

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

La formulazione del Piano PNIRE discende dalla legge 7 agosto 2012 n. 134, Capo IV bis (Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive), che all'art. 17septies dispone la sua emanazione dandone incarico al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. La base di riferimento è la Proposta di Direttiva Europea del 2013 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, sviluppata attraverso una concertazione europea che prosegue tuttora. La formulazione del documento italiano è stata sottoposta ad una prima fase di consultazione con AEEG, ANIE, A2A, CEI, CIVES, ENEA ed ENEL e ad una successiva consultazione pubblica aperta a tutti i portatori di interesse, ed è stata approvata dalla Conferenza Unificata e dal CIPE.

Si riporta qui un sommario dei principali contenuti alla data dell'aprile 2014, rimandando per maggiori informazioni al testo riportato sul sito del Ministero. In sintesi, il Piano definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli elettrici nel territorio nazionale, garantendone l'interoperabilità in ambito internazionale. **Per il finanziamento del PNIRE è istituito un fondo con la dotazione di 20 M€ per l'anno 2013 e di 15 M€ annui per il 2014 e 2015.** Nel 2013 sono già stati stanziati 5 M€ per gli interventi prioritari nelle aree ad alta congestione. Un Tavolo Tecnico appositamente istituito dal Piano indicherà gli elementi minimi di ammissibilità per accedere ai cofinanziamenti attraverso Accordi di Programma.

Il Piano individua **due fasi consequenziali**, fino all'orizzonte temporale del 2020: la **Fase 1 di Definizione e Sviluppo (2013-2016)**, che si protrarrà fino all'approvazione definitiva di norme tecniche condivise a livello europeo, pone le basi per garantire gli spostamenti di veicoli elettrici nelle città e quelli pendolari che coinvolgono le aree metropolitane; la **Fase 2 (2017-2020)**, con il consolidamento delle norme condivise tra gli Stati Membri UE in accordo con Case Automobilistiche ed enti di standardizzazione e normazione. In questa fase sarà completata la rete delle infrastrutture in modo da coprire l'intero territorio nazionale e consentire una diffusione su larga scala dei veicoli elettrici.

La **classificazione delle infrastrutture** indicata dal PNIRE è basata sulla potenza erogata:

- ✓ **Normal power** (Slow charging) - fino a 3,7 kW (con caricabatteria a bordo del veicolo);
- ✓ **Medium power** (Quick charging) - da 3,7 a 22 kW (caricabatteria a bordo del veicolo);
- ✓ **High Power** (Fast charging) - superiore a 22 kW (ad oggi le taglie adottate sono quella di 43 kW in corrente alternata e caricabatteria a bordo veicolo, e quella di 50 kW in corrente continua con accesso diretto alla batteria del veicolo).

La rete di ricarica può essere localizzata in ambito pubblico (accessibile a tutti), privato (accessibile solo a privati), o privato ma accessibile al pubblico (come i parcheggi di centri commerciali).

Il Piano PNIRE indica al momento che il rapporto tra il numero di punti di ricarica pubblici e privati debba essere di 1 a 8, ma la versione definitiva della Direttiva UE da cui discende il Piano è stata successivamente aggiornata al valore di 1 a 10.

La stessa versione definitiva della Direttiva lascia ai singoli Paesi membri la determinazione del numero di punti di ricarica aperti al pubblico da mettere in opera al 2020 e al 2025, in relazione alla prevedibile diffusione di veicoli elettrici nei rispettivi territori a tali date.

**Il dimensionamento dell'infrastruttura nelle diverse aree** (Comune, Area Metropolitana, Provincia o Regione) deve essere determinato in base a criteri oggettivi che tengano conto della popolazione e densità abitativa e della superficie, da incrociare al tasso di motorizzazione locale, ai livelli di inquinamento atmosferico locale e alla frazione di veicoli ad alimentazione elettrica (a batteria o ibridi ricaricabili) ai citati orizzonti temporali, **a sua volta funzione delle politiche di sostegno e incentivazione che verranno attuate.**

La destinazione d'uso dell'infrastruttura pubblica deve riguardare la mobilità sostenibile in ambito urbano e metropolitano, le flotte pubbliche e private, gli impianti di distribuzione di carburante, i mezzi leggeri (ciclomotori, motocicli e quadricicli, escluse le biciclette) in apposite aree dedicate, e le aree residenziali.

In accordo con quanto stabilito dall'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas, il Piano definisce tre **modelli di riferimento** per la gestione della rete di ricarica:

- ✓ il **Modello distributore**, nel quale le infrastrutture vengono installate e gestite dalla impresa elettrica distributrice nella propria area di concessione;
- ✓ il **Modello Service Provider in Esclusiva**, nel quale il servizio di ricarica è operato in regime esclusivo a seguito di gara o di concessione da parte dell'ente locale;
- ✓ il **Modello Service Provider in Concorrenza**, analogo a quello in vigore per le stazioni di rifornimento dei carburati.

Da notare che in questa prima fase non si individua un modello di riferimento da adottare; deve però essere garantita la competizione della vendita di energia. **L'accesso dell'utente alle infrastrutture di ricarica pubbliche** dovrà essere garantito tramite l'utilizzo di Smart Card su tutto il territorio nazionale. In via evolutiva, le Smart Card adottate dovranno essere compatibili con le Card già in uso per il trasporto pubblico urbano in modo da giungere gradatamente ad un unico supporto per accedere ai diversi servizi di mobilità. Nel medio periodo andrà comunque garantito il pagamento e il micro-pagamento anche con carte di credito e POS.

Il Piano include anche l'istituzione di una **Piattaforma Unica Nazionale (PUN)** nel contesto del Portale dell'Automobilista, per fornire servizi informativi a tutti i portatori di interesse. La Piattaforma, gestita direttamente dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, raccoglierà i dati dei gestori pubblici della rete di ricarica, e in particolare la localizzazione, la tecnologia utilizzata, la potenza e tipologia di ricarica, la card necessaria per l'accesso, i costi di ricarica.

Impone inoltre che all'interno dei Piani di Mobilità e di Logistica a livello locale e regionale venga sviluppato uno specifico **Piano della Mobilità Elettrica** che includa la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica, raccomandando anche, nel breve periodo, agevolazioni nella circolazione e sosta per i veicoli elettrici ed ibridi ricaricabili (utilizzo di corsie preferenziali, aree di sosta gratuite, accessi alle ZTL). Il Piano non prevede l'allocatione di alcuna risorsa in merito alla ricarica in ambito privato, ma include vincoli per la semplificazione dell'attività edilizia e, rimandando all'Art. 17quinques della legge 134/2012, il "diritto ai punti di ricarica". Specificatamente, entro il 1° giugno 2014 i Comuni dovranno adeguare il Regolamento Edilizio rendendo cogente per gli edifici non residenziali superiori a 500 m<sup>2</sup> la predisposizione all'allaccio di punti di ricarica per ciascun posto di parcheggio. Le Regioni dovranno inoltre adeguare la normativa in materia urbanistica rendendo vincolante la predisposizione di uno standard minimo di dotazione di impianti di ricarica.