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

- Report riepilogativo sugli esiti della Consultazione Pubblica -

A cura del ***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti***

Roma, 12 giugno 2013

Indice

1. LA CONSULTAZIONE PUBBLICA 3
2. I SOGGETTI CHE HANNO PARTECIPATO 4
3. I CONTRIBUTI RACCOLTI 5

Pnire

1. LA CONSULTAZIONE PUBBLICA

L'articolo 17-septies della 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) 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.

Tale Piano si inquadra nel Capo IV-bis (Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive) e 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.

La Legge ha altresì identificato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale proponente del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

Al fine di giungere ad un risultato quanto più condiviso con i principali stakeholder del settore, che permetta di fornire impulso allo sviluppo della mobilità elettrica e, al contempo, supportare enti locali, società di distribuzione dell'energia elettrica e imprese del settore attraverso specifici accordi di programma per lo sviluppo di progetti in determinati contesti territoriali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato un piano di attività così definito:

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

Nello specifico gli incontri effettuati si sono concentrati sui principali soggetti ad oggi interessati dalla tematica della mobilità elettrica e che sono coinvolti, a vario titolo, in progetti pilota sul territorio nazionale. I soggetti interessati nella prima fase sono stati:

1) **ENEL S.p.A.**
2) **A2A S.p.A.**
3) **Federazione Anie** (*Federazione Nazionale Imprese Elettrotecniche ed Elettroniche*)
4) **AEEG** (*Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas*)
5) **CEI-Cives** (*Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali a Batteria, Ibridi e a Celle a combustione - 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
6) **ENEA** (*Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile*)

E' fondamentale sottolineare che tali incontri hanno rappresentato una base di partenza per la redazione, ma rappresentare un punto di partenza, per questo motivo il Ministero ha poi deciso di attivare una consultazione pubblica aperta anche a tutti gli altri soggetti a vario titolo coinvolti.

La Consultazione aperta il 10 aprile 2013 si è chiusa lo scorso 10 maggio 2013 ed ha permesso di acquisire una serie rilevante di contributi da parte dei soggetti coinvolti a vario titolo nella tematica della mobilità elettrica sul territorio nazionale.

Pnire

2. I SOGGETTI CHE HANNO PARTECIPATO

Nell'ambito della Consultazione Pubblica sono pervenuti, in ordine di ricezione, i contributi dei seguenti soggetti:

1. **SuperSaaS Italia**
2. **Energy mobility innovation**
3. **Renault Italia S.p.A.**
4. **SIPRO ENERGY SRL**
5. **CEI-CIVES**
6. **TERNA rete Italia**
7. **Piaggio & C. S.p.a.**
8. **Collegio Geometri e Geometri Laureati di Milano**
9. **A2A**
10. **Repower Italia SpA**
11. **Gruppo Koelliker/Mitsubishi Motors Automobili Italia S.p.A.**
12. **Federazione ANIE**
13. **POSTE ITALIANE SPA**
14. **Enel S.p.A.**
15. **C.E.P.A. S.r.l.**
16. **Toyota Motor Italia S.p.A.**
17. **Regione Emilia Romagna - Assessorato Programmazione Territoriale, Urbanistica Infrastrutture Materiali ed Immateriali Mobilità, Logistica e Trasporti.**
18. **Unindustria - Unione degli Industriali e delle imprese di Roma Frosinone Rieti Viterbo**
19. **Ricerca sul Sistema Energetico - RSE S.p.A. - Dipartimento Tecnologie Trasmissione e Distribuzione**
20. **ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica**
21. **CEI - Comitato Elettrotecnico Italiano**
22. **Federutility**
23. **Class Onlus**
24. **REGIONE LOMBARDIA - Direttore Generale della D.G. Infrastrutture e Mobilità**
25. **ABB S.p.A.**
26. **altri soggetti privati vari e singoli professionisti**

Pnire

3. I CONTRIBUTI RACCOLTI

Il periodo di consultazione ha permesso di acquisire molti pareri, suggerimenti, valutazione tecnico/economiche sul testo pubblicato sul portale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I pareri sono pervenuti sia attraverso il form appositamente predisposto (*Format di sottomissione dei contributi*), sia attraverso Position Paper di alcune aziende rilevanti del settore.

Al fine di sistematizzare i contributi pervenuti ed effettuare una analisi precisa e attenta, le singole valutazioni sono state raggruppate per categorie di argomenti.

Per ciascun argomento sono emerse informazioni interessanti che vengono esplicitate di seguito, raggruppate per argomento, con una indicazione di ciò che si ritiene di integrare all'interno del testo del Piano. Tra i contributi pervenuti sono stati avanzati anche dei quesiti che, in parte, vengono evasi delle indicazioni sotto-riportate. Altri quesiti, soprattutto legati ai finanziamenti, verranno chiariti, a breve, direttamente sul sito web.

3.1 I criteri adottati per la localizzazione delle infrastrutture di ricarica e filoni per lo sviluppo di una rete di ricarica nazionale

Rispetto alle principali note/indicazioni emerse dai soggetti che hanno partecipato alla Consultazione Pubblica, vengono riportate le considerazioni acquisite e che verranno integrate nel documento oggetto di consultazione in merito ai temi dei "*I criteri adottati per la localizzazione delle infrastrutture di ricarica e filoni per lo sviluppo di una rete di ricarica nazionale*":

Id	Argomentazione
1.1	Sulla base dell'assenza di restrizioni nella normativa tecnica corrente circa la necessità di presidio dei punti di ricarica di tipo fast si rimuove il vincolo legato all'installazione degli apparati di ricarica veloce solo in aree presidiate. Rimane inteso che per gli apparati di ricarica fast e, soprattutto, 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.
1.2	Si conferma l'indicazione del Piano di una infrastrutturazione che delinea una precedenza per le aree urbane e metropolitane maggiormente inquinate e/o caratterizzate da forti fenomeni di pendolarismo e le principali vie di adduzione alle grandi città nel breve periodo (1-2 anni) e con la previsione di un successivo ampliamento nel medio-lungo periodo (3-5 anni) alle aree extra-urbane e nelle vie di grande percorrenza. La scelta delle aree urbane maggiormente congestionate è un richiamo esplicito del disposto normativo. Alla base di tale indicazione ci sono, tra gli altri: - **aspetti tecnologici** occorre tenere presente, in un'ottica di analisi costi/benefici, che se l'utenza nelle aree urbane può usufruire di vantaggi in termini di accessibilità in zone a traffico limitato, che bilanciano, almeno in parte, i maggiori investimenti necessari per l'acquisto del mezzo elettrico, questo non si verifica nelle aree extraurbane; - l'utilizzo dell'auto elettrica in aree non urbane presenta **minori vantaggi dal punto di vista ambientale**; *Se è vero che le l'auto elettrica permette di abbattere la emissioni locali di inquinati (cosa importantissima in aree particolarmente congestionate come le aree urbane) è anche vero che, se si considera l'intero ciclo di produzione, anche tale propulsione presenta alcuni aspetti da valutare più approfonditamente in un'ottica di "Life Cycle Assessment" complessivo: occorre considerare che il vettore elettrico è una fonte di energia secondaria derivante, almeno al momento, in massima parte a partire da fonti fossili. E' necessario, quindi, almeno in una prima fase, concentrare gli investimenti dove il mezzo elettrico può portare benefici economico-ambientali effettivi tali da giustificarne i costi. Nelle more che l'energia elettrica utilizzata per la ricarica delle vetture sia proveniente esclusivamente da fonti rinnovabili, il criterio ambientale pone all'attenzione la possibilità di considerare anche vantaggi di tipo ambientale ed in tal senso i maggiori vantaggi si hanno nelle aree urbane e metropolitane piuttosto che nelle aree extraurbane;* - l'attuale **autonomia delle vetture elettriche** permette un utilizzo senza problemi in percorsi di breve-medio raggio.
1.3	Si condivide l'esigenza secondo la quale al fine della localizzazione delle infrastrutture di ricarica coerentemente con le esigenze di mobilità e i vincoli della rete elettrica, risulta fondamentale una concertazione tra tutti i soggetti interessati, tra cui in particolare, a prescindere dal modello di business identificato, - **gli enti locali** per la selezione dei migliori siti sulla base della conoscenza del territorio e per semplificare ed abbreviare le procedure autorizzative e - **il distributore** per una verifica della rete elettrica e dei carichi della stessa al fine di minimizzare,

	laddove possibile, le opere necessarie e, quindi, preservare il territorio. 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 simultaneo di due veicoli. Tale disposizione è da intendersi in tutte quelle aree caratterizzate da disponibilità di almeno due stalli adiacenti.
1.4	In merito alla minimizzazione dell'impatto sull'utilizzo del suolo pubblico, ogni infrastruttura di ricarica, fatte salve le capacità della rete elettrica presente, dovrà permettere la ricarica simultaneo di due veicoli. Tale disposizione è, però, da intendersi in tutte quelle aree caratterizzate da disponibilità di almeno due stalli adiacenti.
1.5	Si concorda con l'importanza di dotare GDO, Centro Commerciali e Cinema di infrastrutture di ricarica al fine di permette di rispettare le tempistiche e lo stile di vita degli utenti senza stravolgerne le abitudini del conducente medio. In tal senso gli **Accordi di Programma valuteranno in maniera molto positiva la presenza, tra i richiedenti il co-finanziamento, di una di queste classi di soggetti**. Discorso ancora più pregnante per le attuali stazioni di rifornimento. Di seguito una lista delle principali caratteristiche indicate nell'ambito della Consultazione che evidenziano gli aspetti positivi nell'infrastrutturazione delle stazioni di rifornimento con punti di ricarica elettrica. Tali elementi si condividono per utilità e strategicità: - localizzate in funzione della domanda reale; - presidiate durante le ore lavorative: sia sulle autostrade, che nelle città e nei paesi; - video-sorvegliate (*o presidiate*) durante la notte; - già connesse alla rete elettrica; - localizzate in prossimità (*< 300 metri*) di una linea di Media Tensione; - dotate di spazi per eventuali batterie di accumulatori; - dotate di spazi di parcheggio; - già mappate nei sistemi di navigazione; - distribuite in tutta Europa; - percepite da molti come punto di riferimento "noto e familiare".
1.6	Al fine di non limitare gli investimenti in questa prima fase di sviluppo della mobilità elettrica per i filoni individuati nel piano si indica come raccomandazione, non vincolante, la tipologia (Slow, Quick e Fast) di ricarica da utilizzare. Rimane inteso che ciascun piano di infrastrutturazione dovrà essere vagliato dapprima dall'ente locale ospitante e poi dal Ministero competente per evitare una infrastrutturazione non coerente con le caratteristiche dell'area scelta.
1.7	Per le principali aree individuate, si condivide la strutturazione nelle seguenti macro-categorie: - pubblico (accessibile da tutti) - privato (accessibile solo a privati) - privato accessibile al pubblico (accessibili da tutti, ad esempio in determinate ore e/o giorni)
1.8	E' stato segnalato che il costo di allacciamento della infrastruttura di ricarica alla rete di distribuzione è altamente variabile in funzione della potenza richiesta fino al punto di divenire comparabile con il costo dell'infrastruttura stessa nel caso ad esempio di ricariche QUICK 22KWc.a. trifase. In tal senso è stata avanzata l'indicazione di modulare gli incentivi in base alla potenza installata. Tale aspetto viene considerato nella istanza di proposizioni progettuali agli enti regionali dove viene richiesto di garantire il giusto mix tra infrastrutture caratterizzate da infrastrutture di tipo slow e quelle di tipo quick, fast. Ciò nonostante tale disposizione non può essere vincolante nella scelta di un progetto rispetto all'altro in quanto la tipologia di ricarica dipende anche dal filone su cui il progetto si concentra. Risulterebbe difficile quantificare il finanziamento sulla base del numero di infrastrutture di tipo slow e di tipo fast/quick.
1.9	Si acquisisce e viene riportata all'interno del Piano la reale esigenza di prevedere una predisposizione all'allaccio di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli anche 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 infrastrutture di ricarica elettrica. 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.
1.10	Sulla base di approfondimenti successivi e dei diversi contributi ricevuti nell'ambito della Consultazione pubblica, si ritiene di non includere, in questa fase, le biciclette elettriche all'interno del piano.

3.2 Numero minimo di infrastrutture di ricarica

Rispetto alle principali note/indicazioni emerse dai soggetti che hanno partecipato alla Consultazione Pubblica, vengono riportate le considerazioni acquisite e che verranno integrate nel documento oggetto di consultazione in merito al tema del

"*Numero minimo di infrastrutture di ricarica*":

Id	Argomentazione
2.1	Il rapporto tra punti di ricarica accessibili al pubblico e punti accessibili solo ai privati si intende come sviluppo territoriale all'interno del quale debba sussistere un rapporto che assicuri che per ogni 8 punti di ricarica privati almeno 1 punto di ricarica pubblico. In ogni caso, il numero di punti di ricarica accessibili al pubblico dovrà rispettare un piano coerente con le esigenze e i vincoli urbanistici che sia modulato monitorando sia la crescita di diffusione di autoveicoli elettrici derivante dal progresso tecnologico e dai nuovi modelli proposti dalla 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.
2.2	Il rapporto tra punti di ricarica di tipo slow e punti di ricarica di tipo fast non viene preso in considerazione in questo rapporto ma viene tenuto in conto nello sviluppo dei progetti che dovranno motivare la scelta sul tipo di ricarica per l'area che ne dovrà essere dotata. In tal senso il Ministero, con le Regioni ed i Comuni provvederà a monitorare le caratteristiche dell'infrastrutturazione proprio nell'ottica di trovare il giusto compromesso tra miglioramento dell'accessibilità pubblica e riduzione del numero di colonnine potenzialmente "inutili".
2.3	Si ritiene che fornire una proporzione tra punti di ricarica accessibili a tutti e punti di ricarica accessibili solo ai privati sia necessario ad evitare una eccessiva infrastrutturazione pubblica che non è esatta garanzia di diffusione dei veicoli elettrici. Inoltre soprattutto nella prima fase è importante capire i meccanismi adottati dai "conducenti elettrici" per poi, eventualmente, ovviare con una leggera modifica dei criteri di sviluppo della rete di ricarica elettrica. In tal senso sarà possibile tener conto dell'evoluzione del parco veicoli elettrici nel tempo e il grado di utilizzo delle stazioni di ricarica pubbliche. D'altro canto, anche sulla base di quanto indicato dalla Commissione Europea nella proposta di Direttiva, con l'implementazione di almeno 125.000 punti di ricarica accessibili al pubblico, sulla base delle osservazioni avanzate dai diversi soggetti che hanno partecipato alla Consultazione pubblica, si intende indicare un piano di evoluzione del numero di punti di ricarica, che potrà comunque essere rettificato nell'ambito dell'aggiornamento del Piano, qualora l'evoluzione della mobilità elettrica subisca dei bruschi cambiamenti Il Piano prevede i seguenti passi intermedi: - OBIETTIVO 2016 - 90.000 punti di ricarica accessibili al pubblico - OBIETTIVO 2018 - 110.000 punti di ricarica accessibili al pubblico - OBIETTIVO 2020 - 130.000 punti di ricarica accessibili al pubblico
2.4	In merito agli elementi che dovranno essere presi in considerazione per individuare la corretta dotazione di punti di ricarica, oltre ai livelli di emissioni di CO2 si pensa di considerare anche i livelli di PM10 al fine di favorire le aree con un basso livello di qualità dell'aria il che porta a favorire le limitazioni della circolazione dei mezzi a combustione interna introdotte da parte delle Pubbliche Amministrazioni.
2.5	Al momento esistono dati non ancora affidabili sulla domanda prevista relativi alla mobilità elettrica, in virtù di ciò non viene presa in considerazione la variabile "*domanda potenziale*". In ogni modo anche sulla base delle azioni intraprese dal MISE in termini di incentivi che coinvolgono anche i veicoli ad alimentazione elettrica ed ibrida plug in, nell'ambito dell'aggiornamento del piano sarà possibile integrare tale elemento nella determinazione del numero di punti di ricarica utili sul territorio nazionale.

3.3 Modelli di riferimento

Rispetto alle principali note/indicazioni emerse dai soggetti che hanno partecipato alla Consultazione Pubblica, vengono riportate le considerazioni acquisite e che verranno integrate nel documento oggetto di consultazione in merito al tema "*Modelli di riferimento*":

Id	Argomentazione
3.1	Deve essere contemplata la possibilità di coesistenza, sul territorio nazionale, di infrastrutture di ricarica pubbliche di proprietà di diversi operatori e che queste siano fra di esse aperte all'interoperabilità secondo standard condivisi.
3.2	Nel medio-lungo periodo si deve garantire la possibilità di ricaricare il veicolo elettrico a prescindere dal modello di riferimento e dalla proprietà dei punti di ricarica, come avviene oggi per le auto tradizionali che possono fare il pieno presso qualsiasi stazione. Lo sviluppo delle attività di ricarica non deve essere basato su un unico modello, che, in questa fase, potrebbe disincentivare la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie, ma deve privilegiare modelli flessibili, volti ad accompagnare lo sviluppo concorrenziale dei mercati e che meglio potranno consentire di adattare i sistemi di ricarica alle differenti esigenze dei consumatori ed alle differenti disponibilità per gli investimenti in infrastrutture di ricarica a seconda del tipo di area urbana interessata.

3.3	In questa prima fase è necessario privilegiare soluzioni aperte che, in particolare, permettano di considerare la "ricarica" non solo come "vendita" di energia ma anche 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.).
3.4	Nello scenario in cui un'amministrazione locale ha intenzione di mettere a bando i servizi di erogazione di energia elettrica per la ricarica dei veicoli elettrici, il soggetto vincitore della gara dovrà interfacciarsi preventivamente anche con il gestore di rete, per il tramite dell'amministrazione locale competente, nella fase di definizione di numero e ubicazione delle colonnine di ricarica, anche al fine di evitare la generazione di extra-costi legati ad un non efficiente sfruttamento delle attuali e future risorse della rete.

3.4 Le componenti del processo di ricarica: Modi, Prese e Spine

Rispetto alle principali note/indicazioni emerse dai soggetti che hanno partecipato alla Consultazione Pubblica, vengono riportate le considerazioni acquisite e che verranno integrate nel documento oggetto di consultazione in merito al tema "*Le componenti del processo di ricarica: Modi, Prese e Spine*":

Id	Argomentazione
4.1	A livello mondiale, nel settore automotive, i costruttori tedeschi (BMW, Daimler, Volkswagen, Audi, Porsche) e quelli americani (Ford, GM, Chrysler) con lo standard di ricarica CCS/Combo2 hanno nella pipeline la ricarica rapida in corrente continua . Questo significa, in una logica d'interoperabilità, che la soluzione ricarica in corrente continua dovrà essere disponibile anche in Italia.
4.2	Nel breve periodo (1-2 anni), al fine di evitare eventuali profili di criticità tecnica ed economica, prima di una definizione più chiara anche delle produzioni automobilistiche, gli apparati di ricarica veloce da installare saranno sia quelli dotati di sistemi di ricarica rapida in corrente continua (ad oggi fino a 50 kW di potenza) che sistemi che supportano la ricarica veloce in corrente alternata (ad oggi fino a 43 kW di potenza). In altri termini nel breve periodo il sistema di ricarica in corrente continua deve essere complementare al sistema di ricarica in corrente alternata.
4.3	Sono stati eliminati i due seguenti refusi (pag. 18 e 19) "*La ricarica conduttiva può essere ottenuta connettendo direttamente il veicolo elettrico alla rete di alimentazione in corrente alternata (ricarica in AC), in tal caso il caricabatteria è montato sul veicolo ed effettua la conversione in corrente continua per le batterie, oppure utilizzando un carica batterie esterno al veicolo (ricarica in DC) che effettua la conversione della corrente alternata della rete nella corrente continua richiesta dal veicolo per le batterie.* *L'infrastruttura per la ricarica in corrente alternata è più economica ma legata alla capacità di potenza del carica batterie a bordo del veicolo, mentre l'infrastruttura per la ricarica in corrente continua non ha questa limitazione ma è sicuramente molto più costosa poiché richiede un caricabatteria esterno al veicolo.*"
4.4	In merito al tema contatori intelligenti tutti i punti di ricarica per veicoli elettrici, il cui accesso non è soggetto a limitazioni, sono dotati di contatori intelligenti, quali definiti all'articolo 2, paragrafo 28, della direttiva 2012/27/UE e rispettano i requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale Direttiva (vedi proposta di Direttiva Europea). Tutti i consumatori devono avere il diritto di sottoscrivere contratti per la fornitura di elettricità contemporaneamente con più fornitori in modo che la fornitura di elettricità per un veicolo elettrico possa essere oggetto di un contratto distinto. Qualsiasi persona potrà aprire o gestire punti di ricarica accessibili a tutti e che i gestori dei sistemi di distribuzione sono tenuti a cooperare su base non discriminatoria con tale persona. E' necessario assicurare che i prezzi praticati nei punti di ricarica accessibili a tutti siano ragionevoli e non includano un sovrapprezzo o oneri proibitivi per la ricarica di un veicolo elettrico da parte di un utente che non abbia una relazione contrattuale con il gestore del punto di ricarica.

3.5 Accesso alle infrastrutture di ricarica

Rispetto alle principali note/indicazioni emerse dai soggetti che hanno partecipato alla Consultazione Pubblica, vengono riportate le considerazioni acquisite e che verranno integrate nel documento oggetto di consultazione in merito al tema "*Accesso alle infrastrutture di ricarica*":

Id	Argomentazione
5.1	Ogni gestore di infrastruttura pubblica, di concerto con l'amministrazione locale territoriale di riferimento può

	implementare la possibilità di prenotazione via web (*via pc o dispositivi mobili quali tablet e smartphone*) della 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.
5.2	Analizzate le eventuali difficoltà all'accesso delle infrastrutture di ricarica nell'immediato attraverso il pagamento ed il micro-pagamento con carte di credito si indica come disposizione quella di garantire tali tipi di pagamento nel medio periodo, anziché da subito. Tale aspetto non vuole però far si che si sviluppino meccanismi e circuiti che impediscano tale forma di pagamento per il futuro, quindi tutte le realizzazioni ed i soggetti coinvolti dovranno lavorare e dimostrare di farlo nell'ottica sopra indicata. L'orizzonte del medio 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.
5.3	Al fine di sviluppare l'interoperabilità per i sistemi di accesso alle infrastrutture di ricarica si richiama l'importanza di creare uno standard tecnologico nelle smart card abilitanti. E' inoltre 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*). In tale contesto dovranno altresì essere valutate altre modalità di pagamento come ad esempio le più recenti tecnologie NFC.
5.4	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. In tal senso il Tavolo tecnico di cui sopra (MISTEG composto da MiSE, MIT e AEEG) dovrà interfacciarsi con i principali player nazionali nel settore dell'energia elettrica ed in quello delle carte di pagamento, al fine di verificare gli elementi di criticità e proporre le migliori soluzioni percorribili in tal senso.

3.6 Integrazione nei Piani della Mobilità e della Logistica

Rispetto alle principali note/indicazioni emerse dai soggetti che hanno partecipato alla Consultazione Pubblica, vengono riportate le considerazioni acquisite e che verranno integrate nel documento oggetto di consultazione in merito al tema "*Integrazione nei Piani della Mobilità e della Logistica*":

Id	Argomentazione
6.1	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. In merito all'inclusione di una sezione dedicata alla Mobilità elettrica nei piani della mobilità a livello locale e regionale si specifica che sarà cura e discrezione dell'amministrazione locale includere una sezione dedicata oppure realizzare un piano ad hoc integrato con i Piani della mobilità già richiamati dalla normativa.
6.2	In linea con le principali caratteristiche urbanistiche delle aree coinvolte risulta auspicabile che il Piano preveda, per i mezzi alimentati ad energia elettrica e ibridi plug-in, tra le altre azioni anche l'utilizzo di corsie preferenziali, aree di sosta gratuite dedicate, possibilità di accesso alle ZTL.
6.3	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.

3.7 Sostegno allo sviluppo del programma operativo

Rispetto alle principali note/indicazioni emerse dai soggetti che hanno partecipato alla Consultazione Pubblica, vengono riportate le considerazioni acquisite e che verranno integrate nel documento oggetto di consultazione in merito al tema "*Sostegno allo sviluppo del programma operativo*":

Id	Argomentazione

7.1	All'interno del documento verrà riportato con chiarezza quanto indicato dalla Legge in termini di fondi assegnati per lo sviluppo del Piano Nazionale per gli anni 2013, 2014 e 2015. Si specifica la differenza di assegnazione dei fondi nell'anno 2013 e le caratteristiche principali dei progetti, oltre che i soggetti che possono accedere ai finanziamenti e con quali modalità. Le diverse modalità di accesso saranno di volta in volta specificate e comunicate attraverso gli strumenti più idonei quali lettere di richiesta di interesse, pubblicazione sul sito web dei criteri di ammissibilità, ecc..
7.2	Il co-finanziamento prevede anche azioni di comunicazione ma che risultano delimitate a quelle attività di informazione alla cittadinanza circa le azioni messe in campo dall'Amministrazione Locale in termini di posizione delle infrastrutture di ricarica, costi di ricarica, criteri per l'accesso alla ricarica, ecc. In tal senso non sono previsti incentivi ad hoc per la formazione presso le scuole, seppur ritenute di forte utilità ed interesse e quindi auspicate al fine di stimolare l'interesse e l'attenzione verso l'elettromobilità a partire dalle generazione future.
7.3	In merito agli sviluppi relativi alla ricerca e sviluppo si richiamano i contenuti del paragrafo "Ricerca & Sviluppo (rif. Art. 17-octies. Azioni di sostegno alla ricerca)".
7.4	In merito agli incentivi per l'acquisto dei veicoli si rimanda ai contenuti dell'art. 17 decies (Incentivi per l'acquisto di veicoli) della Legge n. 134 del 7 agosto 2012, così come richiamato dal paragrafo "7.5 Favorire l'incentivo per l'acquisto dei veicoli elettrici/ibridi (rif. Art. 17-decies. Incentivi per l'acquisto di veicoli)" del documento di Piano in consultazione pubblica.
7.5	In una prima fase, saranno identificate come spese ammissibili quelle concorrenti a: - redazione del piano delle installazioni/Piano di mobilità elettrica - costo delle infrastrutture - costo delle opere accessorie all'installazione delle infrastrutture - informazione al pubblico su collocazione, caratteristiche delle infrastrutture, costi ed eventuali servizi accessori connessi
7.6	Tra gli elementi di ammissibilità dei progetti che potranno avvalersi del finanziamento / co-finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti verranno evidenziati anche: - la necessità di una sostenibilità nel tempo dei modelli di business previsti per i servizi da attivare connessi alla realizzazione delle rete infrastrutturale. - la promozione dello sviluppo della rete per la ricarica dei mezzi elettrici, in forma integrata con il territorio in un approccio di tipo "Smart Grid" volto a rendere efficiente la gestione dell'energia, evitare perdite e disturbi eccessivi, e fornire un servizio di livello qualitativo elevato.
7.7	Nell'ambito di progetti incentrati nello sviluppo di rete di ricarica elettrica è fortemente auspicata la partecipazione di fonti di finanziamento private in aggiunta co-finanziamento che verrà messo a disposizione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

3.8 Aspetti trasversali (considerazione generali)

Rispetto alle principali note/indicazioni emerse dai soggetti che hanno partecipato alla Consultazione Pubblica, vengono riportate le considerazioni acquisite e che verranno integrate nel documento oggetto di consultazione in merito agli "*Aspetti trasversali (considerazioni generali)*":

Id	Argomentazione
8.1	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 tale senso viene valutata positivamente l'indicazione che richiama il bisogno di creare un meccanismo analogo al PRA (Pubblico Registro Automobilistico). Per questo nell'ambito del prossimo aggiornamento del Piano verrà studiata la creazione di un **PRAc (Pubblico Registro Accumulatori)**, che consenta la tracciabilità degli accumulatori che dovranno essere sottoposti a collaudi periodici. In caso di sostituzione, il detentore dovrà produrre prova di aver smaltito l'accumulatore posseduto, secondo le prescrizioni di legge in materia di tutela ambientale.
8.2	Al fine di dettare le indicazioni di base per l'**installazione delle infrastrutture di ricarica su suolo pubblico** saranno definite delle **Linee Guida** all'interno delle quali verranno elencate le caratteristiche della segnaletica (orizzontale e verticale), la collocazione delle infrastrutture di ricarica, documentazione tecnica minima necessaria, ecc..
8.3	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**.

8.4	Per quanto concerne la standardizzazione il Piano ha adeguato le integrazioni suggerite dall'organismo di normazione nazionale. Inoltre verrà integrata nel testo la disposizione che indica all'ente di normazione nazionale di informare il MIT sugli stati d'avanzamento delle norme che possono coinvolgere il funzionamento degli apparati di ricarica dei veicoli elettrici.
8.5	E' emerso che garantire la competizione della vendita di energia è fonte di oneri gestionali per gli operatori che tentano di sviluppare il servizio di ricarica (gestione della fatturazione dei servizi di approvvigionamento, trasporto e dispacciamento dell'energia elettrica sugli esigui volumi associati ai POD della colonnina) e di complessità che **richiedono l'aggiornamento del quadro regolatorio del sistema elettrico** (ad es. switching dei fornitori sui POD associati alla colonnina). L'obiettivo della competizione della vendita di energia potrebbe essere raggiunto attraverso un assetto di mercato che preveda una pluralità di operatori attivi nell'attività di installazione e gestione delle colonnine su suolo pubblico e privato piuttosto che dalla possibilità, data a tutti i venditori di energia, di vendere energia elettrica tramite l'infrastruttura di ricarica pubblica sviluppata da altri operatori. Tali aspetti verranno avanzati all'AEEG per le opportune valutazione e determinazioni di competenza.
8.6	Tra gli elementi che creano barriere allo sviluppo della mobilità elettrica è stata riscontrata anche la mancanza di tempistiche certe imposte, in particolare: - al DSO per la connessione delle colonnine di ricarica al sistema elettrico; - agli Enti Locali per il rilascio della concessione per l'installazione delle colonnine su suolo pubblico. Nelle more delle particolarità territoriale e nel rispetto delle normative di settore vigenti, si indicano come tempi ragionevoli per la connessione delle colonnine di ricarica al sistema elettrico 15 giorni dal rilascio delle autorizzazioni da parte dell'ente territoriale competente e 30 giorni per il rilascio delle autorizzazione necessario all'installazione delle infrastrutture su suolo pubblico (*fatta salva la situazione in cui risulta necessario avviare il percorso della Conferenza dei Servizi, in quel caso dovranno essere seguito le tempistiche indicate dalla normativa di settore*).
8.7	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.
8.8	Risulta necessario tenere conto delle evoluzioni normative previste a livello europeo (UE) per quanto riguarda la cogestione della grid a monte, con cui sarà necessario dialogare.

PNIRE