MISURE URGENTI PER LA SEMPLIFICAZIONE E L'INNOVAZIONE DIGITALE

Art. 57

Semplificazione delle norme per la realizzazione di punti e stazioni di ricarica di veicoli elettrici

Ai fini del presente articolo, per infrastruttura di ricarica di veicoli elettrici si intende quella di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e-ter), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. La realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici puo' avvenire:

a) all'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;

b) su strade private non aperte all'uso pubblico;

c) lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;

d) all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico. Nei casi di cui al comma 2, lettere a) e b), la ricarica del veicolo elettrico, in analogia con quanto previsto dal decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, per la ricarica pubblica, e' da considerare un servizio e non una fornitura di energia elettrica. La realizzazione di infrastrutture di ricarica e' effettuata secondo le modalita' di cui al comma 14-bis, fermo restando il rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza, la conformita' alle disposizioni del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in relazione al dimensionamento degli stalli di sosta ed alla segnaletica orizzontale e verticale. Resta fermo, in ogni caso, il rispetto delle norme per la realizzazione degli impianti elettrici, con particolare riferimento all'obbligo di dichiarazione di conformita' e di progetto elettrico, ove necessario, in base alle leggi vigenti. Le infrastrutture di ricarica di cui al comma 2, lettere c) e d), sono accessibili, in modo non discriminatorio, a tutti gli utenti stradali esclusivamente per la sosta di veicoli elettrici in fase di ricarica al fine di garantire una fruizione ottimale dei singoli punti di ricarica. All'articolo 158, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la lettera h-bis) e' sostituita dalla seguente: "h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici. In caso di sosta a seguito di completamento di ricarica, possono essere applicate tariffe di ricarica mirate a disincentivare l'impegno della stazione oltre un periodo massimo di un'ora dal termine della ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, ad eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata

di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257". I soggetti che acquistano o posseggono un veicolo elettrico, anche tramite meccanismi di noleggio a lungo termine, possono inserirne i dati sulla Piattaforma Unica Nazionale di cui all'articolo 4, comma 7-bis del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, ai fini della richiesta di cui al comma 7, con particolare riguardo alla zona e all'indirizzo di residenza e di parcheggio abituale e all'eventuale disponibilita', in tali ambiti, di punti ricarica su suolo privato. Con propri provvedimenti, adottati in conformita' ai rispettivi ordinamenti, i comuni disciplinano la programmazione dell'installazione, della realizzazione e della gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso, tenendo conto delle richieste di cui al comma 6. In tale ambito, i comuni o aggregazione di comuni, possono prevedere, ove tecnicamente possibile, l'installazione di almeno un punto di ricarica ogni sei veicoli elettrici immatricolati in relazione ai quali non risultino presenti punti di ricarica disponibili nella zona indicata con la comunicazione di cui al comma 6 e nel caso in cui il proprietario abbia dichiarato di non disporre di accesso a punti di ricarica in ambito privato. Per le finalita' programmatorie di cui al primo periodo, i comuni accedono alle informazioni presenti sulla Piattaforma unica nazionale, ivi inclusi i dati di cui all'articolo 35, comma 1, lettera c). Per le finalita' di cui al comma 7, i comuni possono consentire, anche a titolo non oneroso, la realizzazione e gestione di infrastrutture di ricarica a soggetti pubblici e privati, anche prevedendo una eventuale suddivisione in lotti, da assegnare mediante procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie. Resta fermo che un soggetto pubblico o privato puo' comunque richiedere al comune con le modalita' di cui al comma 3-bis l'autorizzazione per la realizzazione e l'eventuale gestione delle infrastrutture di ricarica, anche solo per una strada o un'area o un insieme di esse. Nel caso in cui l'infrastruttura di ricarica, per cui e' richiesta l'autorizzazione, insista sul suolo pubblico o su suolo privato gravato da un diritto di servitu' pubblica, il comune pubblica l'avvenuto ricevimento dell'istanza di autorizzazione nel proprio sito internet istituzionale e nella Piattaforma unica nazionale di cui all'articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, dal momento della sua operativita'. Decorsi quindici giorni dalla data di pubblicazione, l'autorizzazione puo' essere rilasciata al soggetto istante. Nel caso in cui piu' soggetti abbiano presentato istanza e il rilascio dell'autorizzazione a piu' 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 imparzialita', parita' di trattamento e non discriminazione tra gli operatori. I comuni possono prevedere la riduzione o l'esenzione del canone di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 27 dicembre 2019 n. 160 per i punti di ricarica, nel caso in cui gli stessi eroghino energia di provenienza certificata da energia rinnovabile. In ogni caso, il canone di occupazione di suolo pubblico deve essere calcolato sullo spazio occupato dalle infrastrutture di ricarica senza considerare gli stalli di sosta degli

autoveicoli che rimarranno nella disponibilita' del pubblico. In caso di applicazione della riduzione o dell'esenzione di cui al comma 9, se a seguito di controlli non siano verificate le condizioni previste, i comuni possono richiedere il pagamento, per l'intero periodo per cui e' stata concessa l'agevolazione, del canone di occupazione di suolo pubblico e della tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche, applicando una maggiorazione a titolo sanzionatorio fino al 30 per cento dell'importo. Per le infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici e ibridi plug-in, quanto previsto dai commi 2 e 2-bis dell'articolo 95 del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, e' sostituito da una dichiarazione sottoscritta dai soggetti interessati, da comunicare all'Ispettorato del Ministero competente per territorio, da cui risulti l'assenza o la presenza di interferenze con linee di telecomunicazione e il rispetto delle norme che regolano la materia della trasmissione e distribuzione di energia elettrica. In tali casi i soggetti interessati non sono tenuti alla stipula degli atti di sottomissione previsti dalla normativa vigente. L'ARERA, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, definisce misure tariffarie riferite esclusivamente alle componenti a copertura dei costi di rete e degli oneri generali di sistema, applicabili a punti di prelievo di energia elettrica che alimentano infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico, tenuto conto dell'obbligo di cui al comma 12-ter, nonche' al fine di favorire la diffusione di veicoli alimentati ad energia elettrica assicurando lo sviluppo razionale ed efficiente delle reti elettriche e definendo, ove necessario, le modalita' di misura dell'energia elettrica destinata alla ricarica. Qualora le misure tariffarie di cui al comma 12 includano interventi che comportano uno sconto sulle componenti tariffarie da applicare a copertura degli oneri generali di sistema applicabili all'energia destinata alla ricarica, tali interventi sono efficaci qualora compatibili con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di stato e hanno natura transitoria per il periodo strettamente necessario alla diffusione dei veicoli elettrici, definito con decreto del Ministero della transizione ecologica, sentita l'ARERA; con il medesimo decreto sono altresi' valutate le eventuali modalita' di copertura in caso di ammanco di gettito di oneri generali. Gli operatori dei punti di ricarica in luoghi accessibili al pubblico, di cui all'articolo 4 comma 9 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, che scelgono di avvalersi delle misure tariffarie di cui al comma 12 del presente articolo sono tenuti a trasferire il beneficio agli utilizzatori finali del servizio di ricarica, anche nei casi in cui cio' non sia gia' previsto da condizioni fissate dall'ente locale competente. Le concessioni rilasciate a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ivi compreso il rinnovo di quelle esistenti, prevedono che le aree di servizio di cui all'articolo 61 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, vengano dotate delle colonnine di ricarica per i veicoli elettrici. Conseguentemente, sono aggiornati il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, di cui all'articolo 17-septies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e il Piano di ristrutturazione delle aree di servizio autostradali. (35) All'articolo 17-terdecies, comma 1, del decreto-legge 22

giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, dopo le parole: "ad esclusiva trazione elettrica," sono inserite le seguenti: "ovvero a trazione ibrida con l'installazione di motori elettrici,". All'articolo 23 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, i commi 2-bis e 2-ter sono abrogati. In conseguenza di quanto disposto dal primo periodo, l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non e' soggetta al rilascio del permesso di costruire ed e' considerata attivita' di edilizia libera. Ai fini della semplificazione dei procedimenti, 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. Le procedure sono soggette all'obbligo di richiesta semplificata e l'ente che effettua la valutazione, come previsto dall'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, rilascia entro trenta giorni 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. Il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 3 agosto 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 290 del 13 dicembre 2017, cessa di avere efficacia. Con regolamento da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto sono adottate le disposizioni integrative e modificative del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in coerenza con le disposizioni del presente articolo. Dall'attuazione del presente articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono alle attivita' previste con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Versione in vigore dal 18 novembre 2022, non più in vigore dal 3 gennaio 2026 · versione 31

RIFERIMENTI NORMATIVI

Atto	Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale
Estremi	Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76
Titolo	IV — Semplificazioni in materia di attività di impresa, ambiente e green economy
Capo	III — Semplificazioni in materia di green economy
Pubblicazione	Gazzetta Ufficiale del 16 luglio 2020

NOTE DI AGGIORNAMENTO

(35) La L. 5 agosto 2022, n. 118 ha disposto (con l'art. 12, comma 2) che "A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'articolo 57, comma 13, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, si applica anche alle concessioni gia' in essere alla data di entrata in vigore della predetta disposizione e non ancora oggetto di rinnovo. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. A tal fine, le amministrazioni provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente".

Fonte del testo: dati aperti ufficiali, licenza CC BY 4.0
Fonti e licenze su iuspedia.it/fonti-e-metodologia. Il testo non ha carattere di ufficialità: fa fede quello pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Documento generato da Iuspedia.it il 25 novembre 2026
https://www.iuspedia.it/misure-urgenti-per-la-semplificazione-e-l-innovazione-digitale/art-57-semplificazione-delle-norme-per-la-realizzazione-di-punti-e-stazioni/versione/31

Inquadra il QR code per aprire la pagina su Iuspedia.it