



PIATTAFORMA D' INDIRIZZO STRATEGICO PER LA MOBILITÀ ELETTRICA IN ITALIA

FINALITÀ

Eliminare le attuali barriere allo sviluppo in Italia della mobilità elettrica, che può garantire sensibili benefici ambientali, sanitari ed energetici, contribuendo in maniera significativa a:

- raggiungere gli obiettivi stabiliti a livello internazionale negli ultimi anni:
 1. Nel 2011 due diverse Comunicazioni della Commissione Europea (COM/2011/112 Roadmap for moving to a competitive low-carbon economy in 2050 - Marzo e COM/2011/885 Energy Roadmap 2050 - Dicembre) hanno posto il problema di delineare una traiettoria per raggiungere nel 2050 un livello di decarbonizzazione dell'80% rispetto al 1990;
 2. Il nuovo quadro per il clima e l'energia (adottato dai leader dell'UE ad ottobre del 2014) che prevede l'obiettivo vincolante di ridurre le emissioni di gas ad effetto serra del 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.
- concorrere alla riduzione delle cause che portano l'Italia ad essere periodicamente soggetta a procedure di infrazione comunitarie relative ai superamenti delle concentrazioni di PM10 e biossidi di azoto;
- contribuire alla riduzione dei costi sanitari legati all'utilizzo di combustibili fossili per il trasporto in aree densamente popolate.

PROPOSTE DI INTERVENTO

Si identificano 4 macro-interventi chiave da effettuarsi nel breve periodo e fintanto che il settore non raggiunga un'adeguata maturità tecnologica e commerciale.

1. AGEVOLARE ECONOMICAMENTE L'ACQUISTO DI VEICOLI ELETTRICI

Introdurre uno o più strumenti d'incentivazione economica che permetta di avvicinare il costo d'acquisto dei veicoli elettrici a quello degli omologhi a combustione interna. Infatti, gli incentivi previsti dalla legge 134 del 2012 non sono stati sufficienti a incrementare il mercato dei veicoli elettrici a causa soprattutto del fatto che il finanziamento è stato utilizzato principalmente dai veicoli a GPL e metano: ai fini dell'espansione dei veicoli elettrici sono necessarie misure asimmetriche che colmino il gap (soprattutto in termini di costo iniziale) con le tecnologie tradizionali. Si richiedono quindi incentivi dedicati esclusivamente ai veicoli elettrici. La mobilità elettrica può garantire sostanziali benefici ambientali ed energetici rispetto alle altre tecnologie nel settore dei trasporti e può costituire nel medio periodo un importante leva per il conseguimento degli obiettivi che l'Italia intende darsi attraverso la sottoscrizione degli accordi di Parigi sul cambiamento climatico (COP21).

Possono essere prese in considerazione le seguenti soluzioni:



- **Previsione di una imposta agevolata all'acquisto dei veicoli elettrici inserendo tali veicoli nell'elenco dei beni e servizi soggetti ad aliquota agevolata del 10%** (i.e. modifica alla Tabella A, parte III del DPR 633/1972).
- **Previsione di contributi economici a coloro che acquistano un veicolo elettrico.** Al contributo statale deve corrispondere uno sconto di pari importo praticato dal venditore dei veicoli elettrici.
- Introduzione di un sistema di **detrazione fiscale (Irpef/Ires)** in analogia a quanto già effettuato per le ristrutturazioni edilizie e l'acquisto di grandi elettrodomestici.
- Per le flotte, introduzione della possibilità di un "super ammortamento" in maniera da favorire la diffusione dei mezzi elettrici soprattutto negli ambiti in cui è più alta la percorrenza chilometrica annuale e dunque sono maggiori i benefici in termini di sostenibilità ambientale.

Per il finanziamento delle incentivazioni si potrebbe pensare alla definizione di un meccanismo di tipo "bonus-malus" che penalizzi i veicoli più inquinanti (p.es. automobili con emissioni di CO₂>200g/km).

2. AGEVOLARE FUNZIONALMENTE ED ECONOMICAMENTE LA REALIZZAZIONE E L'ESERCIZIO DELL'INFRASTRUTTURA DI RICARICA

Prevedere apposite misure per far sì che la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica possa avvenire in tempi rapidi ed in maniera sostenibile (vedi anche § Applicazione di norme amministrative per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica), in particolare:

- L'infrastruttura di ricarica su suolo pubblico, soprattutto nelle fasi iniziali di transizione verso l'elettrificazione, difficilmente potrà avere uno sviluppo economicamente sostenibile senza prevedere specifici investimenti a livello Paese con il fine di:
 - ✓ Superare la cosiddetta "range anxiety", tra le prime ragioni di diffidenza verso la mobilità elettrica a causa dell'autonomia ridotta rispetto ad un veicolo "tradizionale";
 - ✓ Favorire la creazione di una filiera italiana per la realizzazione, installazione e manutenzione degli apparati di ricarica nonché di ciò che attiene a questo importante ambito di sviluppo;
 - ✓ Traguardare i temi di sviluppo tecnico e tecnologico del settore, come ad esempio lo smaltimento delle batterie e/o il loro riutilizzo in applicazioni "second life", e l'implementazione di sistemi intelligenti di ricarica, in grado cioè di contribuire ad una gestione efficiente ed efficace delle reti elettriche che consenta una sempre maggiore capacità di "ospitare" capacità produttiva da fonti rinnovabili non programmabili.



Il vettore elettrico associato alla sinergia tra carico e domanda sarà una delle leve principali verso la decarbonizzazione del mix di generazione e dunque verso la sostenibilità dell'intero sistema-paese.

- Identificare possibili soluzioni per consentire **tempi contenuti per la preventivazione e realizzazione della connessione** dei sistemi di ricarica, soprattutto in Media Tensione, come ad esempio mettendo in atto soluzioni che permettano l'interazione dei sistemi di ricarica con la rete elettrica in modo da consentire la gestione flessibile della potenza necessaria per le ricariche
- Stabilire **tariffe agevolate per l'utilizzo di energia elettrica per la ricarica** dei veicoli (senza aggravio di costi e oneri per gli operatori del sistema elettrico) sia in ambito pubblico che privato in particolare dove sia necessario un allaccio dedicato. Considerando inoltre l'evoluzione tecnica del settore, che vede un costante e significativo aumento della potenza per ridurre i tempi di ricarica soprattutto in ambito pubblico, occorrerà prevedere strutture tariffarie che tengano conto delle caratteristiche dei punti di ricarica in maniera da non penalizzare i sistemi ad alta potenza.
- Favorire **interventi di recupero del patrimonio edilizio** finalizzati allo sviluppo delle reti per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la realizzazione di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti e di nuova costruzione.

3. COORDINARE LA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA EFFICACE, FUNZIONALE E COERENTE SU TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE

Identificare, a livello nazionale, procedure, **criteri di localizzazione prioritaria e caratteristiche tecniche ottimali** che guidino la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica ottimizzata e coerente, tenendo conto dei piani di mobilità e delle caratteristiche delle reti elettriche.

Anche per dar seguito a quanto previsto dal PNire, almeno in questa fase di avvio, sarebbe opportuno prevedere accordi di programma su ambiti territoriali a carattere regionale o almeno con aggregazione di più Comuni, al fine di garantire una più omogenea pianificazione territoriale della rete dell'infrastruttura di ricarica e un'adeguata e ottimale copertura su tutti i Comuni favorendo nel contempo l'interoperabilità. E' importante coinvolgere in questo percorso di pianificazione i Comuni, per esempio attraverso l'ANCI e le regioni attraverso la Conferenza Delle Regioni. In generale è necessario prevedere uno sviluppo armonico della rete in funzione dei luoghi urbani ed extraurbani e definire regole comuni sul territorio per evitare l'infrastrutturazione selvaggia e con caratteristiche non rispondenti ai reali bisogni.

Assumere come punto di partenza quanto già analizzato e previsto nei documenti:

- **Direttiva 2014/94/UE, del 22 ottobre 2014**, nota come AFID (Alternative Fuels Infrastructure Directive);
- **“Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica”**, Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana Serie generale - n. 280 del 2-12-2014, e successivi aggiornamenti.

4. STABILIRE STRUMENTI REGOLATORI E DISPOSIZIONI TECNICO-NORMATIVE SPECIFICHE VOLTE A RISOLVERE I PRINCIPALI PUNTI APERTI DEL SETTORE

Affrontare, su appositi tavoli tecnico-istituzionali, le principali criticità ancora presenti nel settore. Definire in tempi molto brevi una strategia nazionale in merito a identificare gli strumenti normativi adeguati alla risoluzione dei punti aperti.

Si analizzino in particolare i seguenti aspetti:

- **Gestione della sosta** presso i punti di ricarica: analogamente alla disposizione relativa agli spazi riservati alla sosta dei veicoli per carico e scarico delle merci è necessario un esplicito divieto di fermata negli spazi riservati alla sosta per i veicoli a trazione elettrica per veicoli non interessati alle operazioni di ricarica (i.e. intervento normativo volto a modificare il dlgs. 30 aprile 1992 n. 285). Infatti il fenomeno della sosta selvaggia, molto frequente nei centri urbani in cui le colonnine di ricarica dei veicoli elettrici sono installate, penalizza e disincentiva l'utilizzo di veicoli elettrici. Inoltre è necessario modificare la segnaletica orizzontale e verticale che identifichi univocamente lo spazio riservato ai veicoli elettrici. L'uso dello stallo deve essere normato e controllato efficacemente dagli organi preposti. Un ulteriore possibile incentivo a liberare lo stallo potrebbe essere una **fatturazione anche a tempo** della connessione all'infrastruttura di ricarica che prosegua anche oltre il termine del processo di ricarica.
 - Definire regole per il posizionamento delle infrastrutture di ricarica anche in ambito urbano che, pur nel rispetto dei vincoli architettonici e urbanistici locali, non ne pregiudichino la fruibilità e garantiscano la visibilità delle stesse.
 - Definire vantaggi/limitazioni (zone di accesso, parcheggi gratuiti, posti riservati, bollo, costi assicurazione, ...) in funzione della tipologia di veicolo: full electric, Hybrid plug-in, Hybrid non plug in.
- Stabilire un **iter amministrativo uniforme** su tutto il territorio nazionale **per l'installazione delle infrastrutture di ricarica** che preveda, anche in coerenza con quanto disposto dalla Legge 4 aprile 2012 n. 35, che per l'installazione delle infrastrutture di ricarica sia sufficiente la presentazione di una mera segnalazione all'amministrazione pubblica competente senza necessità di attendere la scadenza di eventuali termini ovvero pareri/autorizzazioni dei diversi organi competenti, fermo restando, in caso di intervento su un bene sottoposto a vincolo (ambientale, paesaggistico o culturale), la necessità di avere il parere positivo dell'Ente che tutela il vincolo. E' necessario assicurarsi che tale norma venga applicata a livello uniforme in tutto il territorio nazionale ricorrendo a modelli standard che definiscono il tipo di



procedimento, i contenuti tipici delle istanze, nonché la documentazione da allegare. Applicare la normativa vigente per l'installazione dei sistemi di ricarica negli edifici non residenziali superiori ai 500 metri quadrati.

- Applicazioni per lo **scambio bidirezionale dell'energia fra autoveicolo e rete** (Vehicle-to-Grid, V2G). Regolamentare e favorire l'utilizzo dei sistemi di accumulo a bordo auto per fornire servizi a beneficio del sistema elettrico o per ottimizzare la generazione e il consumo domestico in presenza di impianti di generazione da fonti rinnovabili non programmabili.
- **Ritiro, riutilizzo e smaltimento degli accumulatori** presenti sui veicoli elettrici a fine vita utile per la trazione con lo scopo di ridurre il total cost of ownership per gli utilizzatori di veicoli elettrici. Supportare attività di ricerca, sviluppo e test di metodologie innovative e sostenibili per il riutilizzo delle batterie veicolari a fine vita del veicolo (applicazioni "second life") o per il recupero e il riciclo dei materiali strategici (terre rare e metalli preziosi) presenti al loro interno. Occorre cogliere ogni opportunità di sviluppo condiviso con il territorio favorendo una filiera specifica per questo importante ambito di crescita del Paese.

DOCUMENTO PROMOSSO DAGLI SPERIMENTATORI DEI SISTEMI D'INFRASTRUTTURA DI RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI:

ENEL

HERA

CLASS ONLUS

A2A

Carlo Tamburi

Stefano Venier

Camillo Piazza

Valerio Camerano

Aderiscono e condividono:

