



## **Nota ANCI sulla misura PNRR di infrastrutturazione di ricarica elettrica: quadro normativo e adempimenti dei comuni**

*A cura dell'Ufficio Energia, Mobilità sostenibile e Trasporto Pubblico Locale, Associazione Nazionale dei Comuni Italiani - Area Innovazione tecnologica, Attività Produttive, Cultura e Turismo, Politiche Giovanili, Mobilità sostenibile, PTL, Transizione Energetica e Agricoltura.*

DICEMBRE 2023

Al fine di supportare al meglio le amministrazioni comunali nella corretta gestione delle sollecitazioni che riceveranno dagli operatori a seguito della pubblicazione dei prossimi bandi per la presentazione di nuove proposte progettuali, relative alle infrastrutture di ricarica elettrica, sia su strade extra urbane sia in zone urbane, il presente documento sintetizza e ricostruisce: le misure finanziarie e azioni in corso/di prossima esecuzione, il quadro normativo attuale, gli adempimenti e opportunità per i Comuni.

### **Misure finanziarie in corso e di prossima esecuzione**

La Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3 del PNRR, al fine di promuovere lo sviluppo della mobilità elettrica, destina un importo complessivo pari a 741.320.000 euro per la realizzazione delle seguenti linee di investimento: A) l'installazione di stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in strade extra-urbane da almeno 175 kW; B) l'installazione di stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in zone urbane da almeno 90 kW; C) l'installazione di stazioni di ricarica pilota con natura sperimentale e stoccaggio di energia. La misura è gestita dal Ministero dell'Ambiente e per la Sicurezza energetica e vede come beneficiari gli operatori.

Per quanto riguarda le linee A e B, le risorse, suddivise per tipologia di installazione (superstrade, centri urbani e infrastrutture abbinate a sistemi di accumulo), sono assegnate attraverso bandi annuali nei quali viene messo a disposizione l'intero contingente previsto per ciascun anno, eventualmente incrementato delle risorse non assegnate nelle precedenti procedure e ripartito sui diversi lotti elencati in un apposito allegato al decreto.

Per dare attuazione alle linee di investimento A e B sono stati adottati il [Decreto Ministeriale n. 10 del 12 gennaio 2023](#) recante "Criteri e modalità per la concessione dei benefici la realizzazione nei centri urbani di almeno 13.755 infrastrutture di ricarica veloci per veicoli elettrici" e il [Decreto Ministeriale n. 11 del 12 gennaio 2023](#) recante "Criteri e modalità per

*la concessione dei benefici la realizzazione sulle superstrade di almeno 7.500 infrastrutture di ricarica super-veloci per veicoli elettrici”.*

Il 10 maggio 2023 sono stati pubblicati in Gazzetta Ufficiale i primi bandi per la presentazione di proposte progettuali con riferimento ad entrambe le linee di investimento e successivamente, in data 30 giugno 2023, sono stati resi noti con decreto del MASE gli esiti di entrambe le procedure di selezione.

Con riferimento ai centri urbani, in esito alla procedura di selezione, sono state assegnate risorse per un totale di 4.718 stazioni di ricarica, mentre in relazione alle strade extra-urbane sono state dichiarate non ammissibili ed escluse tutte le istanze di ammissione al beneficio pervenute al GSE, nonché soggetto gestore del bando.

Dalle recenti interlocuzioni che ANCI ha avuto con i rappresentanti del MASE e del GSE, il soggetto delegato dal Ministero all’attuazione della misura e che ha il compito di predisporre e gestire la PUN (Piattaforma Unica Nazionale), importante per i Comuni e gli enti territoriali come riferimento univoco dei dati sulle infrastrutture di ricarica installate e sulle previsioni di investimento, sia a valere su fondi pubblici che realizzate o da realizzare con fondi privati, abbiamo appreso che è in corso di finalizzazione il processo di redazione dei decreti ministeriali di aggiornamento dei criteri e delle modalità per la concessione dei benefici a fondo perduto previsti per le linee A e B dell’Investimento 4.3 della Missione 2 Componente 2 del PNRR. Il MASE prevede di pubblicare i nuovi bandi nel corso dei primi mesi del 2024. A quanto ci risulta ad oggi, salvo eventuali modifiche in fase di finalizzazione dei provvedimenti, non sono previste revisioni particolarmente rilevanti per quanto attiene alle procedure di selezione, ai requisiti di ammissibilità, ai criteri di selezione, tutte di interesse e di impatto sui Comuni, e al contributo di agevolazione.

### **Quadro normativo**

Entrambi i bandi pubblicati a maggio 2023 (all’art. 14, comma 1, lettera b)) stabiliscono che *“il soggetto beneficiario delle agevolazioni è tenuto a concludere gli interventi e porre in esercizio le infrastrutture di ricarica comprese nell’ambito per il quale è presentato il progetto entro 12 mesi dal provvedimento di concessione del contributo”.*

Ai fini dell’ammissibilità alle agevolazioni, gli articoli 7 di entrambi i bandi, al comma 2 lettera a), stabiliscono che *“qualora le infrastrutture di ricarica siano installate su suolo pubblico”* il soggetto proponente deve *“aver presentato all’ente proprietario della strada o dell’area l’istanza per l’occupazione del suolo pubblico e la realizzazione dell’infrastruttura di ricarica e per le relative opere di connessione alla rete di distribuzione concordate con il concessionario del servizio di distribuzione dell’energia elettrica competente, ai sensi di quanto previsto dal comma 14bis, dell’articolo 57, del decreto legge n. 76/2020”.*

Il citato comma 14bis, dell’articolo 57 del decreto legge 76/2020 recante misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale, convertito in legge n. 120/2020, dispone infatti che *“il soggetto che effettua l’installazione delle infrastrutture per il servizio di ricarica dei veicoli elettrici su suolo pubblico presenta all’ente proprietario della strada l’istanza per l’occupazione del suolo pubblico e la realizzazione dell’infrastruttura di ricarica e per le relative opere di connessione alla rete di distribuzione concordate con il concessionario del servizio di distribuzione dell’energia elettrica competente”.*

Inoltre, *“l’installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non è soggetta al rilascio del permesso di costruire ed è considerata edilizia libera”* (comma 14, art.57 DL 76/2020); malgrado ciò, **il Comune deve rilasciare “un provvedimento di autorizzazione**

***alla costruzione e all'occupazione del suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica, che ha una durata minima di dieci anni, e un provvedimento di durata illimitata, intestato al gestore della rete, per le relative opere di connessione”*** (comma 14).

Il combinato disposto delle suddette norme potrebbe condurre ad un'interpretazione tale da ritenere che la graduatoria del bando PNRR soddisfi da sola le esigenze di tutela della concorrenza, par condicio e trasparenza richieste per la concessione di suolo pubblico.

Ricordiamo, tuttavia, che il comma 8 dell'art. 57 del decreto-legge n. 76/2020, come derivante dalla legge di conversione e dalle modifiche successivamente introdotte, prevede che *“nel caso in cui l'infrastruttura di ricarica, per cui è richiesta l'autorizzazione, insista sul suolo pubblico o su suolo privato gravato da un diritto di servitù pubblica, il comune pubblica l'avvenuto ricevimento dell'istanza di autorizzazione nel proprio sito internet istituzionale e nella Piattaforma unica nazionale (se operativa). 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 ovvero compatibile con la programmazione degli spazi pubblici destinati alla ricarica dei veicoli elettrici adottata dal comune, 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”*.

Alla luce di quanto riportato, di per sé il bando pubblico relativo alla “Installazione di infrastrutture di ricarica elettrica” del PNRR (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3) e la successiva graduatoria di aggiudicazione non hanno i requisiti per qualificarsi come una procedura competitiva sufficiente per selezionare gli operatori a cui concedere aree pubbliche in un determinato Comune per l'installazione di infrastrutture di ricarica.

Pertanto, si suggerisce ai Comuni, ai fini del rilascio del titolo autorizzativo al proponente dell'istanza per l'occupazione del suolo pubblico e la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e per le relative opere di connessione alla rete di distribuzione, di procedere in ogni caso all'espletamento delle ulteriori fasi di evidenza pubblica, attenendosi a quanto disposto dal comma 8 dell'art. 57 DL 76/2020.

Si sottolinea, infine, che la misura “Installazione di infrastrutture di ricarica elettrica” del PNRR (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3) ha l'obiettivo di sostenere gli investimenti per la realizzazione di nuove infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici realizzate nei centri urbani e sulle superstrade. Tuttavia, la suddetta misura dovrebbe essere complementare, poiché sostenuta da fondi pubblici, ad iniziative di operatori economici interessati a installare e gestire infrastrutture di ricarica su suolo pubblico, anche a seguito di avvisi pubblici promossi dai Comuni. Invero, lo spirito e l'obiettivo di massima perseguito dalla misura prevista dal PNRR dovrebbe essere quello di assegnare agli aggiudicatari del contributo le aree “meno appetibili” in quanto considerate a fallimento di mercato, lasciando invece quelle maggiormente richieste alla concorrenza del mercato. Ciò a prescindere dal fatto che il Comune abbia o non abbia identificato mediante apposita mappatura i propri fabbisogni sul territorio di infrastrutture di ricarica, sulla base dell'analisi della domanda di mobilità esistente e potenziale. Se tale attività è frequentemente matura per i Comuni di dimensioni maggiori in seno all'attività di pianificazione e attuazione del Piano Urbano della mobilità sostenibile, anche i Comuni più piccoli è opportuno che valutino sempre il proprio assetto territoriale ed urbanistico e i propri desiderata ai fini della localizzazione delle stazioni di ricarica.

Auspicabile è invece il rilascio - con unica procedura - sia dell'autorizzazione all'occupazione di suolo pubblico e installazione dell'infrastruttura, soggetti a pagamento di canone unico relativamente alla colonnina/stazione e non allo stallo, sia dell'allaccio alla rete di distribuzione.