

**ATTO CAMERA****INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA IN COMMISSIONE 5/03227**[scarica pdf](#)**Dati di presentazione dell'atto**

Legislatura: 19  
Seduta di annuncio: 396 del 10/12/2024

**Firmatari**

Primo firmatario: [PAVANELLI EMMA](#)  
Gruppo: MOVIMENTO 5 STELLE  
Data firma: 10/12/2024

Elenco dei co-firmatari dell'atto

<b>Nominativo co-firmatario</b>	<b>Gruppo</b>	<b>Data firma</b>
<a href="#">APPENDINO CHIARA</a>	MOVIMENTO 5 STELLE	10/12/2024
<a href="#">CAPPELLETTI ENRICO</a>	MOVIMENTO 5 STELLE	10/12/2024
<a href="#">FERRARA ANTONIO</a>	MOVIMENTO 5 STELLE	10/12/2024

**Commissione assegnataria**

Commissione: [X COMMISSIONE \(ATTIVITA' PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO\)](#)

**Destinatari**

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA delegato in data 10/12/2024

Stato iter: IN CORSO  
Atto Camera

Interrogazione a risposta immediata in commissione 5-03227  
presentato da  
PAVANELLI Emma  
testo di  
Martedì 10 dicembre 2024, seduta n. 396

PAVANELLI, APPENDINO, CAPPELLETTI e FERRARA. — *Al Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.* — Per sapere – premesso che:

nel settore della ricarica pubblica dei veicoli elettrici, l'energia rappresenta una spesa operativa significativa che gli operatori devono gestire, in particolare con un basso utilizzo dell'infrastruttura di ricarica;

per sostenere la transizione energetica e promuovere la decarbonizzazione dei trasporti, alcuni Paesi europei hanno applicato misure, per ridurre il costo totale dell'energia;

dallo studio commissionato da Motus-E e realizzato dalla società di consulenza Afry emerge che gli operatori delle colonnine di ricarica delle auto elettriche, in Italia, pagano, per l'acquisto dell'elettricità, tariffe fino a 7,5 volte più elevate rispetto ad altri Stati membri come Francia, Germania e Spagna;

nel dettaglio, nello studio è riportato che «la tariffa italiana è la più alta di tutte, soprattutto in media tensione dove gli oneri di sistema e generali rappresentano la gran parte di essa, mentre i termini in potenza generano la maggior parte dei costi nelle configurazioni in media tensione, soprattutto quando il fattore di utilizzo è basso»;

inoltre, l'Italia sarebbe il contesto più oneroso per gli operatori in tutte le cinque configurazioni di ricarica considerate e, segnatamente: *i*) Tipo 1, bassa tensione, punto di consegna (Pod) da 50 kilowatt, consumo 8.000 kilowattora/anno, fattore di utilizzo elettrico (Fue) dell'1,83 per cento; *ii*) Tipo 2, bassa tensione, Pod da 99 kilowatt, consumo 15.000 kilowattora/anno, Fue dell'1,73 per cento; *iii*) Tipo 3, media tensione, Pod da 250 kilowatt, consumo 37.000 kilowattora/anno, Fue dell'1,69 per cento; *iv*) Tipo 4, media tensione, Pod da 600 kilowatt, consumo 85.000 kilowattora/anno, Fue dell'1,62 per cento; *v*) Tipo 5, media tensione, Pod da 1.200 kilowatt, consumo 130.000 kilowattora/anno, Fue dell'1,24 per cento;

nella configurazione *sub i*), la tariffa italiana è pari a quella della Germania ma il doppio di quella spagnola e il triplo di quella francese. Nella configurazione *sub ii*) la tariffa italiana è raddoppiata rispetto a Spagna e Francia;

l'elevato costo dell'energia è uno dei fattori che frenano la diffusione di una rete di ricariche di veicoli –:

quali iniziative di competenza intenda assumere per ridurre il costo dell'energia per gli operatori delle colonnine di ricarica dei veicoli elettrici, anche al fine di rendere più efficace e rapida la diffusione dell'infrastruttura per la mobilità elettrica in tutto il territorio nazionale.

(5-03227)

Atto Camera

Risposta scritta pubblicata Mercoledì 11 dicembre 2024  
nell'allegato al bollettino in Commissione X (Attività produttive)  
5-03227

In merito al quesito posto, è necessario rammentare che, fin dal 2010, il settore della mobilità elettrica è stata oggetto di analisi, pubblicazioni e iniziative regolatorie promosse da ARERA. L'Autorità pertanto già studia i possibili impatti sulle reti elettriche e sugli equilibri tariffari, anche per ottimizzare il peso delle componenti tariffarie legate ai servizi di trasmissione, distribuzione, misura dell'energia elettrica e agli oneri generali di sistema sui prezzi finali di ricarica dei veicoli elettrici.

Riguardo allo studio citato dall'interrogante, in assenza degli elementi necessari a ricostruire le argomentazioni, ARERA ha rilevato che esso si concentra sulla spesa unitaria sostenuta dal gestore della stazione di ricarica (CPO) per la fornitura di energia elettrica, un fattore che non è sempre preminente nella determinazione del prezzo finale pagato dagli automobilisti. Molto dipende anche dal tipo di infrastruttura di ricarica considerata, nonché dalla qualità del servizio reso al cliente.

Nello studio, l'analisi per la stima del costo dell'energia appare non esauriente. Ad esempio, la voce indicata come «oneri generali e altre componenti», include i contributi fissati dall'Autorità per coprire i costi di prestazioni definite dal Legislatore, quali ad esempio agevolazioni, incentivi, *bonus* sociali, efficienza energetica.

Si osserva che la struttura tariffaria applicata in Italia consiste nella somma di tre componenti: una «quota fissa» (per punto), di una «quota potenza» (proporzionale al picco prelevato ogni mese), e di una «quota energia» (proporzionale all'energia prelevata). Ne risulta che la spesa tariffaria media, sostenuta dai gestori delle stazioni di ricarica connesse in media tensione, non è costante, ma tende a crescere con la potenza, ed invece a decrescere con il volume di energia prelevata.

In altri termini, la spesa tariffaria media risulta tanto più bassa quanto più la stazione di ricarica è effettivamente utilizzata. Si può quindi ritenere che tale valore, relativamente alto in Italia, sia legato al bassissimo tasso di utilizzo attuale. Si potrebbe ottenere un miglioramento, da un lato applicando le migliori tecnologie disponibili per ridurre il fabbisogno di potenza a parità di servizio di ricarica reso, e dall'altro aumentando i volumi di energia prelevata, ad esempio grazie ad una migliore localizzazione della stazione o ad un aumento del parco di veicoli elettrici circolanti. Si tratta di condizioni plausibili in un futuro prossimo,

considerando lo sviluppo del mercato.

Considerato che oggi in Italia oltre l'80 per cento dell'energia viene ricaricato presso abitazioni o luoghi di lavoro, la ricarica in luoghi pubblici soddisfa una quota minoritaria del fabbisogno. Per questa tipologia di accesso, l'Autorità ha definito una struttura tariffaria «monomia», ossia espressa solo in funzione del volume di energia prelevata, senza componenti fisse o proporzionali alla potenza prelevata. La tariffa è applicabile su richiesta ai punti di prelievo in bassa tensione dedicati esclusivamente al servizio di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico.

Anche al fine di garantire l'equità delle tariffe, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ha implementato la Piattaforma Unica Nazionale (PUN) dei punti di ricarica elettrica, attiva su apposito portale *internet* dal 27 marzo scorso: oltre alla mappa dei punti di ricarica presenti sul territorio, prossimamente si potrà anche accedere alle informazioni riguardanti i prezzi praticati.

Il Ministero delle imprese e del *made in Italy* ha altresì avviato in via sperimentale un monitoraggio al momento rivolto ai principali operatori del mercato, ed analogo a quello usato con i distributori di carburanti. L'obiettivo è rilevare il costo di ricarica, sia in applicazione di tariffe a consumo sia in abbonamento, nonché in caso di differenziazione di prezzi per fasce orarie.

Infine, è allo studio del Governo la proposta di ARERA su eventuali agevolazioni da rivolgere direttamente agli automobilisti, quindi non in relazione con le tariffe elettriche pagate dai gestori dei punti di ricarica. Si tratterebbe pertanto di incentivi mirati per coloro che trovano barriere all'acquisto di un veicolo elettrico, di natura socio-economica o legati ad altri aspetti, quali l'indisponibilità di punti di ricarica privati.

**Classificazione EUROVOC:**

*EUROVOC (Classificazione automatica provvisoria, in attesa di revisione):*

prezzo dell'energia

veicolo elettrico

spese operative

dazi doganali