



7681265

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE

*Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione  
ed i progetti internazionali*

*Div. 4 - Reti e corridoi trans-europei*

Prot.

<p>M_INF-TER_PROG D.G Svil Territorio, Programmazione, Progetti Internaz TER_PROG_D04 REGISTRO UFFICIALE Prot. 0002582-13/03/2013-USCITA</p>
--

Alla

**Presidenza del Consiglio dei Ministri**  
Dipartimento Politiche Europee  
Ufficio Coordinamento Politiche UE  
Segreteria CIAE

*c.a. Il Capo dell'Ufficio Coordinamento Politiche  
Europee*

[infociaceattue@governo.it](mailto:infociaceattue@governo.it)

e p.c.

**Direzione Generale per lo sviluppo del  
territorio, la programmazione ed i  
progetti internazionali**

*c.a. Il Direttore Generale*

Dott. ssa Maria Margherita MIGLIACCIO

**Oggetto:** *Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di una  
infrastruttura per i combustibili alternativi COM (2013) 18 final - RELAZIONE*

In riscontro alla Vostra nota DPE 953 P-4.22.6 del 6 febbraio 2013, si trasmette la Relazione  
informativa, di cui all'articolo 6 comma 4 della legge n. 234 del 24 dicembre 2012, in merito alla  
Proposta di Direttiva in oggetto per seguito di Competenza e per un successivo inoltro alle Camere ed  
alle Regioni.

**Il Dirigente**

Arch. Roberto Ferrazza

**Relazione informativa di cui all'articolo 6 comma 4 della legge n. 234 del 24 dicembre 2012 sulla proposta di Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi del 24 gennaio 2013, COM(2013) 18 final.**

La *proposta di Direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi* si pone in un quadro normativo caratterizzato da:

- **le Strategie**
  - *"Europa 2020"* che mira a promuovere i veicoli "verdi" incentivando la ricerca, fissando standard comuni e sviluppando l'infrastruttura necessaria. Nello specifico nella comunicazione intitolata "Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva", la Commissione ha illustrato misure per migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.
  - *"Trasporti 2050"*, una Roadmap per un settore trasporti competitivo e obiettivi ambiziosi di sostenibilità:
    - riduzione del 60% delle emissioni di CO2 nei trasporti
    - forte impegno sul fronte dei veicoli 100% elettrici ed ibridi a basse emissioni
    - presenza preponderante di veicoli ecologici nelle città europee
  - *per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico del 28 aprile 2010*
    - Indica linee di azione per i veicoli verdi, e tra questi i veicoli elettrici
    - Sostegno alla ricerca e all'innovazione (recupero di competitività europea - profili occupazionali)
    - Incentivi esistenti troppo diversificati tra gli Stati membri
    - Standardizzazione dell'interfaccia veicolo/rete (anche sotto il profilo della comunicazione/negoziazione)
    - Potenziamento dell'infrastruttura di ricarica (impegno della Commissione ad "assumere un ruolo guida" e a definire forme di finanziamento per gli investimenti)
    - Integrazione con le politiche pro-fonti rinnovabili
- **la Direttiva 2009/33/CE del 23 aprile 2009 relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico** nel trasporto stradale, che mira a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e a migliorare la qualità dell'aria (in particolare nelle città). La stessa Direttiva sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili ha fissato un obiettivo del 10% per quanto riguarda la quota di mercato delle energie rinnovabili presenti nei combustibili per il trasporto
- **il Regolamento (CE) n. 443/2009 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture**
- **il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"** del 28 marzo 2011 ha esortato a mettere fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti. Di conseguenza la Commissione si è impegnata a elaborare una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la relativa infrastruttura. Il Libro bianco ha fissato inoltre un obiettivo del 60% in materia di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, da conseguire entro il 2050
- **la Relazione del gruppo di alto livello CARS 21** del 6 giugno 2012 ha indicato che la mancanza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi armonizzata a livello dell'Unione ostacola l'introduzione sul mercato di veicoli alimentati con combustibili alternativi e ne ritarda i benefici per l'ambiente. La comunicazione della Commissione dal titolo "*CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa*" ha fatto

proprie le principali raccomandazioni del gruppo di alto livello CARS 21 e ha presentato un piano d'azione basato su quest'ultime.

Ciò premesso, con riferimento specifico della proposta di direttiva, rispetto gli elementi di valutazione indicati al comma 4 dell'art. 6 della legge 24 dicembre n° 234, si precisa che la proposta nella attuale versione del testo, suscettibile comunque di essere modificato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali comunitarie dalle rappresentanze degli Stati membri, risulta rispettosa del principio di attribuzione attuando gli obiettivi prefissati nella "**Strategia 2020**", nel **Libro Bianco** del 28 marzo 2001 "*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*" e nella **Direttiva 2009/33/CE** del 23 aprile 2009 relativa alla "*promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico*" su cui poggia la propria base giuridica.

In merito al *principio di sussidiarietà* secondo cui l'azione dell'Unione non può andare al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi dei trattati si ritiene che la proposta di Direttiva rispecchi tale principio in termini di base giuridica dell'atto, in special modo per quanto concerne la flessibilità nel recepimento della direttiva che consente agli Stati membri di utilizzare gli strumenti che ritengono più efficaci sotto il profilo dei costi per conseguire gli obiettivi fissati dalla direttiva.

In tal senso viene apprezzata la possibilità che la proposta di Direttiva lascia agli Stati membri nello scegliere le modalità di recepimento per conseguire gli obiettivi fissati, fermo restando l'indicazione che ciascun Stato membro è chiamato ad attuare quadri strategici nazionali / Piani Nazionali, per i quali la presente direttiva fornisce una serie minima di elementi.

Nello specifico del suddetto principio l'iniziativa dell'Unione risulta fondamentale per realizzare un coordinamento paneuropeo per la creazione e la definizione delle specifiche tecniche di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Per quanto concerne la valutazione complessiva del progetto normativo e delle sue prospettive negoziali si intende rappresentare che per quanto riguarda l'obiettivo generale di istituire una infrastrutturazione di base per favorire lo sviluppo di una mobilità basata su combustibili alternativi la presente Proposta Europea è fortemente condivisa oltre che essere ritenuta uno strumento indispensabile.

Si ritiene altresì di porre l'attenzione su alcuni specifici elementi richiamati nella Proposta di Direttiva che si ritiene di modificare. In particolare, per gli aspetti relativi alla "*Fornitura di elettricità per i trasporti*" (testo e allegato) si evidenzia quanto segue:

- la citazione di una norma EN con l'anno di emissione in un atto legislativo quale una Direttiva "congela" lo stato della tecnica all'anno di emissione della norma e non consente l'evoluzione normativa così come la ricerca e lo sviluppo legati al tema in oggetto, identificando una limitazione all'innovazione tecnologica. In ottemperanza a quanto previsto dalla filosofia del "nuovo approccio", si suggerisce che il **rimando alle norme sia privo dell'indicazione dell'anno di emissione;**
- la presa della configurazione 2 è un componente del punto di ricarica. La sicurezza elettrica di tale punto di ricarica è oggetto della norma EN 61851-1 "Sistema di ricarica conduttiva dei veicoli elettrici Parte 1: Prescrizioni generali" che è parte integrante della sicurezza dei punti di ricarica. Tale **norma** non è stata citata nel testo della proposta di Direttiva ed è invece **fondamentale per garantire la sicurezza** del "sistema" punto di ricarica con presa di tipo 2.

In tal senso si propone la modifica dell'art 1.1 (ALLEGATO III - Specifiche tecniche), nell'interesse di garantire la sicurezza delle persone dai rischi di natura elettrica legati all'installazione dei punti di ricarica, come segue: "I punti di ricarica elettrica ( a corrente alternata) lenta per veicoli elettrici ottemperano le prescrizioni della EN 61851-1 e sono

muniti, ai fini dell'interoperabilità, di connettori prese di connessione di tipo 2, quali descritti nella norma EN 62196-2:2012."

Inoltre la Norma citata EN 62196-2:2012 (europea di origine mondiale) non prevede dispositivi di protezione delle parti in tensione, lato presa sul punto di ricarica, che pertanto sono accessibili a utenti esterni e comportano un rischio per la sicurezza elettrica delle persone.

In Italia è adottato in zone aperte al pubblico l'uso di prese adeguatamente protette per l'accessibilità delle parti in tensione.

In ambito nazionale è in preparazione una proposta di revisione di tale norma, che verrà presentata in ambito europeo e mondiale, che consenta l'inserimento (se voluto) di dispositivi meccanici di protezione delle parti accessibili in tensione, comunemente denominati "shutter", all'interno delle prese, lato punti di ricarica (modifica dei fogli 2 della EN 62196-2:2012).

Una tale proposta, se accettata, consentirà l'utilizzo della configurazione 2 con possibilità o meno di inserimento degli shutter nelle prese in base alle decisioni dei Paesi che installeranno i punti di ricarica, consentendo sempre l'interoperabilità dei connettori di tipo 2, in tutta l'Europa;

- o **Veicoli leggeri** quali motocicli e scooter sono molto diffusi. A livello nazionale, in ambito di mobilità elettrica urbana si prevede un enorme incremento del parco circolante (veicoli leggeri) nei prossimi 10 anni, decisamente superiore a quello degli autoveicoli.

La potenza di ricarica di tali veicoli leggeri è diversa e decisamente minore da quella richiesta per i veicoli pesanti, quali le automobili.

Inoltre, il complesso "ricarica", che comprende a una estremità il connettore per il punto di ricarica, deve risultare leggero e poco ingombrante per poter essere immagazzinato nel veicolo leggero.

La configurazione di tipo 2 non risulta adeguata a queste necessità. La norma EN 62196-2 prevede anche la configurazione tipo 3. In particolare, dopo attento esame, il Comitato Tecnico CEI 312 "Componenti elettrici ed elettronici per veicoli elettrici e/o ibridi per la trazione elettrica stradale" ha ritenuto la configurazione 3A adatta alle esigenze dei veicoli leggeri. Essa consente una ricarica sicura in ambiente pubblico, ha dimensioni e ingombri più contenuti rispetto la configurazione 2, garantisce l'interoperabilità per tutti i veicoli leggeri.

Questo comporta punti di ricarica dedicati a questi tipi di veicoli, necessari in una nazione quale l'Italia dove i veicoli a due ruote sono prodotti dall'industria nazionale e utilizzati intensamente in tutte le stagioni.

Si sottopone la possibilità di aggiungere all'art. 1.1 quanto segue: "*I punti di ricarica elettrica (a corrente alternata) lenta per veicoli elettrici leggeri ottemperano le prescrizioni della EN 61851-1 e sono muniti, ai fini dell'interoperabilità, di prese di connessione di tipo 3A, quali descritti nella norma EN 62196-2:2012*".

Inoltre, nell'ottica di controllo (per gli enti gestori) e di fornitura di informazioni (per gli utenti finali) oltre che all'integrazione con le politiche di mobilità sostenibile da sviluppare a livello locale e nazionale e in linea con l'iniziativa europea della DG Move ed in particolare dell'European Electromobility Observatory (HyER) che prevede l'istituzione di una piattaforma unica per il controllo ed il monitoraggio delle infrastrutture di ricarica pubbliche, si suggerisce l'istituzione di Piattaforme Informative Nazionali.

Si auspica altresì l'attivazione di una consultazione costante e/o l'istituzione di un tavolo tra Stati Membri, coordinato dalla Commissione Europea (DG Move) per valorizzare lo scambio di informazioni, l'integrazione di progetti transnazionali di interoperabilità, gli incontri tra le aziende del settore, ecc..

Infine riguardo agli effetti della proposta normativa sull'ordinamento nazionale questi verranno tenuti in considerazione nell'ambito del Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (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) di prossima emanazione.

Qualora per motivi temporali questo non sarà possibile, le indicazioni riportate nella Direttiva verranno adeguate nell'aggiornamento annuale previsto per il Piano Nazionale che viene redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In tal senso, sul tema dell'organizzazione delle pubbliche amministrazioni, si pone l'attenzione sulla necessità di potenziare la struttura competente del Ministero competente al fine di seguire tutte le attività nazionali del Piano (*redazione, aggiornamenti e finanziamenti a enti locali*) e quelle internazionali con la DG Move e le DG Competenti in materia.

In merito all'impatto finanziario della proposta normativa comunitaria in questione si richiama l'importanza, nell'*ambito dello sviluppo di uno spazio unico europeo dei trasporti*, di sostenere/attivare linee di finanziamento, in ambito comunitario, mirate a sviluppare reti di ricarica interoperabili a livello comunitario che rimarrebbero altresì non sperimentate/sviluppate nell'ambito dei singoli Piani Nazionali.