

Memoria MOTUS-E Atto del Governo N. 292

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (292)

Alla luce di quanto previsto dallo schema del Decreto legislativo in oggetto si evidenziano le seguenti osservazioni:

Titolo I

Finalità, Definizioni e Obiettivi nazionali

- **Articolo 14 comma 1 lettera g:**

Dedicare i fondi per le ricariche ultra-veloci (*ultra fast* o *High power Charger*, HPC, da 100 kW in su in corrente continua) e veloci (*fast*, da 50 a 100 kW, sempre in corrente continua) del PNRR solo ai distributori di carburante sarebbe oltremodo controproducente, restringendo il campo di applicazione delle fattispecie finanziabili e generando il rischio di non spendere le risorse messe a budget entro i limiti temporali previsti dal PNRR stesso. Possono essere molteplici infatti, specialmente in ambito urbano, i luoghi di installazione delle ricariche veloci e ultra-veloci (ad esempio su suolo pubblico a bordo strada, nei pressi delle stazioni ferroviarie per favorire l'interscambio modale, all'interno di parcheggi di zone commerciali - purché accessibili 24 ore su 24 come da definizione di ricarica ad accesso pubblico). E' inoltre importante ricordare che specificatamente per le ricariche ad alta potenza, quali quelle in oggetto, un parametro fondamentale, per facilitare la realizzazione e la connessione delle infrastrutture alla rete di distribuzione, è la disponibilità di potenza della rete stessa in un dato punto, giacché altrimenti il costo e i tempi di connessione rischiano di aumentare significativamente; solitamente tuttavia le aree di servizio non dispongono di potenze disponibili al contatore significative e, quindi, non corrispondono necessariamente al miglior punto di installazione rispetto ad altri. Riteniamo perciò sia fondamentale specificare che i fondi potranno essere utilizzati in varie applicazioni, tra cui le installazioni di infrastrutture di ricarica nelle stazioni di distribuzione dei carburanti.

Titolo V

Energia rinnovabile nei trasporti e criteri di sostenibilità per Biocarburanti, Bioliquidi e Combustibili da biomassa

- **Articolo 39:**

Sembra essere disatteso l'articolo 5 comma 1 lettera z Legge di delegazione Europea 2021, LEGGE 22 aprile 2021, n. 53 *introdurre misure per la promozione dell'utilizzo di energia elettrica rinnovabile per la ricarica di veicoli elettrici, al fine di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di penetrazione di decarbonizzazione nel settore dei trasporti.*

In effetti non compaiono nella proposta di testo azioni che perseguano questo specifico obiettivo esplicitamente espresso dal Parlamento.

MOTUS-E ha effettuato uno studio che si può trovare qui dove si propone, per la semplicità delle modifiche normative, l'introduzione di un meccanismo, equivalente ai Crediti di Immissione al consumo sui biocarburanti e il biometano, dedicato ai servizi di ricarica che usino elettricità da fonti rinnovabili, fonte che al momento non è equiparata ai biocombustibili e che non garantisce perciò la creazione di crediti ma solo l'assolvimento degli obblighi.

- **Articolo 39 comma 8 lettera b):**

Imporre unicamente un collegamento diretto degli impianti rinnovabili alle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici non favorisce l'utilizzo di PPA o di contratti di fornitura 100% rinnovabile addizionale verso i gestori delle infrastrutture di ricarica o gli erogatori dei servizi di ricarica e limita quindi la promozione dell'utilizzo di energia elettrica 100% per le ricariche dei veicoli. Sarebbero infatti pochissimi i casi in cui si possa davvero realizzare una connessione diretta fra impianto di generazione e sistemi di ricarica.

- **Articolo 45 comma 1 lettera f, aggiunta articolo 12-ter al comma 12 articolo 57 Legge Semplificazioni 2020:**

Il trasferimento al cliente finale dello sconto sulla tariffa energetica alla base dei servizi di ricarica risulta di difficile attuazione normativa per la presenza di operatori, gli MSP, non intestatari del POD e quindi del contratto di fornitura dell'energia elettrica da scontare con una tariffa dedicata. Ancor più complicata sarebbe la situazione in cui i CPO (Charging

point operator, coloro che installano e gestiscono le infrastrutture di ricarica) non avessero l'intestazione del POD, poiché a quel punto si avrebbe una situazione con 3 attori diversi, intestatario del POD, CPO e MSP, che concorrono alla costruzione del prezzo del servizio di ricarica che l'MSP espone al cliente finale; in che modo si dovrebbe ribaltare per legge il vantaggio in tariffa dell'intestatario del POD all'MSP e, quindi, al cliente finale? Sugeriamo che non si impongano i ribaltamenti al cliente finale, nel rispetto della norma Europea che definisce i servizi di ricarica un mercato libero: nelle logiche di libero mercato gli operatori dei servizi di ricarica potranno concorrere fra loro sul prezzo di ricarica ribaltando loro stessi il vantaggio ottenuto dalla presente norma.

- **Articolo 45 comma 1 lettera c):**

E' più corretto utilizzare, nella sostituzione del comma 7 di pianificazione del fabbisogno di infrastrutture di ricarica, il rapporto con gli abitanti e non con l'immatricolato, giacché l'immatricolato dipende da dove sono le concessionarie e le sedi delle imprese dei noleggiatori. Ciò altererebbe non poco il calcolo del fabbisogno nelle città dove hanno sede società che immatricolano grandi quantità di veicoli che a loro volta circoleranno in tanti comuni differenti da quello di immatricolazione. Ciò comprometterebbe delle logiche di capillarità geografica che dovrebbero essere alla base della copertura del territorio nazionale con le infrastrutture di ricarica necessarie.