

Co.M.E. – il Codice della Mobilità Elettrica

Premessa

La tecnologia della mobilità elettrica (in inglese “*e-mobility*”) è diventata fondamentale per la gestione dei trasporti pubblici e privati nell’ottica, sempre più decisiva, della sostenibilità ambientale: ciò in quanto l’utilizzo della propulsione a energia elettrica consente di azzerare localmente e ridurre globalmente le emissioni di gas della combustione (corresponsabili dell’“*effetto serra*”, causa di pericolosi mutamenti metereologici e climatici planetari), limitando progressivamente la dipendenza dell’industria automobilistica e dei veicoli autonomi in generale dai prodotti derivati dal petrolio e altri combustibili fossili.

La promozione della mobilità elettrica rientra nella politica comune dei trasporti dell’Unione Europea (UE) e dei suoi Stati Membri. Le Direttive UE in continua evoluzione provvedono le linee-guida in questa materia, che gli Stati membri hanno l’obbligo di attuare mediante l’adozione di normativa e regolamenti in dettaglio a livello locale. Il presente documento, anch’esso ovviamente da aggiornarsi periodicamente, raccoglie indicazioni sulle principali disposizioni attualmente applicabili in Italia e in generale nell’UE.

1. Normativa dell’Unione Europea

(a) La Direttiva n° 2009/33/CE

Emanata il 23 aprile 2009, questa Direttiva (nota come “*Direttiva 09*”) ha per la prima volta attribuito rilevanza ai requisiti della mobilità elettrica nell’ambito degli appalti pubblici, imponendo agli operatori di trasporto pubblico e alle amministrazioni del settore di includere gli obiettivi di sostenibilità ambientale stabiliti a livello dell’Unione nell’ambito delle forniture e acquisti di nuovi veicoli. In particolare, la Direttiva 09 ha previsto che il consumo energetico e la quantità di emissioni di sostanze inquinanti vanno espressamente quantificati e valutati fra i “costi di esercizio” dei veicoli, favorendo in tal modo la produzione e fornitura di veicoli meno inquinanti e a ridotto consumo energetico.

(b) La Direttiva n° 2014/94/UE

Questa Direttiva (“*Direttiva 14*”) ha rappresentato una svolta fondamentale ai fini della mobilità elettrica, favorendo un significativo incremento degli investimenti pubblici e privati in questo settore, con particolare riferimento alle infrastrutture: sono state infatti definite con essa le linee-guida per la realizzazione negli Stati Membri dell’UE di un numero sufficiente di punti di ricarica pubblici (con riferimento alle previsioni di veicoli elettrici immatricolate).

Ricordiamo al riguardo che i veicoli elettrici possono essere ricaricati di energia sia utilizzando la corrente alternata (quella di uso domestico comune) che mediante corrente continua erogata da apposite apparecchiature (note come “*colonnine di ricarica*”), caratterizzate da maggior potenza e velocità di erogazione. L’obbligo per i fornitori di tutti i veicoli elettrici, in vigore dal 18 novembre 2016, di specificare per gli utenti le modalità di ricarica delle batterie e i requisiti di sicurezza applicabili si aggiunge a norme complementari fra cui quelle relative all’apposita segnaletica da evidenziare sul cruscotto e nel vano delle prese elettriche, nonché presso tutti i concessionari di vendita e di assistenza e i punti di ricarica esterni.

(c) La Direttiva n° 2019/944/UE

Questa ulteriore Direttiva, in data 5 giugno 2019 (“*Direttiva 19*”), si è resa necessaria per integrare le disposizioni relative ai veicoli di mobilità elettrica con quelle attinenti alle reti di distribuzione energetica e ai gestori dei relativi sistemi di distribuzione (gli enti autorizzati a tal fine nell’ambito di siti industriali, commerciali o di servizi geograficamente definiti), includendo norme per l’aggiudicazione delle forniture in base a procedure di appalto aperte e fondate su principi concorrenziali.

2. Normativa nazionale italiana

(a) La Legge n° 134/2012

Nel nostro Paese, in attuazione delle Direttive UE sopra richiamate, fra i primi provvedimenti legislativi approvati in tema di mobilità elettrica vi è stata la Legge 134 (in breve “*PNIRE*”, ovvero “*Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati a Energia elettrica*”), che ha introdotto normativamente i criteri sviluppati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per orientare lo sviluppo di tale mobilità in Italia, con riferimento fra l’altro ai requisiti per la realizzazione di infrastrutture pubbliche per la ricarica di veicoli elettrici.

(b) Il Decreto Legislativo n° 275/2016

Questo Decreto, successivamente introdotto dal Governo italiano per ottemperare alla Direttiva 14 (“*Decreto 2016*”), è stato finalizzato a favorire l’investimento privato nella realizzazione di punti di ricarica (sia pubblici che privati), subordinando il rilascio dei permessi edilizi all’inserimento nei progetti di appositi impianti con queste finalità (ad esempio, è obbligatoria la presenza di punti di ricarica per ciascun nuovo “*posto macchina*” negli edifici non residenziali e per almeno il 20% di essi nei condomini con più di dieci unità abitative).

È inoltre stabilito che tutte le nuove strutture per la distribuzione di carburanti (e quelle sostanzialmente ristrutturata) devono dotarsi di un impianto di ricarica elettrica “veloce”, con riferimento anche ai concessionari autostradali, tenuti all’installazione di un numero adeguato di punti di ricarica lungo la rete di propria competenza.

(c) La Legge n° 145/2018

Questa normativa (“*Legge di Bilancio 2019*”) ha introdotto incentivi economici per chi acquista in Italia (anche sotto forma di leasing) veicoli elettrici o a propulsione mista (“*ibridi*”). Viene applicato uno sconto direttamente sul prezzo di acquisto del nuovo veicolo per un ammontare variabile, in base all’eventuale residuo tasso di emissioni di anidride carbonica dello stesso. Un ulteriore contributo si aggiunge se l’acquirente riconsegna un veicolo obsoleto (classificazione sino a “Euro 4”), ed è incentivata con uno sgravio fiscale l’installazione di strutture di ricarica elettrica. Un’altra importante disposizione garantisce ai veicoli elettrici libero accesso per le zone urbane nelle cd. “*aree a traffico limitato*”.

(d) La Legge n° 160/2019

La corrispondente Legge dell’anno successivo (“*Legge di Bilancio 2020*”) ha introdotto sia l’obbligo per le pubbliche amministrazioni di procurarsi almeno due veicoli a propulsione elettrica (all’atto del rinnovo delle proprie dotazioni di veicoli di servizio), sia un ulteriore incentivo per le imprese private del settore del trasporto passeggeri su strada, con contributi finanziari variabili per la sostituzione dei veicoli obsoleti (sino a “Euro 4”) con veicoli elettrici nuovi.

(e) La Legge n° 120/2020

Questa legge, nel convertire il Decreto Legge n° 76/2020 (cd. “*Decreto Semplificazioni*”), ha definito le “*infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici*” come quell’insieme di strutture, opere e impianti necessari alla realizzazione di aree di sosta dotate di uno o più punti di ricarica per veicoli elettrici, da realizzarsi (a) all’interno di aree ed edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica; (b) su strade private non aperte all’uso pubblico; (c) lungo le strade pubbliche e private aperte all’uso pubblico; (d) all’interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all’uso pubblico.

Oltre al rispetto delle previsioni generali del Decreto Legislativo n° 285/1992 (“*Codice della Strada*”), fra cui il dimensionamento delle aree di sosta e gli obblighi di apporre l’apposita segnaletica orizzontale e verticale, viene imposto (per le aree pubbliche di ricarica) il criterio di accessibilità in modo non discriminatorio – per la globalità degli utenti stradali – alle relative infrastrutture al fine di assicurarne una fruizione ottimale.

Di particolare rilevanza è infine il rinvio all’emanazione di appositi provvedimenti comunali per l’installazione, realizzazione e gestione delle strutture di ricarica di pubblico accesso, da localizzarsi e quantificarsi in rapporto agli strumenti locali di pianificazione urbanistica ed edilizia, così assicurare in prospettiva un numero adeguato di punti di ricarica nell’ottica di progressivo rinnovo del parco dei veicoli circolanti (ad esempio mediante installazione di almeno un punto di ricarica pubblico ogni mille abitanti).

(f) La Legge n° 178/2020

Più di recente la “*Legge di Bilancio 2021*” ha stabilito l’erogazione di incentivi generalizzati per tutto il triennio 2021/23 destinati a favorire gli acquisti di veicoli a propulsione interamente elettrica o ibrida, facilitando con misure sia finanziarie (contributi) che fiscali (sgravi) tanto i privati acquirenti quanto i venditori (concessionari) di tali mezzi, con maggiorazioni previste per la riconsegna e “*rottamazione*” dei veicoli obsoleti, e l’imposizione di limiti massimi al costo di alcune classi di veicoli di nuova generazione. A ciò si aggiungono:

- (1) un contributo straordinario, pari al 40% delle spese a carico dell’acquirente, per le persone fisiche con reddito inferiore a € 30.000 che acquistano veicoli elettrici di potenza inferiore a 150 kW e con prezzo di listino inferiore a € 30.000 (esclusa IVA) entro il 2021;
- (2) l’obbligo per i concessionari autostradali, che non abbiano dotato la propria rete di punti di ricarica elettrica di potenza elevata (per veicoli di potenza superiore a 22 kW) entro i tempi stabiliti, di consentire a terzi interessati di provvedere in merito, con l’obiettivo di garantire ai fruitori tempi d’attesa per il servizio di ricarica elettrica non superiori a quelli occorrenti per il rifornimento di carburante per i veicoli a combustione interna;
- (3) lo stanziamento di € 76 milioni per il cd. “*Ecobonus*”, ossia incentivi per chi decida di acquistare un veicolo elettrico con emissioni di CO₂ che non superino i 135g/km, e la possibilità di ottenere una detrazione fiscale del 50% delle spese in dieci anni per chi intende dotarsi di una stazione di ricarica per veicoli elettrici a uso privato.

(g) Approvazione definitiva del disegno di legge n° 2320 del 22/07/2021

Tale nuovo provvedimento legislativo è stato approvato in via definitiva dai due rami del Parlamento in data 22 luglio 2021 e, nel convertire in Legge il Decreto n° 73/2021 (cd. *Decreto Sostegni Bis*), ha rifinanziato gli incentivi auto e degli “*Ecobonus*” in tema di mobilità elettrica.

I fondi previsti dal detto provvedimento saranno così ripartiti: € 200 milioni saranno destinati all’acquisto o al leasing di auto nuove con emissioni comprese tra 61 e 135 grammi di CO₂, ovvero vetture con motore termico di piccola cilindrata, *mild hybrid* e *full hybrid*; € 60 milioni rifinanzieranno gli “*Ecobonus*” (acquisto o leasing) per auto con emissioni tra 0 e 60 g/km di CO₂, quindi elettriche al 100% e ibride *plug-in*; € 40 milioni per l’acquisto di auto usate omologate Euro 6 con contestuale rottamazione di un veicolo vecchio; € 50 milioni per l’acquisto o il leasing di furgoni e van entro le 3,5 tonnellate.

Ecco invece a quanto ammontano i contributi pro capite per categoria di veicolo, ricordando che lo sconto totale di seguito menzionato è la somma dell’incentivo statale e lo sconto praticato dal relativo concessionario:

0-20 grammi di CO₂: per l'acquisto di un' auto elettrica si ha diritto a € 10 mila di “*Ecobonus*” in caso di rottamazione di un veicolo che abbia più di 10 anni e sia omologato tra Euro 0 ed Euro 4; € 6 mila senza rottamazione. Prezzo massimo del nuovo € 50 mila più IVA;

21-60 grammi di CO₂: per l'acquisto di un'auto ibrida *plug-in* si ha diritto a € 6.500 in caso di rottamazione; € 3.500 senza rottamazione. Prezzo massimo del nuovo € 50 mila più IVA;

61-135 grammi di CO₂: per l'acquisto con rottamazione il ribasso è di € 3.500;

auto usate 0-60 grammi di CO₂: € 2 mila con rottamazione;

auto usate 61-90 grammi di CO₂: € 1.000 con rottamazione;

auto usate 91-160 grammi di CO₂: € 750 euro con rottamazione.

Per quanto riguarda le auto usate la quotazione media di mercato deve essere non superiore ai € 25 mila. Il veicolo da rottamare per accedere al contributo deve essere stata immatricolata entro il 31 dicembre 2010 oppure, al momento dell'acquisto deve avere oltre 10 anni dall'immatricolazione e deve essere di proprietà dell'acquirente o di un suo familiare convivente da almeno 12 mesi (questa regola vale in tutti i casi di incentivo per rottamazione).