

MOBILITÀ ELETTRICA: A CHE PUNTO SIAMO?

UNO SPACCATO DELLA SITUAZIONE NORMATIVA NELL'E-MOBILITY. UN SETTORE CRUCIALE PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA CHE HA PERÒ BISOGNO DI UN CAMBIO DI PASSO, SIA A LIVELLO CENTRALE SIA PERIFERICO, PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI DI DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI AL 2050

DI MATTEO PIACENTINI E GIACOMO ROSSI

(Consulenti legali specializzati in diritto amministrativo e diritto energetico)

Negli ultimi anni, in conseguenza della crescente attenzione rivolta ai cambiamenti climatici, tanto il legislatore europeo quanto quello nazionale si sono interessati alle problematiche relative all'introduzione nel mercato di mezzi di trasporto più sostenibili. Pertanto, in via preliminare, appare utile esaminare, seppur brevemente, il quadro normativo in materia di mobilità elettrica.

Sul punto, anzitutto, merita di essere menzionata la direttiva europea 2014/94/UE, più nota come DAFI (Deployment of Alternative Fuels Infrastructure). Il provvedimento ha affrontato la problematica relativa alla realizzazione di infrastrutture funzionali all'utilizzo di combustibili alternativi (come ad esempio stazioni di rifornimento e punti di ricarica). Una delle questioni trattate ha riguardato la necessità di incentivare uno sviluppo armonizzato di tali infrastrutture, in particolare garantendo l'utilizzo di specifiche tecniche di costruzione che fossero comuni a tutti gli Stati membri. Ciò non solo al fine di promuovere il più ampio utilizzo di mezzi di trasporto alimentati da combustibili alternativi, ma anche per aprire tale settore a un mercato concorrenziale. A questo scopo, il legislatore europeo ha imposto agli Stati membri di fornirsi di precisi piani strategici, nel rispetto delle linee guida dettate dalla direttiva stessa, per 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» (articolo 4 della direttiva).

IL QUADRO NAZIONALE

A livello nazionale, invece, già prima dell'adozione della direttiva sopra citata, veniva emanato il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. Ciò nell'intento di promuovere, attraverso interventi volti a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, la mobilità mediante veicoli a basse emissioni. In particolare, tra le varie misure previste, l'articolo 17-septies del decreto ha disposto l'adozione del Piano

nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica (PNIRE), introducendo una pianificazione omogenea a livello nazionale di una rete infrastrutturale di ricarica.

Il risultato che il PNIRE si è imposto di conseguire è ambizioso: fornire delle linee guida per garantire uno sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica nel territorio nazionale. Più precisamente, si è avvertita la necessità di fondare tali indicazioni su criteri oggettivi e uniformi, in modo da favorire la massima diffusione di tale modalità di trasporto alternativa. Successivamente, è stato adottato il d.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 che ha recepito nell'ordinamento nazionale la già citata direttiva 2014/94/UE. Siffatto decreto

ha proseguito il percorso intrapreso in precedenza volto a all'implementazione di una capillare rete infrastrutturale di ricarica.

Nell'ottica di promuovere un modello di mobilità alternativo e sostenibile, il legislatore ha cercato di porre rimedio alle problematiche che, nel tempo, si sono frapposte a uno sviluppo della mobilità elettrica su larga scala. Invero, il decreto in esame, in ottemperanza a quanto disposto dal legislatore europeo, ha adottato un Quadro Strategico Nazionale, ossia un provvedimento dal contenuto eterogeneo in grado di dare piena attuazione alla disciplina europea in materia di mobilità sostenibile. Sul punto, è opportuno evidenziare come il d.lgs. n. 257/2016 abbia ulteriormente rafforzato la portata del già citato PNIRE, inserendo lo stesso in un'apposita sezione del predetto Quadro Strategico Nazionale.

LE NOVITÀ DEL DECRETO SEMPLIFICAZIONI

Ai nostri fini, appare utile citare da ultimo Il Decreto semplificazioni (decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 122), il quale ha previsto ulteriori misure volte allo sviluppo della mobilità elettrica su tutto il territorio nazionale. In particolare, occorre evidenziare come siano state disposte agevolazioni alla realizzazione di punti e stazioni di ricarica di veicoli elettrici, semplificando altresì le relative procedure di carattere amministrativo per l'installazione dei singoli punti di ricarica.

Sotto altro aspetto, il decreto, oltre a stabilire che le infrastrutture di ricarica debbano essere accessibili, in modo non discriminatorio, a tutti gli utenti al fine di garantirne una fruizione ottimale, ha imposto ai Comuni di disciplinare l'installazione, la realizzazione e la gestione di tali infrastrutture. Ciò con la finalità di garantire la presenza di un adeguato numero di punti di ricarica sul territorio nazionale, così da soddisfare la crescente domanda e perseguire gli obiettivi di un progressivo rinnovo del parco dei veicoli circolanti. In particolare, il legislatore ha posto come obiettivo l'installazione di almeno un punto di ricarica ogni 1.000 abitanti, fornendo così un grande impulso alla mobilità elettrica.



Passando ad analizzare in concreto l'attuale scenario della mobilità elettrica nazionale, è da evidenziare un generale incremento delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in Italia.

Stando alle ultime elaborazioni disponibili, infatti, sul suolo nazionale sono presenti oltre 19mila punti di ricarica in circa 9mila stazioni accessibili al pubblico (Fonte Motus-E). Rispetto alla precedente rilevazione, effettuata a fine settembre 2019, si registra una crescita importante, anche se è ancora rilevante la differenza tra le regioni del Nord e del Sud per la presenza di una rete di ricarica; nello specifico è evidente una crescita mediamente molto superiore dell'infrastrutturazione in cinque regioni del centro-nord (Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte, Trentino-Alto Adige e Veneto), che complessivamente coprono il 50% del numero totale di infrastrutture presenti in Italia. Prima fra tutte la Lombardia, che da sola ha circa il 17% delle stazioni di ricarica, con oltre 3mila punti installati.

LA REALTÀ LOMBARDA

Proprio la Lombardia, in ossequio a quanto previsto dal PNIRE e dalle direttive sopra richiamate, ha sviluppato delle linee guida volte a indirizzare gli enti locali territoriali a elaborare efficienti piani di sviluppo della rete infrastrutturale ai fini della mobilità elettrica. In particolare l'ente locale, all'atto della predisposizione dei progetti per l'attività infrastrutturale è tenuto a verificare che i servizi di ricarica sul territorio siano sviluppati come attività competitiva aperta a tutti i soggetti interessati a sviluppare o gestire una infrastruttura di ricarica. L'attività di ricarica pubblica dei veicoli, infatti, è un'attività da svolgere in regime di concorrenza attraverso la competizione tra operatori ovvero attraverso l'esecuzione di gare pubbliche indette dallo stesso ente territoriale, regionale o nazionale. Sempre in Lombardia, a Milano nello specifico, si riporta un'altra importantissima novità green oriented; il Consiglio comunale del capoluogo lombardo, infatti, lo scorso 19 novembre, ha approvato il Regolamento per la qualità dell'aria che definisce priorità e scadenze di una serie di azioni tese a migliorare la qualità ambientale in città. Una delle principali novità è l'obbligo per tutti i punti di vendita di carburante di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica. I distributori esistenti devono presentare



IL DECRETO SEMPLIFICAZIONI, OLTRE A STABILIRE CHE LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA DEBBANO ESSERE ACCESSIBILI A TUTTI GLI UTENTI AL FINE DI GARANTIRNE UNA FRUIZIONE OTTIMALE, HA IMPOSTO AI COMUNI DI DISCIPLINARE L'INSTALLAZIONE, LA REALIZZAZIONE E LA GESTIONE



IL CONSIGLIO COMUNALE DI MILANO HA APPROVATO IL REGOLAMENTO PER LA QUALITÀ DELL'ARIA. UNA DELLE PRINCIPALI NOVITÀ È L'OBBLIGO PER TUTTI I PUNTI DI VENDITA DI CARBURANTE DI DOTARSI DI INFRASTRUTTURE DI RICARICA ELETTRICA

il progetto entro il 1° gennaio 2022 e l'installazione delle colonnine deve avvenire entro 12 mesi successivi alla presentazione dello stesso. In caso di impossibilità tecnica la colonnina dovrà essere realizzata in un'area pubblica diversa dal sedime dell'impianto di distribuzione carburanti entro il 1° gennaio 2023.

URGE UN CAMBIO DI PASSO

Nonostante questi segnali di interesse di certo positivi e incoraggianti per il

sistema, a oggi, la mobilità elettrica in Italia rappresenta soltanto lo 0,2% del parco circolante e si posiziona indietro rispetto i principali paesi europei (anche se, come detto, sta crescendo molto rapidamente spinta da incentivi statali e regionali). La difficoltà di crescita capillare della mobilità elettrica trova certamente grande sostegno in un quadro normativo nazionale lacunoso e incompleto, che rallenta ingiustificatamente una, oramai senza dubbi, straordinaria opportunità di sviluppo per il nostro Paese. Per fare in modo che tale opportunità si trasformi in vero e proprio sviluppo, è necessario concentrare le forze, sia a livello centrale (Stato) sia a livello periferico (Regioni, Province, Comuni), valorizzando e potenziando tutte le competenze relative agli sviluppi tecnologici e di sistema verso la decarbonizzazione dei trasporti al 2050. Il momento di grande crisi che stiamo vivendo interessa in modo particolare la mobilità per i suoi riflessi sociali ed economici e per la creazione di nuovi paradigmi che stanno modificando regole e comportamenti anche nel nostro approccio alle città e alla mobilità. L'abbattimento dell'inquinamento delle nostre città e la decarbonizzazione dell'industria non rappresentano più una scelta, quindi, ma una necessità e un'opportunità che è anche di tipo economico. In questo progetto ambizioso la mobilità gioca un ruolo determinante.