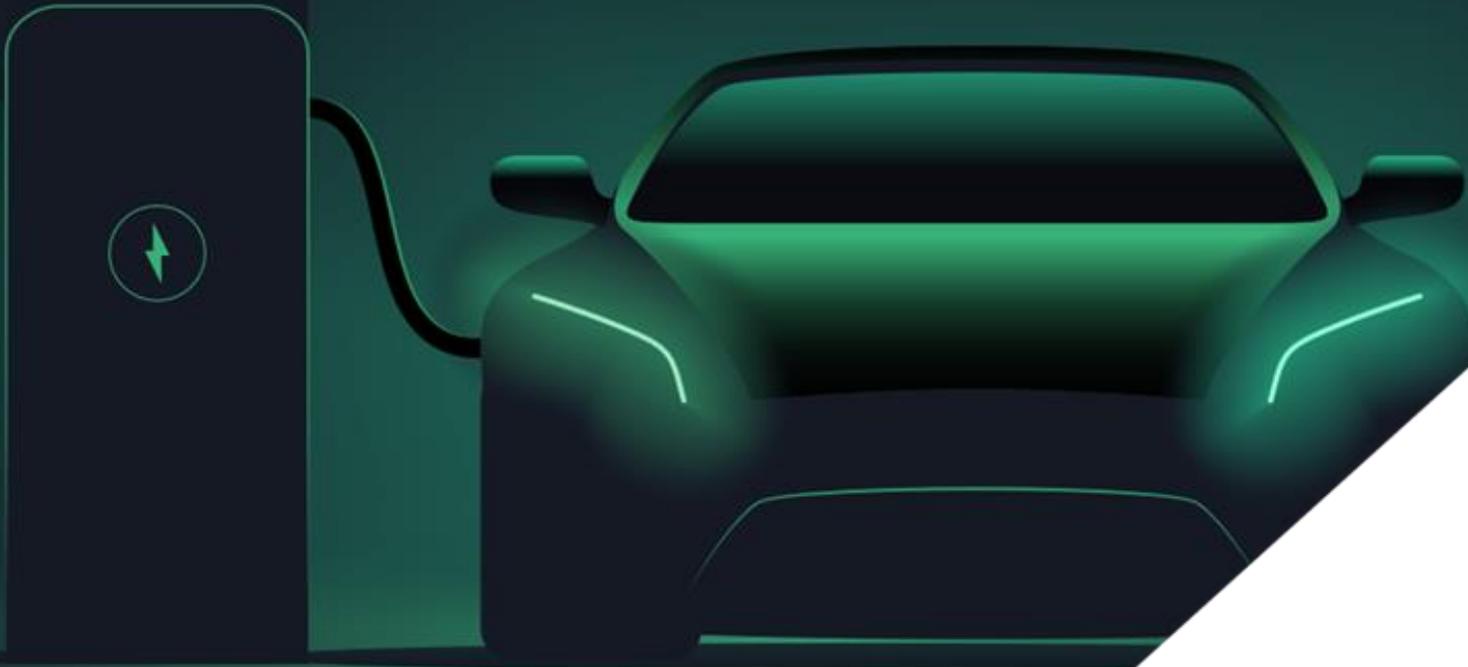


# Motus-E per le Amministrazioni Locali



Matteo Gizzi

Responsabile Tecnologia, Mercato e Ambiente

# La mission

## Favorire e accelerare la transizione verso la mobilità elettrica



### Come?



#### DIALOGO

*Piattaforma di dialogo della filiera e-mobility in Italia*



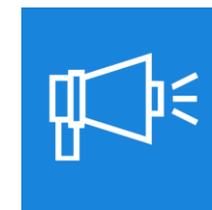
#### STUDI E ANALISI

*Prospettive scientifiche e analisi di scenario*



#### E-DUCATION

*Formazione utile a creare valore*



#### COMUNICAZIONE E LOBBYING

*Condivisione di istanze con l'opinione pubblica, gli stakeholder e le istituzioni*

# Chi siamo

## L'intera value chain della mobilità elettrica

Motus-E, la prima associazione in Italia costituita da **mondo accademico, operatori industriali, filiera automotive**, attivi nell'intera catena del valore della mobilità elettrica, ha pubblicato, tra gli altri, uno studio, rivolto ad **Enti territoriali, operatori del trasporto merci**, leggero e pesante, e **cittadini**, al fine di infondere il grado di "awareness" necessario a intraprendere il percorso virtuoso di elettrificazione.

### Università, Ricerca, Ambiente e Consumatori



### Media Partner



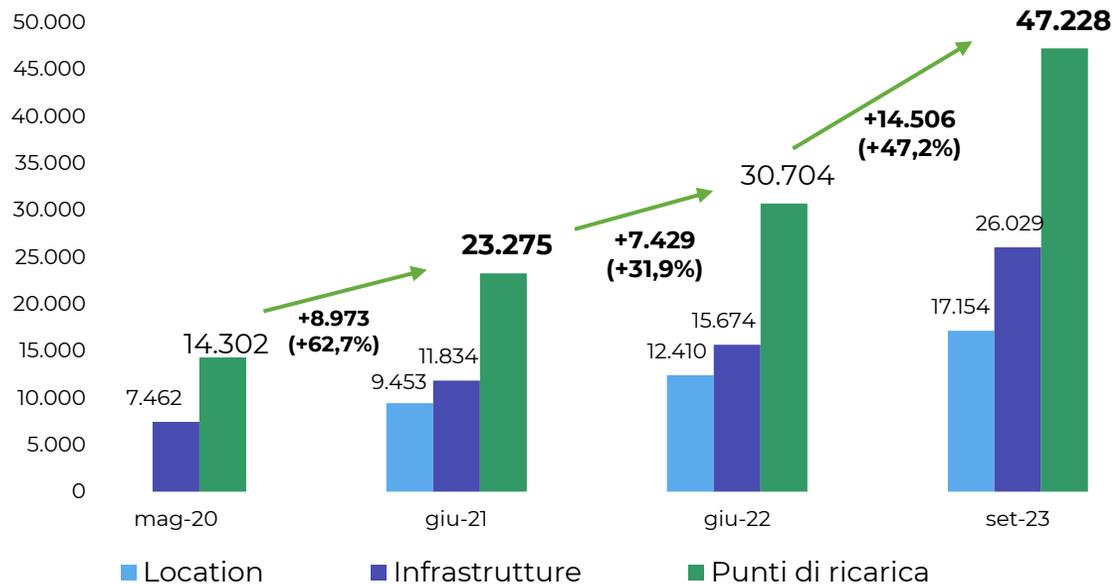
# Chi siamo

## L'intera value chain della mobilità elettrica

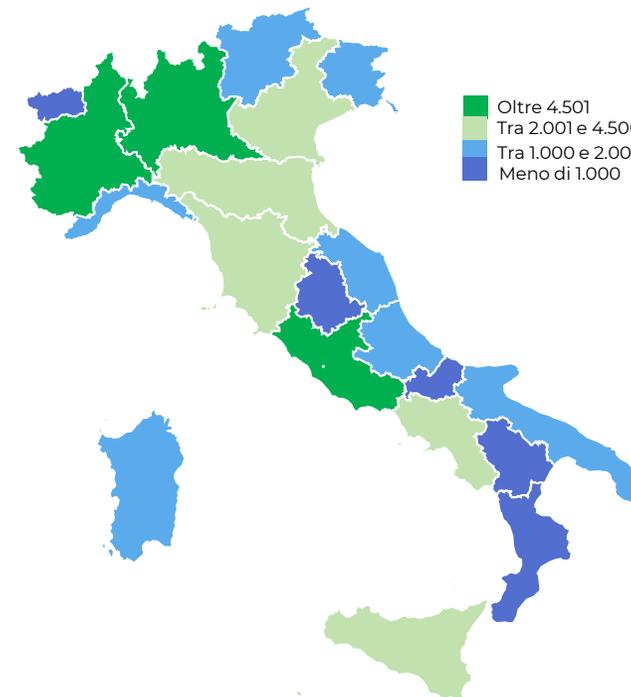


# Infrastrutture di ricarica a uso pubblico: Q3 2023

## Punti di ricarica installati - storico



## Distribuzione sul territorio Settembre 2023



**Punti di ricarica totali:**

**47.228**

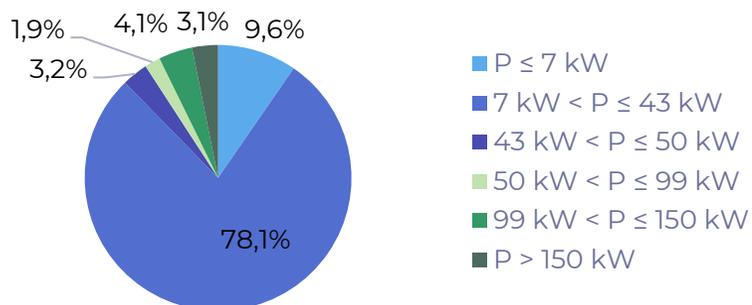
**Infrastrutture totali:**

**26.029**

**Location totali:**

**17.154**

## Punti di ricarica per Potenza – Settembre 2023

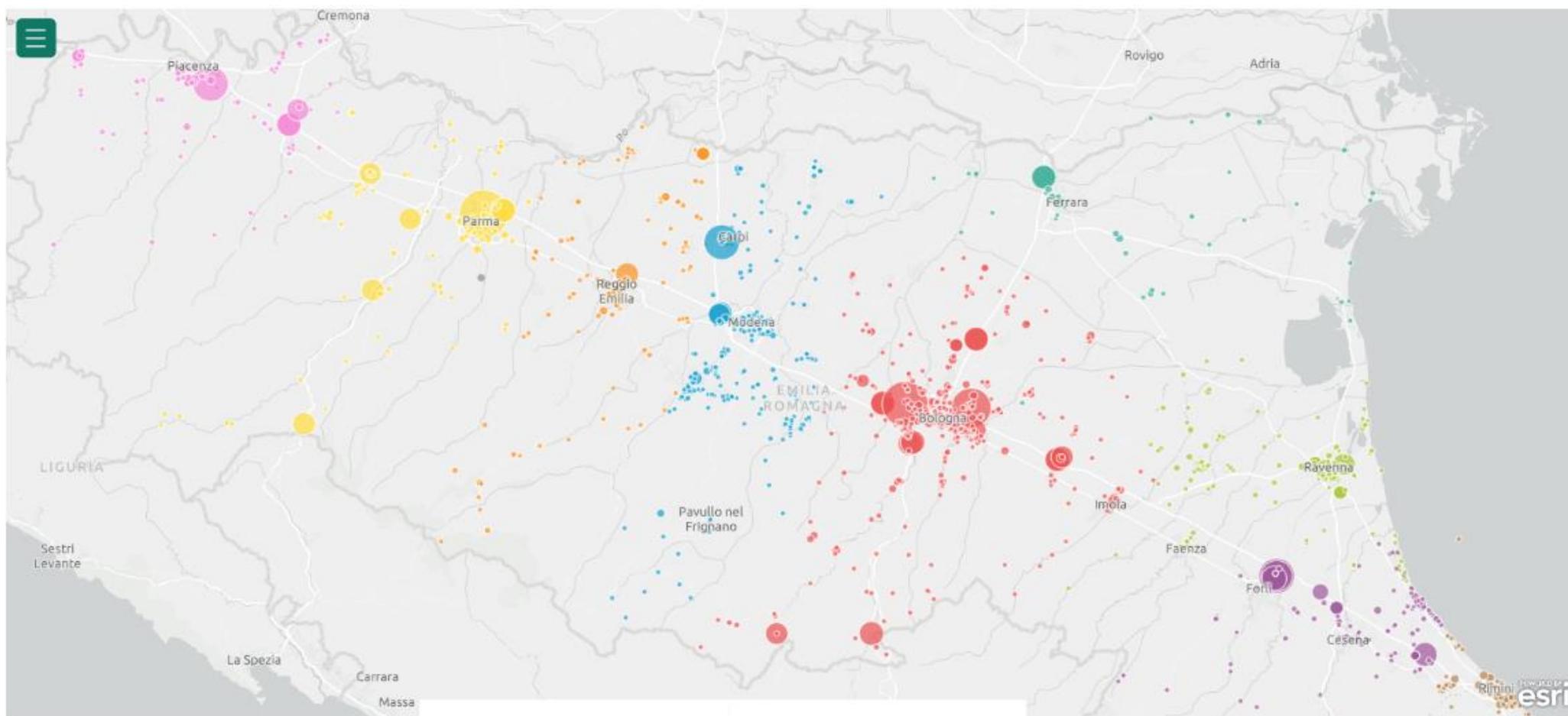


## I punti di ricarica in Autostrada – Settembre 2023

	Punti disponibili	Di cui veloci e ultraveloci (DC)	Punti (DC) ogni 100 km
Set-2022	310	234	3,2
Set-2023	851	677	9,2

Fonte: www.motus-e.org – Settembre 2023

# Infrastrutture di ricarica a uso pubblico: Q4 2023



**3284**

Somma di AC

**695**

Somma di DC

**58**

Conteggio di Autostrada (SI/NO)

# Prossimi passi 2024

**FONDO  
PNRR**



L'Investimento 4.3 del PNRR si pone l'obiettivo di promuovere uno sviluppo del trasporto locale più sostenibile incentivando l'installazione di infrastrutture di ricarica per adeguare il sistema nazionale agli obiettivi di sostenibilità della mobilità attraverso la realizzazione di **21.355** infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici. In particolare: • 13.755 stazioni di ricarica veloci (90 kW) nei centri urbani (TIPO A) • 7.500 stazioni di ricarica super-rapida (175 kW) sulle strade extra-urbane, escluse le autostrade (TIPO B) • 100 stazioni di ricarica di natura sperimentale (TIPO C)

La durata del bando sarà pari a **120 giorni dalla pubblicazione degli avvisi pubblici**

L'entrata in funzionamento delle stazioni di ricarica deve essere eseguita entro il 2025

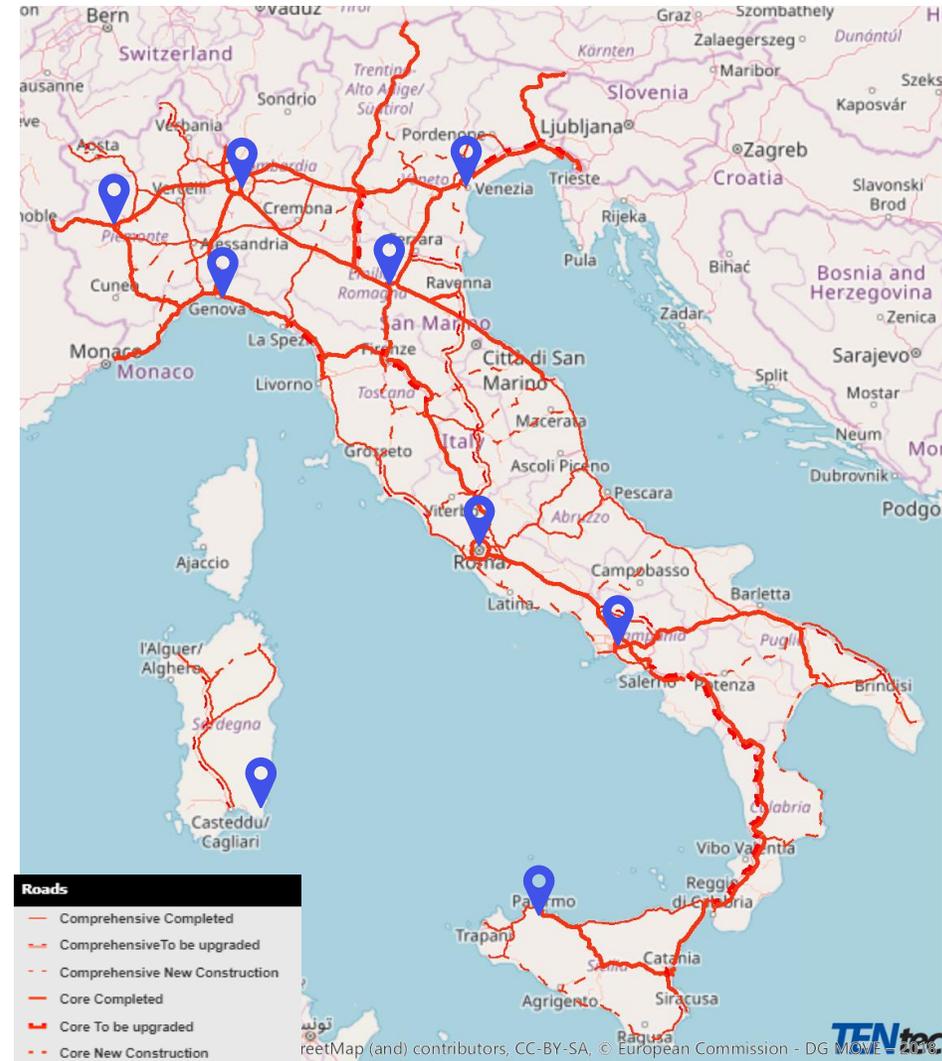
Le risorse, da assegnare mediante procedura competitiva, sono pari a 741,32 Mln €, con un contributo agevolativo in conto capitale pari al 40% dei costi ammissibili.

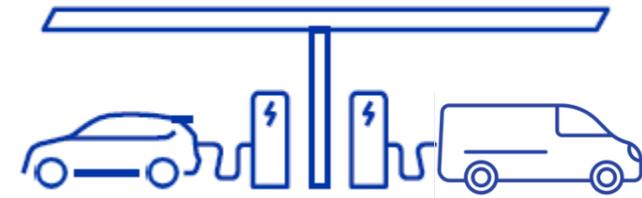
# Regolamento UE – AFIR

## I corridoi stradali e i nodi urbani

### L'AFIR prevede dei target:

- Lungo le **strade** principali, differenziati tra rete «Centrale» e rete «Globale» TEN-T
- Nelle **Aree di parcheggio** lungo queste strade
- Nei **Nodi Urbani**





# Regolamento UE – AFIR

## Infrastruttura per i combustibili alternativi – veicoli leggeri

Distribuzione di hub pubblici di ricarica – rete centrale TEN-T

Entro la fine del **2025**

➤ Potenza in uscita da ogni hub di ricarica:

**≥ 400 kW**

Incluso almeno:

**1 punto di ricarica** con potenza **≥ 150 kW**

➤ Hub di ricarica pubblica  
**In ogni direzione**

➤ Hub di ricarica pubblica  
**Intervalli fino a 60 km**

Entro la fine del **2027**

➤ Potenza di erogazione per ogni hub di ricarica

**≥ 600 kW**

Includendo almeno

**2 punti di ricarica** con potenza **≥ 150 kW**

Entro la fine del **2035**

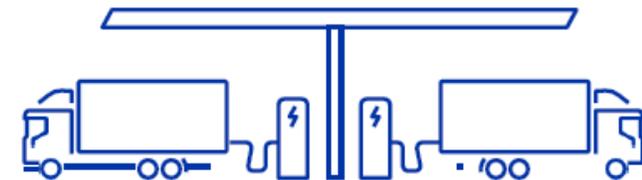
➤ Il **100%** della lunghezza stradale TEN-T con potenza di uscita per ogni hub di ricarica

**≥ 600 kW**

Includendo almeno

**2 punti di ricarica** con potenza

**≥ 150 kW**



# Regolamento UE – AFIR

## Infrastruttura per i combustibili alternativi – veicoli pesanti

Distribuzione di hub pubblici di ricarica – rete centrale TEN-T

Entro la fine  
del

### 2025



Almeno **15%** della lunghezza stradale TEN-T con hub di ricarica con potenza d'uscita

**≥ 1,400 kW** ognuno

con almeno  
**1 punto di ricarica** con potenza

**≥ 350 kW**

Hub di ricarica  
**Per ogni senso di marcia**

Entro la fine  
del

### 2027



Almeno **50%** della lunghezza stradale TEN-T con hub di ricarica con potenza d'uscita

**≥ 2,800 kW** ognuno

con almeno  
**2 punti di ricarica** con potenza

**≥ 350 kW**

Entro la fine  
del

### 2030

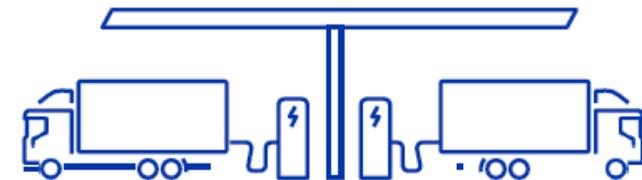


Hub di ricarica devono essere provveduti **fino a 60 km** con potenza d'uscita

**≥ 3,600 kW** ognuno

con almeno  
**2 punti di ricarica** con potenza

**≥ 350 kW**



# Regolamento UE – AFIR

## Infrastruttura per i combustibili alternativi – veicoli pesanti

Distribuzione di hub pubblici di ricarica – rete globale TEN-T



Vuoi far **installare**  
**infrastrutture di**  
**ricarica** per i  
**veicoli elettrici**  
nel tuo **comune?**

# Gli strumenti di MOTUS-E per le Amministrazioni locali nella disciplina dell'installazione delle infrastrutture di ricarica ad uso pubblico

Di seguito alcuni degli strumenti offerti da Motus-E **come supporto alle Amministrazioni locali** per guidarle verso una corretta adozione di una rete di ricarica pubblica per i veicoli elettrici.

**VADEMECUM**

**REGOLAMENTO STANDARD**

**BEST PRACTICES E CRICITA' DELLE  
INIZIATIVE DEI COMUNI ITALIANI**

# VADEMECUM

## INDICE

**02** PRESENTAZIONE

**05** COME SI RICARICA

**09** GLI ATTORI DELLA RICARICA PUBBLICA

**12** BUONE PRATICHE PER L'IDENTIFICAZIONE DEI SITI

**18** POSSIBILITÀ DI INGAGGIO: DIVERSE OPZIONI PER I COMUNI

**25** DALL'INGAGGIO ALL'ALLACCIO

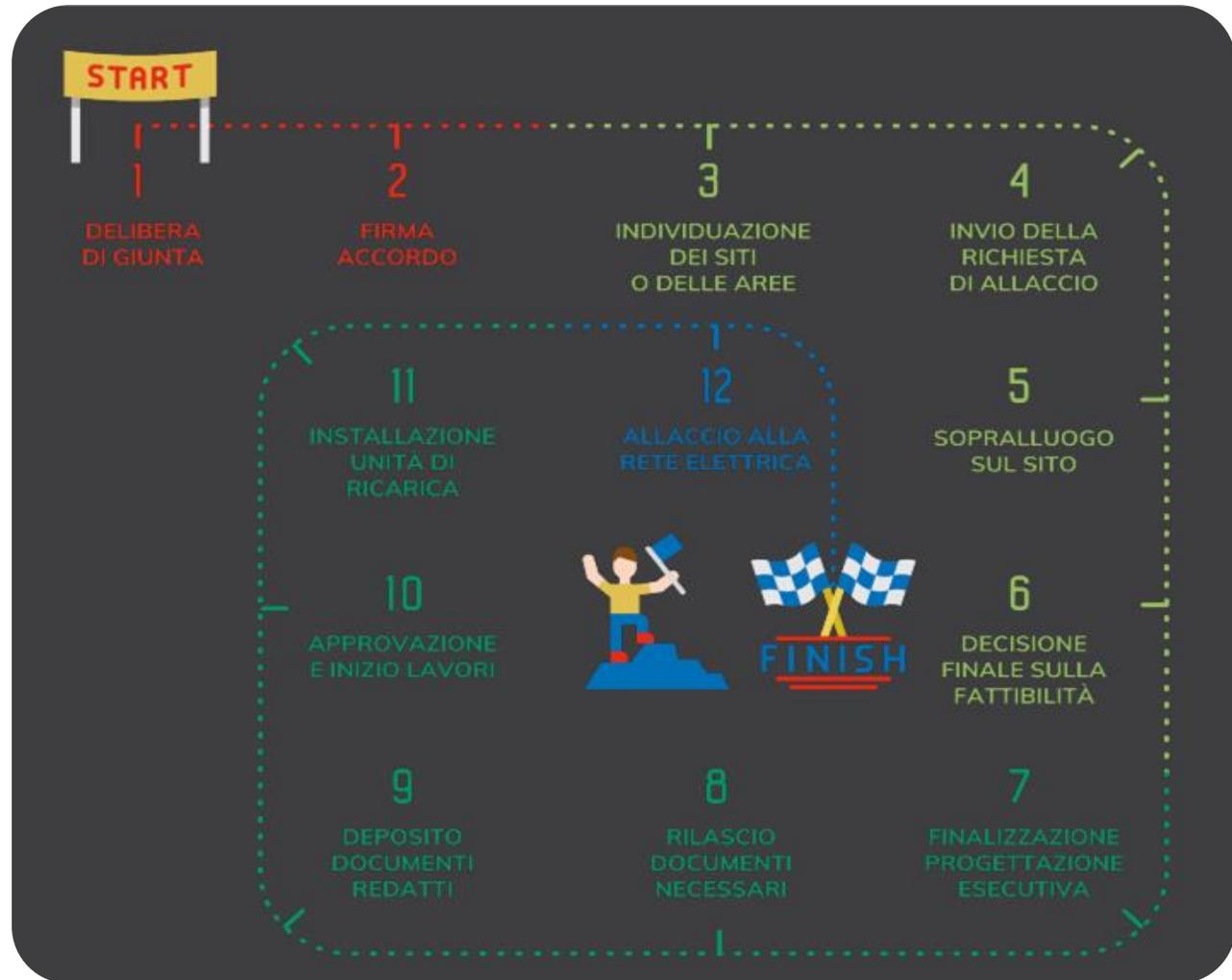
**30** SUPPORTI E INCENTIVI ALLA MOBILITÀ ELETTRICA

**31** MANUTENZIONE: CHI E COME

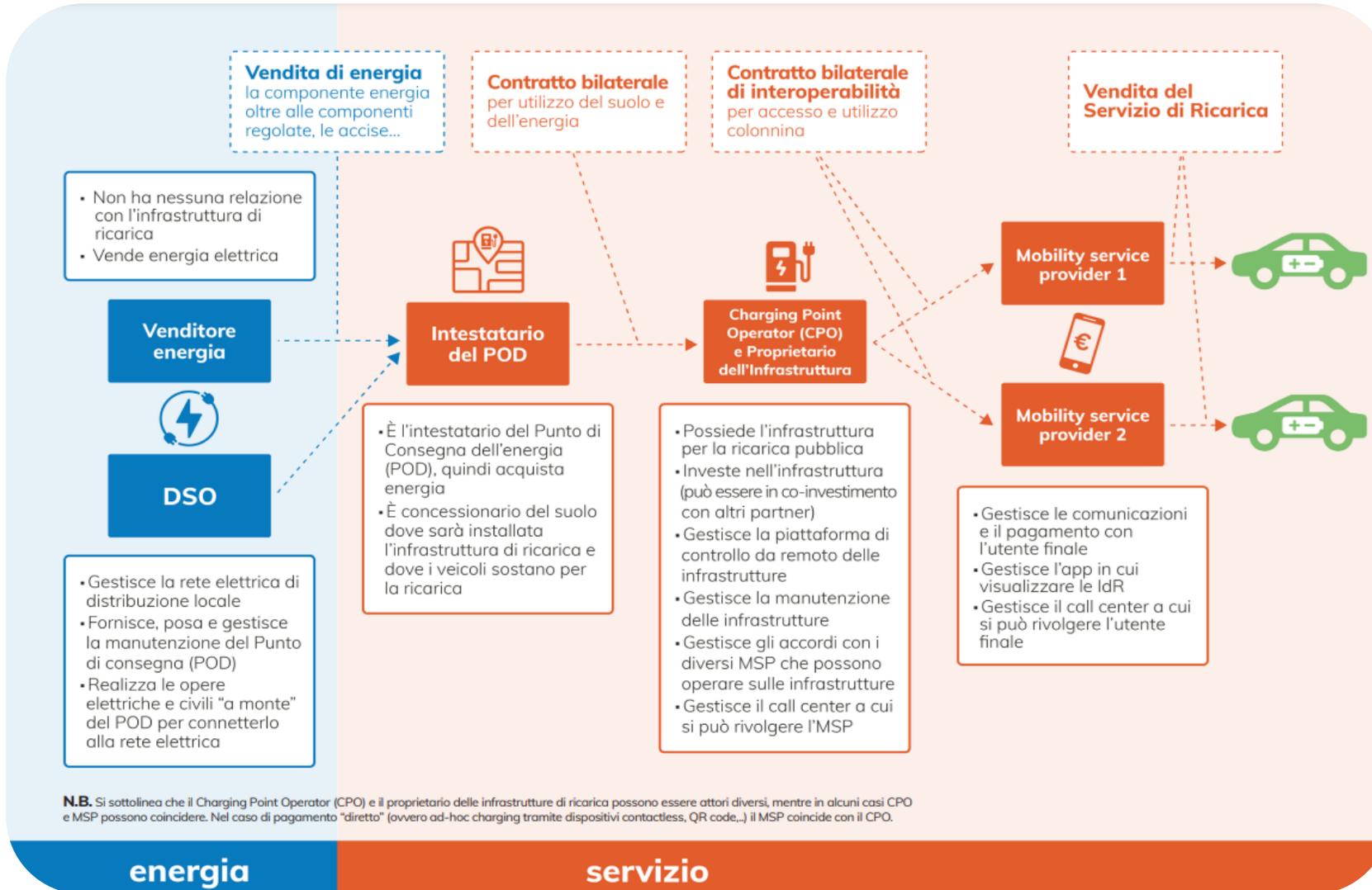
**33** RICARICA DOMESTICA

**34** NON C'È SOLO L'AUTO ELETTRICA

**37** APPENDICI E GLOSSARIO



# VADEMECUM



# VADEMECUM: buone pratiche per l'identificazione dei siti

Prediligere aree:

- ✓ In prossimità di **punti di interesse** che siano origine o destinazione di flussi di spostamento o in prossimità di strade ad alto scorrimento. Evitare aree remote, aree industriali defilate e prive di uffici.
- ✓ Che soddisfino le **esigenze dell'utente in base alla finalità della sosta**, anche in termini di tempo di ricarica e quindi di potenza, a seconda della localizzazione (es: rapida ed ultra rapida per le grandi arterie ad alta percorrenza; rapida nel caso di vicinanza a punti di interesse).
- ✓ **Già elettrificate**, ovvero in cui la connessione alla rete elettrica è conveniente.
- ✓ Già regolamentate per gli **stalli di sosta**, liberi o a pagamento che siano.
- ✓ **Non sottoposte a vincoli** o classificabili come “di particolare pregio”



**Non dimenticarti di coinvolgere il CPO per l'individuazione dei siti, potrà aiutarti con strumenti avanzati.”**

# VADEMECUM: buone pratiche per l'identificazione dei siti



- **Al lato delle strade in prossimità di aree di sosta:**  
*caricare durante la sosta notturna senza box*
- **Parcheggi di interscambio**  
*lunga sosta diurna, commuting casa-lavoro senza parcheggi aziendali*
- **Punti di interesse (o poli attrattori di traffico):**  
*caricare durante una sosta della durata media di 1-2 ore già programmata e finalizzata ad altro scopo*
- **Aree di servizio di strade ad alto scorrimento o autostrade:**  
*ricaricare rapidamente il veicolo per percorrenze superiori all'autonomia massima del veicolo*
- **Stazioni ferroviarie, aeroporti e nodi del trasporto pubblico locale ed extraurbano:**  
*ricaricare rapidamente il veicolo con modalità di accesso tali da poter garantire l'utilizzo promiscuo dei sistemi di ricarica (taxi, flotte in sharing, privati)*
- **Aree di carico/scarico merci e nodi logistici per rottura del carico:**  
*ricaricare rapidamente i veicoli destinati alla consegna di merci in ambito urbano con stalli di sosta per veicoli N*



**E' sempre bene individuare gli indirizzi di installazione, il numero e la potenza delle IdR e verificarli con il DSO, prima della procedura di ingaggio dei CPO**

# L'infrastruttura di ricarica

## punti per la ricarica 'Pubblica' di veicoli pesanti

### RICARICA GIORNALIERA

#### HUB PUBBLICI

 Ricarica in **DC** sosta carico e scarico o ad hoc  
**50 - 150 kW** per PdR

 Potenza impianto dimensionato su: **flusso BEV/h**  
**Analisi flussi merci vs Rete MT**

 OPEX **medi**

 Costi di ricarica **medi** (in base agli abbonamenti)



### RICARICA GIORNALIERA

#### LONG HAUL

 Ricarica in **DC** riposo obbligatorio  
**0,3 - 1MW** / PdR

 Adeguamento aree di sosta **impegnativo**  
**Rete AT e MT su autostrade**

 OPEX **alti**

 Costi di ricarica **medio-alti** (in base agli abbonamenti)

- **Hub pubblici:** devono necessariamente essere dedicati a furgoni e camion, nonostante le prese siano ormai standard per tutti i veicoli, poiché è impossibile conciliare le necessità operative con l'incertezza di disponibilità dei punti di ricarica. Gli hub di ricarica devono essere caratterizzati da:
  - 4 ai 6 punti di ricarica in corrente continua almeno da **50-150kW** ciascuno, scalabile all'aumentare del numero dei veicoli;
  - un'analisi della localizzazione degli hub è fondamentale, in coordinamento con i **Comuni** e/o con associazioni di imprese locali;
  - spesso la potenza richiesta implica una connessione in Media Tensione e la richiesta di un nuovo POD.

# VADEMECUM: possibilità di ingaggio

## ● PROTOCOLLO DI INTESA COMUNE – OPERATORE PRIVATO (anche con più operatori)

Il Comune **sigla con un operatore privato** che desidera installare una infrastruttura di ricarica nel territorio comunale un protocollo di intesa volto a stabilire i diritti e i doveri delle parti, relativamente all'installazione e gestione nel tempo delle infrastrutture di ricarica.

## ● MANIFESTAZIONE DI INTERESSE / PROCEDURA COMPETITIVA

Il Comune indice **una manifestazione di interesse pubblica** per selezionare gli operatori che potranno installare le Infrastrutture di Ricarica sul territorio comunale e gestire le stesse per un periodo di tempo sufficiente ad ammortizzare gli investimenti.

## ● REGOLAMENTO PREDEFINITO

il Comune definisce **un regolamento aperto** a tutti gli operatori in base al quale vanno presentate le proposte di installazione sul proprio territorio. In questa fattispecie, il Comune non opera una scelta tra più operatori ma garantisce a tutti la possibilità di installare e gestire infrastrutture di ricarica, a condizione che siano rispettati gli elementi minimi

## ● ACQUISTO SU MEPA (MERCATO ELETTRONICO PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI)

Nell'ipotesi in cui un Comune abbia una disponibilità finanziaria, può procedere **all'acquisto di infrastrutture ad uso pubblico** utilizzando i consueti canali di acquisto per le Pubblica Amministrazione (PA), ovvero il portale CONSIP dedicato al Mercato elettronico per le Pubbliche Amministrazioni (MePA).

**Costi infrastruttura a carico del comune** che ne rimane proprietario.

# VADEMECUM: protocollo d'intesa

## Protocollo d'intesa:

il Comune sigla con un operatore privato che desidera installare una infrastruttura di ricarica nel territorio comunale un protocollo di intesa volto a stabilire i diritti e i doveri delle parti, relativamente all'installazione e gestione nel tempo delle infrastrutture di ricarica

## Il comune si impegna a:

1. Durata concessione per il ritorno investimenti
2. Sosta solo per BEV
3. Consentire la sosta gratuita delle stesse

## L'operatore privato si impegna a:

1. farsi carico di tutti i lavori di installazione
2. gestire le infrastrutture
3. garantire un livello di servizio adeguato, come stabilito nel Protocollo siglato, nel tempo di concessione
4. Garantire interoperabilità fra MSP

## Decreto Semplificazioni

Il comma 8 del D.lgs. 76/2020 prevede la possibilità per un soggetto pubblico o privato di presentare istanza per l'occupazione di suolo pubblico anche al di fuori di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie, cui segua un iter definito dalla Legge che prevede:

1. la pubblicazione dell'avvenuto ricevimento dell'istanza di autorizzazione nel sito internet istituzionale del Comune;
2. decorsi quindici giorni dalla data di pubblicazione, l'autorizzazione può essere rilasciata al soggetto istante. Nel caso in cui più soggetti abbiano presentato istanza e il rilascio dell'autorizzazione a più Soggetti non sia possibile l'ottenimento della medesima autorizzazione avviene all'esito di una procedura valutativa trasparente che assicuri il rispetto dei principi di imparzialità, parità di trattamento e non discriminazione tra gli operatori.
3. il rilascio entro trenta giorni di un provvedimento di autorizzazione alla costruzione e all'occupazione del suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica.



 molto semplice e veloce da un punto di vista amministrativo, è adatta a tutti quei Comuni di piccole e medie dimensioni che hanno ricevuto proposte di installazione da parte di operatori privati. Nota ANCI <https://www.anci.it/nota-anci-sulla-misura-pnrr-relativa-a-infrastrutture-di-ricarica-elettrica> per utilizzo in ambito PNRR

# VADEMECUM: manifestazione d'interesse

Per selezionare gli operatori, il Comune può decidere di:

- A. definire un unico criterio oggettivo ed univoco su cui effettuare la scelta;
- B. **istituire una commissione tecnica** che andrà a confrontare le proposte ricevute dagli operatori sulla base di criteri oggettivi predefiniti nell'avviso di manifestazione di interesse, ovvero assegnando eventualmente un punteggio ad ognuno di essi (solitamente su una scala 0-100) al fine di determinare una graduatoria tra gli operatori da cui attingere per effettuare la scelta.



## Criteri oggettivi e univoci

- numero di infrastrutture di ricarica offerte dall'operatore privato (fino ad un massimo definito dal Comune)
- Rapporto quick : fast/ultra-fast
- Contributo del CPO all'investimento (fino al 100%)
- Rispetto PNIRE/AFIR su mezzi di pagamento e ad hoc charging
- Tipologia IdR, controllabilità, interoperabilità
- Esperienza operatori
- Modalità di promozione del servizio



E' consigliato suddividere l'area comunale in lotti, definendo il numero già nella manifestazione di interesse, garantendo che ogni partecipante al bando possa vincere una sola area, così che si assicuri che più operatori siano presenti in uno stesso comune.

Prevede una procedura giuridica differente rispetto a quella del Regolamento ma si rivela allo stesso modo compatibile per Comuni di grandi dimensioni (o per quelli più piccoli che non hanno ricevuto proposte) che vogliono sondare il mercato degli operatori stabilendo dei criteri minimi di installazione.

# VADEMECUM: REGOLAMENTO

## REGOLAMENTO PREDEFINITO

*il Comune non opera una scelta tra più operatori ma garantisce a tutti la possibilità di installare e gestire infrastrutture di ricarica, a condizione che siano rispettati gli elementi minimi e gli eventuali vincoli definiti dal regolamento*

### Operatori presentano progetti esecutivi, rispettando:

- Potenza minima IdR
- Dimensioni massime consentite
- Distanza minima da IdR esistenti
- Criteri di distribuzione e capillarità



## REGOLAMENTO STANDARD di Motus-E

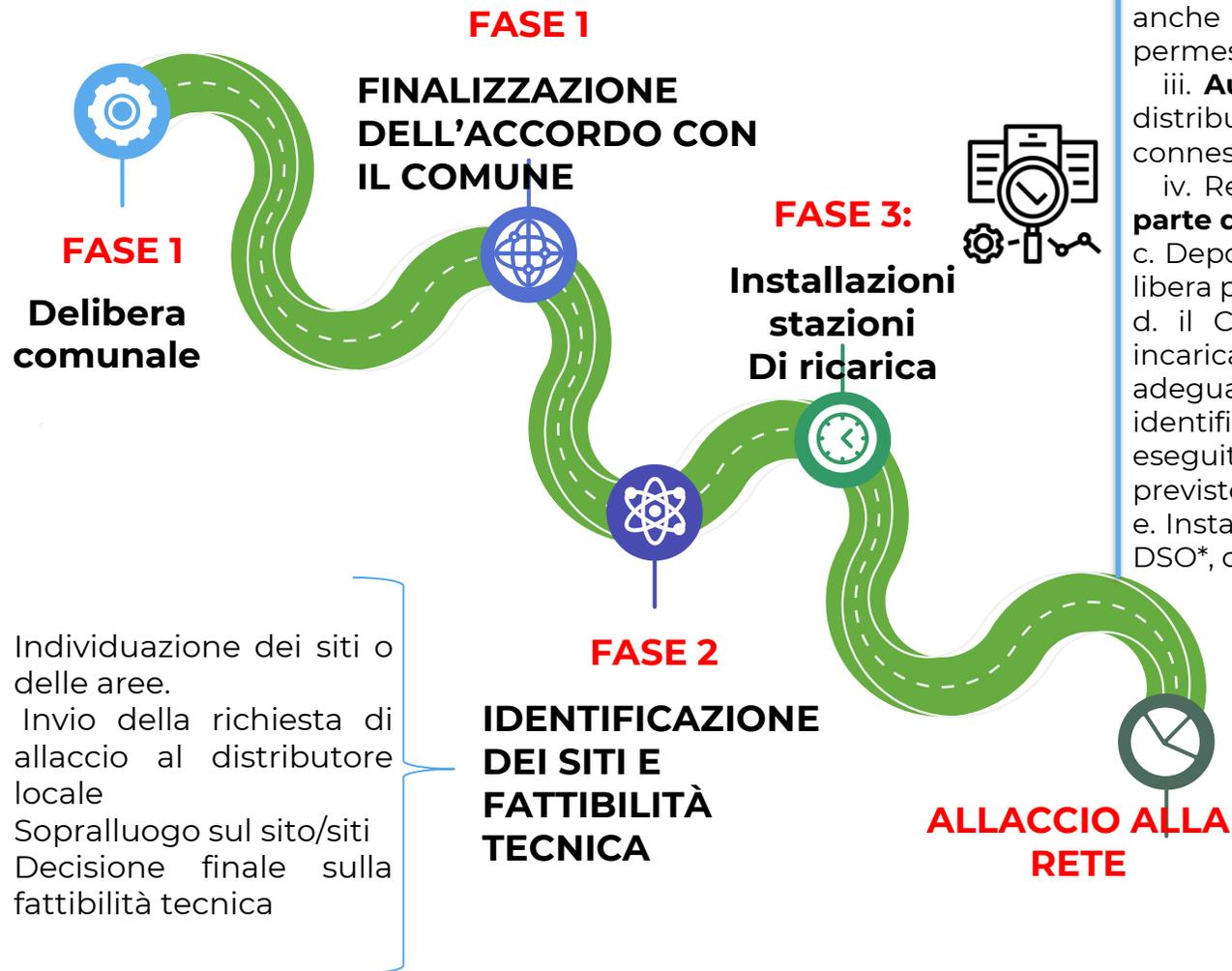
- Regolamento Standard
- Delibera Giunta comunale
- Allegato A Istanza unificata manifestazione di interesse
- Allegato B – Disciplinare tecnico e di gestione
- Allegato C – Comunicazione Esito Manifestazione di interesse
- Allegato D – Presentazione Progetti e Richiesta occupazione e manomissione di suolo pubblico
- Allegato E – Autorizzazione Definitiva Installazione e Concessione

**Un regolamento efficace garantisce competitività, conformità tecnica e controlli efficaci dei Comuni, senza spese.** È stato revisionato da Motus-E, i suoi associati, **e-distribuzione ed Utilitalia.**

**Possono essere individuati gli step e i criteri che possono essere sfruttati anche in una Manifestazione di Interesse o Procedura competitiva**

⚠ è adatto a soprattutto per i Comuni di grandi dimensioni in quanto prevede un percorso amministrativo più complesso, necessario a garantire una capillarità della diffusione delle infrastrutture su territori più popolosi con criteri predefiniti e standard minimi di servizio per tutti gli operatori. Resta comunque salva la possibilità anche per comuni più piccoli di dotarsi di un proprio Regolamento semplificandone, eventualmente, alcuni aspetti.

# VADEMECUM:ROAD MAP



- a. Individuazione dei siti o delle aree.
- b. Invio della richiesta di allaccio al distributore locale
- c. Sopralluogo sul sito/siti
- d. Decisione finale sulla fattibilità tecnica

- a. Finalizzazione della progettazione esecutiva;
- b. Rilascio da parte del Comune dei provvedimenti **autorizzativi** richiesti, ossia:
  - i. Autorizzazioni in favore del CPO per l'occupazione del suolo pubblico e la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica;
  - ii. Solo in alcuni casi, ad esempio per la ricarica HPC potrebbe essere necessario anche l'ottenimento del permesso a costruire. Non è soggetta al rilascio del permesso di costruire ed è considerata **attività di edilizia libera**.
  - iii. **Autorizzazioni di durata illimitata** in favore del concessionario del servizio di distribuzione dell'energia elettrica competente per la realizzazione delle opere di connessione alla rete di distribuzione e per l'occupazione del suolo pubblico.
  - iv. Redazione della documentazione necessaria all'**ottenimento dei permessi da parte della soprintendenza ai beni culturali**,
- c. Deposito di documenti redatti alle parti interessate competenti per ottenere la via libera per la costruzione
- d. il CPO garantisce la **consegna della stazione di ricarica**, quindi, l'impresa incaricata può iniziare i lavori elettrici e civili. Durante tale fase la sicurezza viene adeguatamente gestita nel rispetto delle leggi vigenti. Il Committente, figura identificata come colui per il quale i lavori per la realizzazione delle opere sono eseguiti, nomina un Responsabile Lavori che per suo conto adempie a quanto previsto dalle norme di sicurezza.
- e. Installazione della stazione di ricarica, collegamento alla rete elettrica da parte del DSO\*, collaudo e messa in servizio.

# VADEMECUM

## FASE 3: Installazione delle stazioni di ricarica

Si chiede di adeguare la disciplina autorizzativa a quanto previsto attualmente (dall'art. 57 del D.L. 16/07/2020, n. 76 c.d. **Decreto Semplificazioni** e successive modifiche), in base alla quale:

- è prevista una **richiesta unica per CPO e DSO** (distributore di energia), ossia di occupazione e manomissione del suolo pubblico per i lavori di installazione delle infrastrutture di ricarica e la loro connessione alla rete elettrica.
- è previsto che il soggetto rilasci, entro 30 giorni, un'autorizzazione all'occupazione e costruzione su suolo per l'installazione delle infrastrutture di ricarica di durata minima di 10 anni e un'autorizzazione per le opere di connessione elettrica da parte del distributore di durata illimitata.
- L'art. 57, comma 9, del D.L. 16/07/2020, n. 76 (c.d. Decreto Semplificazioni) prevede l'esenzione del pagamento del Canone Unico Patrimoniale di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 27 dicembre 2019 n. 160 (ex COSAP/TOSAP) all'interno dei bandi dei comuni per lo spazio di suolo pubblico occupato dagli impianti di ricarica in modo da favorire e difendere la prima fase di sviluppo di questo mercato. Si precisa che in nessun caso è dovuto il pagamento per la concessione dello stallo auto.

# BEST PRACTICES E CRICITA' DELLE INIZIATIVE DEI COMUNI ITALIANI



## BEST-PRACTICE

Assegnazione delle IdR del bando a più operatori, in caso di bandi con un numero elevato di IdR da aggiudicare (ad esempio più di 8-10)

Durata della concessione

Verifica preventiva della fattibilità degli interventi quando, in sede di gara, sono già state individuate le postazioni



## CRITICITÀ E PROPOSTE



OBBLIGHI CHE IL CPO NON PUÒ RISPETTARE



COSTI AGGIUNTIVI RICHIESTI AL CPO



ITER E TEMPISTICHE CHE NON TENGONO CONTO DI TUTTI GLI ASPETTI PECULIARI DELLA RICARICA



CRITERI DI SELEZIONE DEGLI OPERATORI



OBBLIGHI TECNICI PER LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA CHE NON MIGLIORANO L'ESPERIENZA DI RICARICA

[www.motus-e.org/vademecum/](http://www.motus-e.org/vademecum/)

**Grazie!**



Contatti: [matteo.gizzi@motus-e.org](mailto:matteo.gizzi@motus-e.org)