



CORTEI DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

IL PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURALE PER LA RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI AD ENERGIA ELETTRICA

Deliberazione 19 dicembre 2016, n. 15/2016/G



CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

IL PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURALE PER LA RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI AD ENERGIA ELETTRICA

Relatore

Massimo Di Stefano

Ha collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la dott.ssa Amalia Forte

SOMMARIO

	Pag.
Deliberazione	5

Relazione	9
Sintesi	11
CAPITOLO I - Oggetto dell'indagine e quadro normativo	13
1. Oggetto dell'indagine	13
2. Normativa interna ed europea	13
CAPITOLO II - Il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici ...	17
1. Redazione e approvazione del Piano e del suo aggiornamento	17
2. I contenuti del Piano e del suo aggiornamento	18
3. Quadro finanziario e contabile	20
CAPITOLO III - Lo stato di attuazione del Piano e degli interventi	23
CAPITOLO IV - Conclusioni e raccomandazioni	27

* * *

INDICE DELLE TABELLE

Tab. 1 - Situazione contabile del cap. 7119 (anni 2013-2016)	21
Tab. 2 - Stato d'attuazione del Piano e degli interventi	25

DELIBERAZIONE



Deliberazione n. 15/2016/G

REPUBBLICA ITALIANA

la Corte dei conti

Sezione centrale di controllo
sulla gestione delle amministrazioni dello Stato

Adunanza del II Collegio

del 17 novembre 2016

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

vista la deliberazione della Sezione, n. 19/2014/G, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'esercizio 2015;

vista la relazione, presentata dal cons. Massimo Di Stefano, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito a "Il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica";

vista l'ordinanza in data 4 novembre 2016, con la quale il presidente della Sezione ha convocato il II Collegio per l'adunanza del 17 novembre 2016, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota n. 4501 del 7 novembre 2016, con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha trasmesso la relazione ai seguenti uffici:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Gabinetto del Ministro;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: Organismo indipendente di valutazione della *performance*;
- Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- Ministero dell'economia e delle finanze: Gabinetto del Ministro;
- Ministero dell'economia e delle finanze: Dipartimento della Ragioneria generale dello

Stato,

udito il relatore, cons. Massimo Di Stefano;

uditi, in rappresentanza delle amministrazioni convocate:

- per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali, la dott.ssa Maria Margherita Migliaccio, direttore generale e la dott.ssa Silvana Transirico, dirigente della Divisione I,

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio in camera di consiglio, la relazione concernente “Il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica”.

La presente deliberazione e l’unita relazione saranno inviate, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, nonché alle seguenti amministrazioni:

- Presidenza del Consiglio dei ministri;
- Ministero dell’economia e delle finanze;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le amministrazioni interessate:

adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione della presente relazione, l’eventuale provvedimento motivato previsto dall’art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244, ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati;

comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro sei mesi dalla data di ricevimento della presente relazione, le misure consequenziali adottate ai sensi dell’art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall’art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell’art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”).

La presente relazione è inviata, altresì, alle Sezioni riunite in sede di controllo.

Il consigliere relatore
f.to Di Stefano

Il presidente
f.to D’Auria

Depositata in segreteria il 19 dicembre 2016

La dirigente
f.to Troccoli

RELAZIONE

SINTESI

La relazione espone gli esiti del controllo sull'attività del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (d'ora in poi Mit) finalizzata alla realizzazione del “Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica” approvato ai sensi dell'art.17-*septies* del d.l. 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla l. 7 agosto 2012, n. 134.

Le disposizioni del citato art. 17-*septies*, il cui scopo è quello di garantire in tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, costituiscono attuazione nel nostro Paese della politica dell'Unione europea volta a favorire la diffusione di veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico. La direttiva n. 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili, prevede, all'art. 4, intitolato “Fornitura di elettricità per il trasporto”, che attraverso i rispettivi piani strategici, gli Stati membri garantiscano la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico, in modo che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate.

Sebbene la realizzazione delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici nel territorio nazionale costituisca, secondo l'Unione europea, obiettivo prioritario e urgente, la Corte rileva ritardi per quanto attiene sia all'approvazione del piano, intervenuta con d.p.c.m. del 26 settembre 2014 (con un ritardo di circa un anno e mezzo rispetto al termine stabilito dalla legge) sia alla sua realizzazione. Gli interventi qualificati dalla legge come di immediata realizzazione sono appena alla fase iniziale a quattro anni dall'entrata in vigore della legge stessa.

Secondo il Mit, l'elaborazione del piano è stata alquanto laboriosa, avendo richiesto una lunga istruttoria per la definizione di un contesto di regole concertato con le istituzioni e gli operatori del settore (regioni, enti locali, Enel s.p.a., Autorità per l'energia elettrica e per il gas, Enea, Federazione nazionale imprese elettrotecniche ed elettroniche, ecc.) ed una consultazione pubblica per la fissazione di linee guida. Terminata l'attività preparatoria del Mit, ulteriori tempi sono occorsi per l'intesa in seno alla Conferenza unificata, per l'approvazione da parte del Cipe, per l'emanazione del d.p.c.m. e per la sua pubblicazione sulla G.U.

Anche il primo aggiornamento del piano è stato caratterizzato da tempi molto lunghi, in quanto l'approvazione è intervenuta in data 18 aprile 2016.

L'aggiornamento del piano, che in realtà è un nuovo piano, in sostituzione del precedente, definisce gli obiettivi circa il numero (modificabile in funzione della minore o maggiore diffusione dei veicoli elettrici) di infrastrutture da realizzare entro il 2020, la loro tipologia (ricariche veloci, ricariche lente) e la loro dislocazione nel territorio.

Per quanto concerne lo stato di realizzazione degli interventi si rileva che lo stanziamento del bilancio dello Stato (20 milioni di euro per l'anno 2013 e 15 milioni per ciascuno degli anni 2014 e 2015) risulta ad oggi speso solo per 6.286,28 euro, occorsi per la pubblicazione del bando indetto dal Mit per il finanziamento di progetti di più immediata realizzazione, a norma del comma 10 dell'art. 17-*septies* del d.l. n. 83/2012. Tali interventi concernono le reti di ricarica negli agglomerati urbani a più alta congestione di traffico e perciò maggiormente interessati da problemi di inquinamento atmosferico.

Il bando è stato pubblicato nella G.U. in data 22 luglio 2013. A conclusione del procedimento sono stati selezionati diciannove progetti di regioni e province autonome per un importo complessivo di euro 4.542.130,59, al momento non erogati.

Dati essenziali sui singoli progetti finanziati, sulle convenzioni approvate con decreto ministeriale e su quelle in corso di stipula sono indicati nella tabella riportata nel corpo della relazione.

Solo dal maggio 2016 hanno avuto corso le convenzioni con le regioni che in alcuni casi non risultano ancora stipulate.

Gli altri interventi previsti dal Piano (oltre quelli di immediata e urgente realizzazione di cui si è appena detto) non sono neppure alla stato iniziale, mancando gli accordi di programma con le regioni, che il Mit prevede di stipulare entro l'anno corrente. Gli impianti di ricarica finora esistenti nel territorio sono in numero di circa 1.700 realizzati ad iniziativa di privati e comunque al di fuori dei finanziamenti statali di cui al citato art. 17-*septies*.

In conclusione, poiché il piano di realizzazione della rete infrastrutturale risulta in ritardo, la Corte non può che esprimere la raccomandazione al Mit che ad esso sia data la massima accelerazione, che sia costantemente monitorato l'avanzamento dei progetti appena avviati e che sia dato impulso all'impiego, secondo le priorità indicate dal Piano, delle risorse stanziato nel bilancio dello Stato non ancora concretamente utilizzate.

Si raccomanda, infine, al Mit di rendere funzionante al più presto la piattaforma informativa, che costituisce uno strumento conoscitivo indispensabile per la razionale attuazione del Piano.

CAPITOLO I

OGGETTO DELL'INDAGINE E QUADRO NORMATIVO

Sommario: 1. Oggetto dell'indagine. - 2. Normativa interna ed europea.

1. Oggetto dell'indagine

La presente relazione espone gli esiti del controllo sull'attività del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (d'ora in poi Mit) finalizzata alla realizzazione del "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" previsto dall'art.17-*septies* del d.l. 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla l. 7 agosto 2012, n. 134.

L'importanza della realizzazione di tali infrastrutture deriva dalla convinzione secondo la quale la crescita della domanda dei veicoli elettrici dipende fortemente da un sistema di impianti che assicuri ai veicoli stessi la possibilità di rifornimento di energia nei punti idonei: aree di servizio autostradali, porti, aeroporti, stazioni, centri commerciali, città e zone ad alto transito di veicoli.

Ciò considerato, l'indagine avrebbe dovuto verificare anche l'efficacia degli investimenti pubblici sotto il profilo della loro effettiva capacità di concorrere allo stimolo della domanda di veicoli elettrici e a favorire l'incremento della loro circolazione soprattutto nelle aree urbane ad alta densità abitativa, avuto riguardo alle finalità ultima degli investimenti in questione di ridurre l'inquinamento atmosferico.

Tale verifica non è stata, però, possibile a causa dei ritardi nella realizzazione del Piano, che è al momento in una fase solo iniziale.

2. Normativa interna ed europea

L'obiettivo del citato art. 17-*septies* del d.l. n. 83/2012 e del Piano nazionale infrastrutturale previsto dal comma 1 è di garantire su tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica. E' stato perciò istituito un apposito fondo nello stato di previsione del Mit, con una dotazione di 20 milioni per l'anno 2013 e di 15 milioni per ciascuno degli anni 2014 e 2015 (comma 8

del cit. art. 17-*septies*). Per la parte a carico dello Stato, tali risorse sono destinate al finanziamento di progetti delle regioni e dagli enti locali per lo sviluppo delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici. La contribuzione statale è limitata ad un massimo del 50 per cento delle spese per l'acquisto e l'installazione degli impianti.

Per l'utilizzo di tali risorse è previsto che il Mit promuova la stipulazione di appositi accordi di programma, che devono essere approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Cipe, d'intesa con la Conferenza unificata. La legge tende a favorire la più larga partecipazione di soggetti pubblici e privati, ivi comprese le società di distribuzione dell'energia elettrica (comma 9).

Il comma 10 prevede che, ai fini del tempestivo avvio degli interventi prioritari e immediatamente realizzabili, parte del fondo di cui al comma 8, per un ammontare pari a 5 milioni per l'anno 2013, sia destinata alla risoluzione delle più rilevanti esigenze nelle aree urbane ad alta congestione di traffico. E' stabilito che alla ripartizione di tale importo tra le regioni provveda il Mit con proprio decreto, previo accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

Le accennate previsioni legislative s'inquadrano nelle strategie dell'Unione europea (espresse in atti normativi¹ e in varie comunicazioni della Commissione²) volte a proteggere l'ambiente dall'inquinamento, favorendo la diffusione di veicoli a basse emissioni complessive, ovvero di veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico.

Con riguardo specifico all'oggetto della presente indagine è di rilievo la recente direttiva n. 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Secondo la direttiva l'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia è un ostacolo notevole alla diffusione sul mercato dei veicoli alimentati da combustibili alternativi. Inoltre, la mancata realizzazione di tale infrastruttura in modo armonizzato nell'Unione europea, impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta, nonché la mobilità

¹ Direttiva n. 2009/28/CE del 23 aprile 2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili; direttiva n. 2009/33/CE del 23 aprile 2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto stradale; regolamento CE n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissione delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

² Comunicazione della Commissione n. 186 del 28 aprile 2010 al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo, "Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico"; Comunicazione della Commissione europea n. 17 del 24 gennaio 2013 su una strategia europea per i combustibili alternativi.

diffusa all'interno della Ue sul versante della domanda. Sulla base di tali considerazioni vengono posti obiettivi agli Stati membri. In particolare all'art. 4, intitolato "Fornitura di elettricità per il trasporto", si prevede che gli Stati membri, attraverso i rispettivi piani strategici, garantiscano la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate.

Per l'attuazione degli interventi programmati in sede europea, la realizzazione delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici nel territorio nazionale costituisce, secondo l'Unione europea, obiettivo prioritario e urgente.

CAPITOLO II

IL PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURALE PER LA RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI

Sommario: 1. Redazione e approvazione del Piano e del suo aggiornamento. 2. I contenuti del Piano e del suo aggiornamento. 3. Quadro finanziario e contabile.

I. Redazione e approvazione del Piano e del suo aggiornamento

Balza innanzitutto in evidenza la durata molto lunga del procedimento di approvazione del Piano e del suo aggiornamento.

La disposizione che ha previsto la redazione del Piano nazionale, introdotta dalla l. n. 134/2012, di conversione del d.l. n. 83/2012, è entrata in vigore **nell'agosto del 2012**. Il Mit ha riferito di aver iniziato l'istruttoria per la redazione del Piano **nell'ottobre del 2012**, istruttoria molto laboriosa, per la necessità di stabilire *ex novo* un quadro di regole e di misure per il settore.

Il Mit ha inoltre riferito di aver acquisito informazioni, pareri e punti di vista tecnico/tecnologici da parte dei principali operatori del settore: fornitori di energia elettrica come l'Enel s.p.a. e l'A2A spa; la Federazione Anie (Federazione nazionale imprese elettrotecniche ed elettroniche), rappresentante delle principali aziende produttrici di infrastrutture di ricarica a livello nazionale; l'Aegg (Autorità per l'energia elettrica e per il gas), la prima autorità, come riferito dal Mit, che ha avviato nel 2010 progetti per testare varie tipologie di processi e tecnologie dei servizi di ricarica pubblica; la Cei-Cives (Commissione italiana veicoli elettrici stradali a batteria); l'Enea (Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile).

Tali consultazioni – come evidenziato nella versione aggiornata del Piano pubblicata sulla G.U. del 30 giugno 2016 – non sono state ritenute esaurienti. Pertanto, è stata svolta dal 10 aprile 2013 al 10 maggio 2013 una consultazione pubblica aperta a tutti i soggetti a vario titolo coinvolti.

La redazione del documento finale del Piano ha inoltre richiesto, secondo quanto riferito dal Mit, il coinvolgimento delle strutture interne del Ministero, l'approntamento delle linee guida e la loro condivisione con gli uffici del Ministro.

Redatto il Piano (l'approvazione del Mit è datata **2 agosto 2013**), esso è stato inviato alla Conferenza unificata, dove è stata raggiunta l'intesa in data **17 ottobre 2013**. Il **14 febbraio 2014** è intervenuta la delibera del Cipe. Il Piano è stato infine approvato con d.p.c.m. **26 settembre 2014** e pubblicato sulla G.U. del **2 dicembre 2014**.

Nel frattempo, era già stata avviata la procedura per l'aggiornamento del piano, anch'essa caratterizzata da tempi molto lunghi: la delibera del Cipe è intervenuta il **23 dicembre 2015** e l'approvazione finale con d.p.c.m. **18 aprile 2016**.

2. I contenuti del Piano e del suo aggiornamento

Il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli ad alimentazione elettrica ha obiettivi molto ambiziosi, come l'adozione di misure a tutela della salute e dell'ambiente, la riduzione delle emissioni nocive nell'atmosfera, l'ammodernamento del sistema stradale urbano ed extraurbano, la promozione della ricerca e dello sviluppo nel settore delle tecnologie avanzate, l'incentivazione all'economia reale e all'adeguamento tecnologico degli edifici pubblici e privati.

Nel breve periodo, le infrastrutture per la ricarica degli autoveicoli ad alimentazione elettrica dovrebbero essere realizzate nelle aree urbane e, in un secondo momento, nelle aree extraurbane e autostradali. Nel medio-lungo periodo, dovrebbero essere installati punti di ricarica elettrica di tipo "*fast*" in grado di garantire una ricarica in meno di trenta minuti.

La rete infrastrutturale da realizzare è distinta, nel piano, in tre macrocategorie: pubblica (accessibile a tutti); privata (accessibile solo ai privati); privata accessibile al pubblico (accessibile a tutti in determinate ore e/giorni). In una fase preliminare dovrebbe essere valutata la reale consistenza, in una determinata area, del parco veicoli alimentati a trazione elettrica, nonché la previsione dell'acquisto di tale modello di veicoli nel medio periodo. Il Piano, infatti, indica una serie di variabili dalle quali dipende l'individuazione del numero minimo di infrastrutture di ricarica (sia pubbliche che private): popolazione residente, densità abitativa, estensione della superficie, popolazione attiva, tasso di motorizzazione percentuale del parco veicoli ad alimentazione elettrica (puri ed ibridi) previsto in un determinato orizzonte temporale. Il Piano prevede l'istituzione di una Piattaforma unica nazionale, che dovrebbe raccogliere le informazioni relative alle infrastrutture pubbliche presenti a livello nazionale. Si prevede, a tal fine, l'utilizzo del Portale dell'automobilista,

strumento di servizi di *e-governement* attraverso cui il ministero eroga, dal 2004, servizi informativi, di consultazione e di pagamento *on line*.

Nell'aggiornamento, intervenuto, come si è detto, con d.p.c.m. 18 aprile 2016, si stabiliscono criteri generali per l'individuazione del numero dei comuni coinvolti e della loro dimensione demografica; si ribadisce l'esigenza di costituire la Piattaforma unica nazionale (Pun) che dovrebbe fornire una base informativa necessaria per valutare il fabbisogno degli impianti di ricarica dei veicoli elettrici e supportare la stipula degli accordi di programma prodromici alla realizzazione delle infrastrutture; l'aggiornamento non prevede più il riferimento al portale dell'automobilista che, nella versione precedente, costituiva la modalità di accesso alla suddetta Piattaforma.

Come ha tenuto a precisare il Mit (con la memoria depositata nell'adunanza della Sezione del 17 novembre 2016), l'aggiornamento è frutto del lavoro di un apposito tavolo tecnico (denominato Misteg) costituito (in base allo stesso Piano approvato con d.p.c.m. **26 settembre 2014**) presso la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, di cui fanno parte il Mit stesso, il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, l'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico, la Conferenza delle regioni e delle province autonome, l'Anci e l'Unione delle province italiane.

L'aggiornamento ha permesso – secondo il Mit – di dare attuazione ad alcune disposizioni della direttiva Ue n. 2014/94/Ue sullo sviluppo delle reti di ricarica per combustibili alternativi, definendo **gli standard tecnologici** delle prese elettriche di cui sono dotati i punti di ricarica, **i target nazionali** al 2020 relativi alle infrastrutture di ricarica pubblica di tipo lento/accelerato e veloce, la definizione del “**servizio di ricarica**” come punto di ricarica accessibile al pubblico nel quale siano garantite la possibilità per gli utenti di acquistare energia da qualsiasi fornitore dell'Ue e le modalità di ricarica apposite per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gestori interessati.

Il Piano tiene conto delle disposizioni europee che impongono agli Stati membri di assicurare che i prezzi praticati dai gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano facilmente comparabili e non discriminatori, e che i gestori dei punti di ricarica cooperino con qualsiasi soggetto che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico.

Altri contenuti del Piano, che il Mit ha tenuto a sottolineare, riguardano l'accesso alle **infrastrutture di ricarica** e la definizione, in seguito alle sollecitazioni degli enti locali, di ulteriori dettagli relativi ai contenuti dei Piani di mobilità elettrica (Pme) delle regioni e dei comuni.

Secondo il Mit, proprio grazie alle disposizioni del Piano, alcune regioni hanno già implementato i Piani di mobilità elettrica e/o le linee guida per lo sviluppo della mobilità elettrica (tra le prime, l'Umbria, la Lombardia, il Piemonte e la Valle d'Aosta), mentre sarebbero in corso piani dedicati anche per tutte le altre regioni: tra le prime il Veneto, le Marche, la Sicilia e la Liguria. Anche alcuni comuni (non si specifica quanti e quali) avrebbero provveduto alla redazione di Piani di mobilità elettrica comunale.

Il Piano, nella sua versione aggiornata, definisce gli obiettivi circa il numero di infrastrutture da realizzare entro il 2020 e circa la loro tipologia (ricariche veloci, ricariche lente). La previsione è modificabile in funzione della minore o maggiore diffusione dei veicoli elettrici.

Nel Piano figura altresì la previsione, al momento non realizzata, di un allestimento, nel biennio 2015-2016, di 150 stazioni di rifornimento autostradali, 150 stazioni di rifornimento stradali, 150 stazioni presso poli attrattivi di traffico (stazioni ferroviarie, parcheggi di interscambio, aeroporti e porti, e così via). Nel biennio 2017-2018 il Piano aggiornato prevede l'allestimento di almeno altre 150 stazioni di rifornimento autostradale, 200 stradali e 200 presso poli attrattori di traffico, e nel biennio 2019-2020 ulteriori 200 stazioni di rifornimento autostradale, più 1.400 stazioni di rifornimento stradali e 1.400 presso poli attrattori di traffico. Si prevede inoltre la definizione di indicatori ambientali per valutare la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico derivante dalla diffusione dei veicoli elettrici e si rinvia al prossimo aggiornamento la redazione di una tabella riepilogativa del numero e della distribuzione territoriale delle colonnine che nel frattempo saranno state installate.

L'aggiornamento del Piano indica come non più necessario il Pubblico registro degli accumulatori, stante l'istituzione di un Centro di coordinamento nazionale che armonizza, su tutto il territorio nazionale, i sistemi di raccolta e di smaltimento degli accumulatori, come previsto dagli strumenti normativi recettivi della direttiva europea n. 2006/66/Ce sulle pile, accumulatori e loro rifiuti.

3. Quadro finanziario e contabile

Le risorse finanziarie per l'attuazione del piano sono state assegnate al capitolo 7119 del Ministero delle infrastrutture e trasporti, piano gestionale 1, in un apposito fondo, con dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2013 e 15 milioni per ciascuno degli anni 2014 e 2015. Il capitolo è stato però intestato erroneamente al Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale-Direzione generale per la Motorizzazione, e l'errore è stato corretto solo in occasione del recepimento della direttiva del ministro dell'8 gennaio 2016, ad oltre tre anni dall'entrata in vigore della l. n. 134/2012. Allo stato, il capitolo è correttamente intestato alla Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali.

Sono stati ridotti gli stanziamenti di competenza nell'esercizio 2013 e nell'esercizio 2014, per complessivi euro 2.636.144. Nell'esercizio 2014 risultano economie per euro 13.868.759,13. Nel bilancio 2015 è stato iscritto lo stanziamento di euro 14.915.000,00, e nell'esercizio 2016 risultano presenti sul capitolo 7119 residui iniziali di euro 28.671.680,00.

Non risultano pagamenti sul capitolo, ad eccezione della somma impegnata a favore del Poligrafico dello Stato, di euro 6.286,28 per le spese di pubblicazione del bando emanato a favore delle regioni, relativo al finanziamento delle opere infrastrutturali di prima realizzazione.

La seguente tabella espone l'andamento contabile del cap. 7119 (anni 2013-2016).

Tab. 1 - Situazione contabile del cap. 7119 (anni 2013-2016)

Cap. 7119 p.g. 1							
	Stanz.iniz.comp	Stanz.def.	Residui iniziali	Impegni c/comp.	Impegni c/residui	Pagamenti	Economie
Anno 2013	20.000.000,00	18.417.176,00	0,00	6.286,28	0,00	6.286,28	0,00
Anno 2014	14.810.000,00	13.756.680,00	18.410.889,72	0,00	4.542.130,59	0,00	13.868.759,13
Anno 2015	14.915.000,00	14.915.000,00	18.289.810,59	14.915.000,00	13.756.680,00	0,00	4.542.130,59
Anno 2016	0,00	0,00	28.671.680,00	0,00	0,00	0,00	-

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Sicr.

CAPITOLO III

LO STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO

Il Mit, con memoria depositata il 17 novembre 2016, ha esposto dati sulla quantità e sull'ubicazione delle infrastrutture di ricarica esistenti nel territorio desunti da un censimento del gennaio 2016 e dalle informazioni acquisite presso le imprese fornitrici di energia elettrica, le case automobilistiche e i costruttori/importatori di colonnine. Sarebbero, al momento, esistenti:

- 1.700 punti di ricarica pubblici di tipo lento /accelerato: secondo il Mit, da un'analisi di dettaglio sarebbero individuabili alcune aree urbane, metropolitane e regionali che presentano il maggior numero di infrastrutture (Firenze, ca 250, in parte riservati a motocicli e ciclomotori; Roma, ca 200; Milano e *hinterland*, 120; Siena, 48; Pisa-San Casciano-Pontedera, ca 80; Bari, ca 52; Genova, 20; Trieste, ca 18, Aosta 16; Brindisi, ca 14; Lecce, ca 10, Regione Emilia-Romagna, 200; Regione Umbria, ca 60);

- 10 punti di ricarica veloce;

- 300 punti di ricarica pubblici di tipo "lento" destinati ai soli veicoli leggeri (categoria L);

- 48 punti di ricarica Tesla (paline di ricarica gratuite).

Inoltre, sarebbero stati individuati circa 2.000 punti di ricarica in aree private, ma con accesso aperto al pubblico. Sono invece esclusi dalla stima anzidetta i punti di ricarica destinati ad uso privato, come quelli delle flotte (ad es., Poste).

Essendo questo, secondo il Mit, lo stato delle infrastrutture di ricarica ad oggi esistenti nel territorio nazionale, osserva la Corte che si tratta di infrastrutture realizzate ad iniziativa dei privati e, comunque, non con le risorse statali previste dall'art. 17-*septies* del d.l. n. 83/2012, il cui impiego è in notevole ritardo.

Il comma 10 del citato art. 17-*septies* ha destinato parte dei fondi, per un ammontare di 5 milioni nell'anno 2013, all'avvio tempestivo degli interventi "prioritari e immediatamente realizzabili" previsti in attuazione del Piano nazionale per la "risoluzione delle più rilevanti esigenze nelle aree urbane ad alta congestione di traffico".

Il Ministero, ai fini della ripartizione di tale importo tra le regioni interessate, ha pubblicato un apposito bando (G.U. del 22 luglio 2013). All'esito sono stati selezionati diciannove progetti di regioni e province autonome, per un importo complessivo di euro 4.542.130,59,

al momento non erogati.

Con il d.m. 7 novembre 2014 sono stati assegnati alle singole regioni i seguenti importi: Abruzzo: 479.674,25, Valle d'Aosta: 480.188,34, Veneto: 232.300, Basilicata: 230.785, Liguria: 234.623; a ciascuna delle restanti regioni e province autonome è stato assegnato l'importo di euro 240.380. In data 22 dicembre 2015 è stato emanato il decreto d'impegno della somma di euro 28.671.680 da assegnarsi alle regioni per i programmi di sviluppo di reti di ricarica elettrica e, in generale, per lo sviluppo della mobilità elettrica. Dal maggio 2016 sono state stipulate le convenzioni con le regioni, a norma dell'art. 6 del bando. Alla data dell'ultimo aggiornamento fornito dal Mit, risultano stipulate convenzioni per tredici dei diciannove progetti approvati.

Tali dati sono riepilogati nella tabella che segue:

Tab. 2 - Stato di attuazione del Piano e degli interventi

Re-gione/Provincia	Progetto	Convenzioni con le regioni	Importo finanziato	Comuni coinvolti
Abruzzo	Reti di ricarica dal capoluogo alla costa	in corso di stipula	240.264,86	-
Abruzzo	Reti di ricarica per il territorio della Provincia dell'Aquila	in corso di stipula	239.409,39	-
Basilicata	I Sassi e la costa lucana	approvata il 24.5.2016	230.785,00	Matera, Policoro, Pisticci, Scanzano Ionico, Bernalda, Rotondella, Novasiri.
Emilia-Romagna	Mi Muovo Mare (Mobilità alternativa ricariche elettriche)	Approvata il 23.5.2016	240.380,00	Comacchio, Ravenna, Cervia, Cesenatico, Igea Marina, Riccione, Cattolica, Rimini.
Friuli-Venezia Giulia	Reti di ricarica per veicoli elettrici nel Comune di Udine	in corso di stipula	240.380,00	-
Lazio	Pendolarismo eco-sostenibile da/verso Roma Capitale	approvata il 24.6.2016	240.380,00	Guidonia Montecelio, Fiumicino, Pomezia, Tivoli, Ladispoli, Fonte Nuova, Mentana.
Liguria	Mobilità sostenibile Genova e Savona	approvata il 4.5.2016	234.623,00	Genova, Savona, Arenzano, Cogoletto, Cairo Montenotte.
Lombardia	Mobilità elettrica in aree urbane ad alta congestione - Provincia di Monza e Brianza	in corso di stipula	240.380,00	-
Marche	Rete di ricarica per i capoluoghi e principali comuni costieri marchigiani	approvata il 24.6.2016	240.380,00	Ancona, Senigallia, Pesaro, A. Piceno, S. Benedetto del Tronto, Macerata, Fermo, Civitanova Marche, Porto S. Giorgio.
Molise	Sistema urbano Campobasso-Teroli	approvata il 24.5.2016	240.380,00	Isernia, Campobasso, Venafro, Termoli.
Piemonte	Realizzazione di reti di ricarica per autobus elettrici e veicoli privati	in corso di stipula	240.380,00	-
Provincia Bolzano	Bolzano, Ora, Egna ed altri	approvata il 29.7.2016	240.380,00	Bolzano, Ora, Egna, Chiusa, Bressanone, Vipiteno, Salorno, Prato allo Stelvio (Val Venosta), Brunico.
Sardegna	Rete di ricarica area Cagliari	approvata il 23.5.2016	240.380,00	Cagliari.
Sicilia	Catania, Messina e aree metropolitane	approvata il 4.5.2016	240.380,00	Siracusa, Augusta, Palazzolo Acreide, Noto, Ragusa, Scicli, Modica, Gela.
Toscana	Strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno	in corso di stipula	240.380,00	-
Umbria	Turismo eco-sostenibile regionale	approvata il 4.5.2016	240.380,00	Assisi, Foligno, Città di Castello, Orvieto, Perugia, Spoleto, Terni.
Valle d'Aosta	Rete di ricarica veicoli elettrici conurbazione di Aosta	approvata il 24.6.2016	239.971,96	Gressoney, Donnas, Issogne, La Thuile, Saint-Jean, La Salle, Hone, Courmayeur, Pont Saint-Martin, Ayas, Saint-Vincent, Valtournanche, Nus, Châtillon, Etroubles, Morgex, Saint-Pierre, Ville-neuve, Rhémy en Bosses.
Valle d'Aosta	Rete di ricarica veicoli elettrici Valle D'Aosta	approvata il 23.5.2016	240.216,38	Aosta, Sarre, Charvensod, Gressan, Saint-Christophe, Quart.
Veneto	Rete ricarica veicoli elettrici negli ambiti comunali relativi ai Comuni di Venezia, Treviso e Vicenza	approvata il 23.5.2016	232.300,00	Venezia, Treviso, Vicenza.
Totale			4.542.130,59	

Fonte: Mit.

Per quanto riguarda gli ulteriori interventi per la realizzazione del Piano, il Mit ha riferito che essi non sono stati ancora avviati, mancando gli accordi di programma previsti dal comma 5 dell'art. 17-*septies* del d.l. n. 83/2012, necessari per l'individuazione dei contesti territoriali nei quali concentrare gli interventi, in relazione alle effettive esigenze.

CAPITOLO IV

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

1. Il ritardo del Piano infrastrutturale per gli impianti di ricarica dei veicoli elettrici è da attribuire – secondo il Mit – alla complessità del procedimento e alla novità della tematica, che ha reso necessaria l’organizzazione di un’attività da svolgersi in consultazione con molti soggetti interessati.

Oltre alla predisposizione del Piano e del suo aggiornamento, le attività del Mit sono consistite finora nell’emanazione del bando di finanziamento a favore delle regioni e province autonome per i soli interventi di immediata realizzazione, nella conseguente ripartizione della somma di euro 4.5 mln e nella stipula delle convenzioni tra Stato e regioni, intervenute peraltro, secondo le più recenti notizie riferite dal Mit, soltanto per tredici regioni.

2. Gli ulteriori interventi per l’installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici non sono stati ancora avviati, mancando gli accordi di programma previsti dal comma 5 dell’art. 17-*septies* del d.l. n. 83/2012 e della l. n. 134/2012 necessari per l’individuazione dei contesti territoriali nei quali installare le infrastrutture. Il Mit prevede di stipulare tali accordi entro il corrente anno.

Il Mit ha precisato, comunque, che vengono svolte le attività di monitoraggio facenti capo al tavolo tecnico costituito presso la Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali. Risulta, inoltre, in corso di realizzazione la “piattaforma unica nazionale”, avente la funzione di raccolta dei dati sulle infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici esistenti.

3. In conclusione, poiché il piano di realizzazione della rete infrastrutturale risulta gravemente in ritardo, la Corte non può che esprimere la raccomandazione al Mit che ad esso sia data la massima accelerazione, che sia costantemente monitorato l’avanzamento dei progetti attualmente in fase di avvio e che siano impiegate, nei tempi più brevi possibili, secondo le priorità indicate dal Piano, le risorse stanziare nel bilancio dello Stato non ancora concretamente utilizzate. Ciò, anche, al fine di verificare la loro adeguatezza al raggiungimento degli obiettivi del Piano stesso.

Si raccomanda, infine, al Mit di rendere funzionante al più presto la piattaforma informativa, che costituisce uno strumento conoscitivo indispensabile per la razionale attuazione del Piano.

