortona Ex SS 10 Ex SS 29 tratta Moncalieri – Poirino SR 29a
Torino Cuneo	Nel raggio di 500m delle uscite A6 fino a Montezemolo Ex SS20 fino a Cuneo SS 20 var SP 393
Torino-Ivrea-(Aosta)	Nel raggio di 500m delle uscite A5 fino a Quincinetto Ex SS 26
Asti-Cuneo	Nel raggio di 500m dalle uscite A33 SS 231
Vercelli-Alessandria-Genova	Nel raggio di 500m dalle uscite A26 tratto Vercelli Est – Ovada Ex SS31 Ex SS 35 Ex SS 35 bis

N.B. L'elenco definitivo dei corridoi sarà predisposto nei tempi utili per la redazione del bando.

Allegato A3

Cartografia poli attrattori di traffico del Piemonte



N.B. La cartografia definitiva sarà definita e resa fruibile ai possibili beneficiari alla pubblicazione del bando.