

Federazione ANIE, seconda organizzazione del sistema confindustriale per peso e rappresentatività, rappresenta tutta l'**industria Elettrotecnica ed Elettronica**, con un fatturato aggregato a fine 2011 di circa 71 miliardi di Euro e oltre 420.000 addetti.

Ad ANIE aderiscono le **principali imprese nazionali e multinazionali**, ad alta e media tecnologia, **attive nei diversi segmenti industriali interessati alla mobilità elettrica**, che fanno di ANIE un interlocutore istituzionale in materia.

Ci riferiamo, in particolare, alle aziende fornitrici di tecnologie per la produzione, trasmissione e distribuzione di energia, aziende fornitrici di componenti e sistemi per impianti, aziende produttrici di cavi e aziende che si occupano di automazione, aziende che realizzano prodotti e sistemi per la mobilità sostenibile pubblica urbana e suburbana. Le imprese di questi settori stanno operando su tutta la **filiera dell'e-mobility** ed in particolare sulle tematiche legate alla **rete di distribuzione dell'energia per la ricarica dei veicoli**, dalle **tecnologie destinate a risolvere i problemi della generazione diffusa**, come ad esempio quello **dell'accumulo di energia**, fino alla realizzazione **dei terminali della rete ossia le colonnine di ricarica**.

In tale ambito, ci preme innanzitutto rimarcare il nostro apprezzamento per le disposizioni in materia di mobilità sostenibile introdotte dagli artt. da 17-bis a 17 terdecies del D.L. 83/2012, come convertito con legge 134/2012, trattandosi di disposizioni che accolgono in parte la posizione espressa in tema di mobilità elettrica dall'industria da noi rappresentata.

ANIE, infatti, ritiene che lo sviluppo delle attività di ricarica non debba essere basato su un unico modello proprietario, che potrebbe disincentivare la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie, ma che debba privilegiare modelli flessibili, volti ad accompagnare lo sviluppo concorrenziale dei mercati e che meglio potranno consentire di adattare i sistemi di ricarica alle differenti esigenze dei consumatori ed alle differenti disponibilità per gli investimenti in infrastrutture di ricarica a seconda del tipo di area urbana interessata.

In particolare, infatti, si tenga conto che secondo recenti e attendibili ricerche di mercato, i potenziali *consumatori elettrici mobili* (cioè coloro che sono interessati ad acquistare un veicolo elettrico in luogo di uno tradizionale) tenderanno a preferire la ricarica domestica (tipicamente notturna, di lunga durata, con impianti di bassa potenza), limitandosi invece a richiedere sul suolo pubblico o nelle aree aperte al pubblico di diversa tipologia la disponibilità di punti di ricarica rapida.

E' bene quindi considerare che la ricarica lenta su suolo pubblico potrebbe andare bene solo in una primissima fase di avvio della mobilità elettrica - fase in cui risulta prevalente l'esigenza di una **minima infrastrutturazione** del territorio (Modo 3 secondo la CEI EN61851-1) – ma poi dovrebbe essere affiancata dalla ricarica veloce (Modo 4 secondo la CEI EN 61851-1), venendo rapidamente affiancata dalla ricarica privata (in luoghi pubblici o meno) che probabilmente sarà quella che si svilupperà maggiormente

In tale contesto, ANIE si è espressa a favore di un piano di mobilità sostenibile di ampio respiro che, coordinando ed indirizzando gli interventi dei diversi attori coinvolti (amministrazioni locali, investitori privati, distributori di energia), preveda:

- a) *obiettivi di mobilità elettrica*, in termini di numero veicoli ed infrastrutture di ricarica necessarie in ambito privato e pubblico;
- b) *valutazione di impatto sul piano dell' ecosostenibilità*, che integri anche le fonti rinnovabili nel disegno d'insieme;
- c) sistemi "virtuosi" di sviluppo ed "incentivazione" del mercato che facciano leva anche sugli *investimenti privati*, limitando al minimo l'impatto sulla finanza pubblica e sui cittadini.

ANIE non può quindi che **condividere** la scelta operata dal legislatore, nelle citate nuove disposizioni, a favore di un Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, che definisca le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica sul territorio nazionale, prevedendo altresì la stipulazione di accordi di programma nei quali si promuove e valorizza la partecipazione di tutti i soggetti pubblici e privati interessati e non di una sola categoria.

Ciò premesso, con riguardo ai **contenuti del Piano nazionale infrastrutturale** per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, rileviamo quanto segue:

- a) *istituzione di un servizio di ricarica dei veicoli, a partire dalle aree urbane, applicabile nell'ambito del trasporto privato e pubblico e conforme agli omologhi servizi dei Paesi dell'Unione europea, al fine di garantirne l'interoperabilità in ambito internazionale;*

ANIE condivide che il servizio di ricarica debba garantire l'interoperabilità in ambito europeo e nel rispetto delle norme europee (in particolare le norme che si riferiscono alla sicurezza degli utilizzatori quali ad es. la EN 61851).

L'interoperabilità in particolare deve riguardare sia i parametri di funzionalità meccanica quali ad es. le prese, le spine e i connettori, che tecnico-elettrici (tensione, corrente, frequenza, sistemi di comunicazione veicolo/infrastruttura per abilitare la ricarica, etc.). Anche i sistemi di pagamento, devono essere "aperti" (es. carte di credito, contanti, etc.) e non, per così dire, "proprietary" (**es. carte legate ad un singolo operatore, carte esclusivamente italiane, carta regionale dei servizi, etc.**). Questo allo scopo di favorire la più ampia fruibilità e quindi diffusione dei servizi di ricarica utilizzabili anche da utenti non solo Italiani o comunque non provvisti in un dato momento di una specifica carta. Ciò è tanto più necessario nei punti di ricarica pubblici.

*b) introduzione di **procedure di gestione del servizio di ricarica basate sulle peculiarità e sulle potenzialità delle infrastrutture relative ai contatori elettronici, con particolare attenzione:***

- 1) all'assegnazione dei costi di ricarica al cliente che la effettua, identificandolo univocamente;*
- 2) alla predisposizione di un sistema di tariffe differenziate;*
- 3) alla regolamentazione dei tempi e dei modi di ricarica, coniugando le esigenze dei clienti con l'ottimizzazione delle disponibilità della rete elettrica, assicurando la realizzazione di una soluzione compatibile con le regole del libero mercato che caratterizzano il settore elettrico;*

Pur ritenendo corrette le affermazioni di cui sopra, sottolineiamo che, per garantire il rispetto delle regole di libero mercato, il contatore elettronico deve essere punto di accesso "neutrale" per lo scambio di informazioni fra la Rete a monte e il singolo "sistema di ricarica/veicolo" e non deve costituire strumento di vantaggio concorrenziale per nessuno degli attori coinvolti.

In particolare, essendo il contatore elettronico tele gestito a disposizione esclusiva dei DSO e non di tutti i potenziali portatori d'interesse, ANIE è contraria a soluzioni che impongano che tutte le colonnine di ricarica debbano essere dotate di siffatto dispositivo o che vincolino strettamente il funzionamento delle colonnine di ricarica a tale tipo di contatore. Infatti, ciò significherebbe indirizzare, di fatto, verso le sole società di distribuzione di energia l'installazione delle colonnine stesse, con il rischio che s'imponga, in una sorta di regime di monopolio, un'unica tipologia di ricarica, disincentivando gli investimenti privati per lo sviluppo e la produzione di tecnologie alternative e più avanzate.

A titolo di esempio è opportuno valutare alcuni scenari per la fornitura dell'energia relativa alla ricarica di veicoli elettrici; in particolare la possibilità di integrare diverse fonti, quali quelle tradizionali distribuite dai DSO, ma anche da energie rinnovabili prodotte localmente e che possono alimentare in priorità la ricarica stessa. Questo scenario potrebbe spingersi, quando possibile, fino alla creazione di minigrig basate su generazione da energie alternative che potrebbero ricaricare direttamente in corrente continua le batterie, riducendo anche le dispersioni da conversione, con evidente vantaggio in termini efficienza energetica e di riduzione della CO2.

In scenari virtuosi dal punto di vista ambientale come questi è evidente che l'iniziativa privata può essere vincente e soluzioni "aperte" spingono ad immaginare modelli in cui il contatore gestito dai DSO sia punto di scambio solo a monte, fra la rete ed il "minisistema locale".

Lo storage delle energie alternative costituirà un elemento chiave per la totale indipendenza delle minigridd dalla rete, rimediando al problema del rifasamento e alla destabilizzazione della rete in caso di massiva introduzione delle alternative. In questo contesto, la competitività e lo stimolo agli investimenti non sarebbero compromessi dal ruolo dei DSO nella fornitura dalla rete esistente.

Inoltre, l'evoluzione tecnologica in corso sui sistemi di ricarica rapida (Modo 4) mostra la necessità di integrare fra i sistemi di ricarica rapida anche quelli in corrente continua i quali rappresentano oggi la soluzione più diffusa negli altri paesi europei per la ricarica rapida. La scelta della soluzione in corrente continua è confermata anche nello studio del marzo 2012 di EURELECTRIC; 13 paesi Europei su 14 hanno scelto questa tecnologia per la ricarica rapida. A livello mondiale, nel settore automotive, i tedeschi (BMW, Daimler, Volkswagen, etc.) e gli americani con lo standard di ricarica SAE/Combo hanno nella pipeline la ricarica rapida in corrente continua. Questo significa, in una logica d'interoperabilità, che la soluzione ricarica in corrente continua dovrà essere disponibile anche in Italia. Quest' orientamento non è certamente casuale, infatti la ricarica rapida o ultra rapida offre enormi vantaggi, in quanto permette di ridurre la "Range anxiety" del guidatore del veicolo elettrico; poter ricaricare l'auto molto rapidamente, di fatto, aiuta a superare quelle che sono le limitazioni attuali delle batterie nei termini di capienza e quindi di fruibilità dell'auto elettrica. E' fondamentale coadiuvare lo sviluppo della ricarica rapida o ultra rapida, poiché permette di ridurre il gap di fruibilità tra auto elettrica e tradizionale. Una soluzione di contatore telegestito quale quello attualmente diffuso in Italia, non essendo in grado di misurare la corrente continua, non permetterebbe questa soluzione. ANIE ritiene invece necessario che le condizioni della rete (in termini di energia disponibile per la ricarica in un certo momento) siano oggetto di uno scambio di comunicazione con la stazione di ricarica e, attraverso questa, con il veicolo al fine di definire le modalità migliori per effettuare la ricarica stessa secondo criteri di fruibilità del veicolo in funzione delle necessità dell'utente e di economicità.

- c) introduzione di agevolazioni, anche amministrative, per l'ammodernamento degli impianti di distribuzione del carburante attraverso la realizzazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;*

ANIE condivide questo punto senza particolari osservazioni, privilegiando la soluzione dei sistemi di ricarica veloce.

- d) *realizzazione di programmi integrati di promozione dell'adeguamento tecnologico degli edifici esistenti;*

E' altamente apprezzabile che in base alle nuove norme (art. 17 quinquies comma 1) i comuni debbano subordinare, a partire dal giugno 2014, il conseguimento del titolo abilitativo edilizio per gli edifici di nuova costruzione ad uso non residenziale sopra i 500 mq e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia all'installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli.

Sarebbe auspicabile che il legislatore prevedesse un obbligo analogo, inizialmente quantomeno a livello di predisposizione minima, anche per gli edifici ad uso residenziale nei casi di costruzione/ristrutturazione. Nel frattempo, nell'ambito del Piano Nazionale, che ha come oggetto la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, nonché interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti, potrebbero essere previste forme di agevolazioni/incentivazione per favorire una infrastrutturazione più completa negli stessi casi (costruzione/ristrutturazione).

- e) *la promozione della ricerca tecnologica volta alla realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.*

E' opportuno che il Piano definisca con precisione il tipo di ricerca da promuovere, perché in realtà le soluzioni infrastrutturali già ci sono. In alternativa, sarebbe preferibile che il legislatore privilegiasse una maggiore promozione dell'auto elettrica e della ricerca legata allo sviluppo di batterie più performanti.

Oltre a quanto sopra, ad ANIE preme rilevare quanto segue in relazione a

- Indicazioni all'AEEG

Per quanto pleonastico, è opportuno che, tra le indicazioni da formulare all'AEEG a norma dell'art. 17-novies del D.L. 83, sia ricordato espressamente come le deliberazioni che l'AEEG adotterà in merito agli aspetti richiamati dal medesimo art. 17-novies, non devono creare o permettere alcun vantaggio competitivo per alcuni attori nei confronti di altri.

- Fondi

E' opportuno sottolineare come sviluppo delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e diffusione dell'auto elettrica siano strettamente collegati nel senso che uno condiziona l'altra e

viceversa. Riteniamo pertanto che nell'erogazione di fondi a favore di auto poco inquinanti, l'auto elettrica debba essere privilegiata maggiormente e con specifica e separata attenzione rispetto ad altri veicoli. In merito ai fondi disposti con la legge di conversione del DL 83/2012, per tutti i veicoli a basse emissioni. Si sottolinea che:

- gran parte dei fondi saranno di fatto indirizzati a finanziare acquisto di auto tradizionali, ancorché a basse emissioni di CO2;
- considerando l'entità dei fondi disponibili, la previsione è che in brevissimo tempo (la stima è: in meno di un mese) i fondi saranno tutti utilizzati, e che quindi entro gennaio 2013 saranno già esauriti.