Roma, novembre 2026
Camera dei deputati
X Commissione Attività produttive, commercio e turismo

Oggetto: Osservazioni e proposte di Motus-E sul disegno di legge «Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026» (A.C. 3120)

1. Premessa

Motus-E ringrazia il Presidente e i componenti della X Commissione Attività produttive, commercio e turismo per l'opportunità di contribuire all'esame del disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026 (A.C. 3120).

Motus-E è la prima associazione italiana che riunisce i principali stakeholder industriali, commerciali e accademici della mobilità elettrica. Fondata nel 2018, conta oggi oltre 100 associati tra costruttori di veicoli, utilities, operatori e fornitori di infrastrutture di ricarica, imprese della filiera delle batterie, società di noleggio, università, centri di ricerca e associazioni, e opera per accompagnare e accelerare la transizione del settore dei trasporti verso la mobilità elettrica.

La presente memoria si concentra sul Capo I del disegno di legge, che reca la riforma della distribuzione dei carburanti e collega in modo esplicito la razionalizzazione della rete (oltre 22.000 impianti, una quota rilevante dei quali con volumi erogati molto contenuti) allo sviluppo dei vettori energetici alternativi e, in particolare, della ricarica elettrica ad alta potenza. Di specifico interesse per l'Associazione sono:

- l'**articolo 2**, che prevede che, a partire dal 1° gennaio 2028, non potranno essere rilasciate autorizzazioni per impianti che non prevedano anche la distribuzione di almeno un vettore energetico alternativo ai combustibili fossili, secondo la definizione del regolamento (UE) 2023/1804 (AFIR), che comprende l'energia elettrica;
- l'**articolo 5**, che riconosce ai titolari di impianti stradali che li convertano, entro il 31 dicembre 2028, in stazioni di ricarica veloce con potenza pari o superiore a 90 kW per singola infrastruttura (ovvero in impianti di distribuzione di biocarburanti) un contributo fino al 50 per cento delle spese;
- l'**articolo 6**, che estende fino al 31 dicembre 2028 alle infrastrutture di ricarica connesse a tali trasformazioni, anche se non finanziate dal PNRR, il meccanismo di silenzio-assenso previsto dall'articolo 12, comma 16-bis, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, per l'occupazione del suolo pubblico, la realizzazione dell'infrastruttura e le relative opere di connessione alla rete.

Motus-E valuta con favore l'impostazione delle disposizioni del Capo I orientate alla transizione della rete. La riconversione degli impianti meno efficienti può rendere disponibili per la ricarica ad alta potenza siti già accessibili e serviti dalla viabilità, mentre l'articolo 6 riconosce che la certezza dei tempi autorizzativi è una condizione abilitante per gli investimenti. Proprio per questo, l'Associazione ritiene che l'efficacia del provvedimento, anche alla luce della finalità propria della legge annuale, volta a rimuovere gli ostacoli regolatori all'apertura dei mercati, dipenda dalla capacità di estendere queste condizioni all'intero settore della ricarica. In tale prospettiva, la memoria illustra tre proposte di intervento.

2. Le criticità nella realizzazione delle infrastrutture di ricarica

La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica ad accesso pubblico richiede il coordinamento di una pluralità di soggetti: gli uffici comunali, l'operatore della ricarica, il gestore della rete di distribuzione e, nelle aree soggette a tutela, le Soprintendenze e gli altri enti preposti ai vincoli.

L'esperienza degli associati mostra che i ritardi raramente dipendono da carenze progettuali o da rischi tecnici, ma sono piuttosto riconducibili alla frammentazione procedurale e a interpretazioni difformi delle medesime disposizioni.

Il legislatore ha già delineato un modello semplificato. L'articolo 57, comma 14-bis, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, prevede un'istanza unica all'ente proprietario della strada per l'occupazione del suolo pubblico, la realizzazione dell'infrastruttura e le opere di connessione, con il rilascio entro trenta giorni di un provvedimento di durata minima decennale. Nella prassi, tuttavia, il termine è largamente disatteso e ciascuno dei quasi 8.000 Comuni tende ad adottare regolamenti, prassi e tempistiche propri. Per un investitore, non poter prevedere quando un sito entrerà in esercizio si traduce in un rischio finanziario elevato, che grava soprattutto sugli investimenti sostenuti interamente con capitali privati. In questo quadro, tre profili richiedono un intervento puntuale.

Tempi certi. Il silenzio-assenso introdotto dall'articolo 12, comma 16-bis, del decreto-legge n. 19 del 2024 per i progetti finanziati dal PNRR ha reso i procedimenti più rapidi e prevedibili, consentendo alle amministrazioni di concentrare le proprie risorse sui casi che presentano effettive criticità. L'articolo 6 del disegno di legge ne riconosce l'efficacia, ma lo estende alle sole infrastrutture collegate alla trasformazione della rete carburanti, introducendo regimi procedurali diversi per opere identiche.

Durata dei titoli. La gran parte dei Comuni si attesta sul minimo decennale previsto dalla legge per l'occupazione del suolo pubblico: un orizzonte non coerente con i tempi di ammortamento degli investimenti, né con gli obblighi di rinnovo tecnologico imposti dalla disciplina europea, che richiederanno nuovi investimenti nel corso della stessa concessione.

Aree vincolate. Il silenzio-assenso, per espressa previsione normativa, non opera in presenza di vincoli ambientali, paesaggistici o culturali. Proprio in queste aree il procedimento paesaggistico, in assenza di una disciplina semplificata espressamente riferita alle infrastrutture di ricarica, può allungare i tempi in misura significativa e imprevedibile.

A questi profili, che riguardano la ricarica ad accesso pubblico, si aggiunge una questione relativa alla ricarica privata: l'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2027, dell'obbligo di certificare i nuovi punti di ricarica non accessibili al pubblico secondo l'Allegato X della norma CEI 0-21, relativo al Controllore di Infrastruttura di Ricarica (CIR), sulla quale Motus-E si sofferma nelle conclusioni.

3. Le proposte di Motus-E

3.1 Estendere il silenzio-assenso a tutte le infrastrutture di ricarica

L'articolo 6 applica fino al 31 dicembre 2028, anche al di fuori del PNRR, il meccanismo dell'articolo 12, comma 16-bis, del decreto-legge n. 19 del 2024: in assenza di vincoli ambientali, paesaggistici, culturali o derivanti dalla normativa dell'Unione europea, l'istanza per l'occupazione del suolo pubblico, la realizzazione dell'infrastruttura e le relative opere di connessione si intende accolta se, entro trenta giorni, l'ente proprietario della strada non comunica un provvedimento di diniego. La semplificazione resta tuttavia circoscritta all'installazione delle infrastrutture di ricarica «ove finalizzata alla trasformazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1».

Motus-E propone di estendere il medesimo meccanismo, per lo stesso periodo e alle stesse condizioni, a tutte le infrastrutture di ricarica di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e-ter), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, indipendentemente dal collegamento con la trasformazione della rete carburanti e dalla fonte di finanziamento.

La distinzione introdotta dall'articolo 6 non trova giustificazione nella natura degli interventi: a prescindere dalla localizzazione, gli operatori affrontano le medesime procedure per l'occupazione del suolo pubblico, la realizzazione dell'infrastruttura e le opere di connessione.

Mantenere due regimi per opere identiche determinerebbe un'asimmetria tra operatori che competono nello stesso mercato, in contrasto con la finalità pro-concorrenziale del provvedimento, e lascerebbe privi di semplificazione proprio gli investimenti realizzati con risorse interamente private al di fuori della rete carburanti.

L'estensione non introduce un nuovo regime autorizzativo né alcuna forma di autorizzazione automatica e indiscriminata. Il meccanismo continuerebbe a operare solo in assenza di vincoli e limitatamente alle istanze relative al suolo pubblico e alle opere di connessione; resterebbe ferma la facoltà dell'ente proprietario della strada di imporre prescrizioni anche dopo la scadenza del termine e di intervenire in autotutela ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241. La misura conserverebbe carattere temporaneo e potrebbe costituire un utile banco di prova per meccanismi fondati su termini certi, in linea con l'orientamento della Commissione europea che, con lo European Grids Package del dicembre 2025, ha proposto di semplificare in modo significativo le procedure autorizzative per le infrastrutture di ricarica, assoggettandole a termini massimi certi.

LA PROPOSTA DI MOTUS-E: Sopprimere, all'articolo 6, comma 1, le parole «ove finalizzata alla trasformazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della presente legge,» e, conseguentemente, adeguare la rubrica, così da applicare fino al 31 dicembre 2028 il silenzio-assenso all'installazione di tutte le infrastrutture di ricarica, anche non finanziate dal PNRR.

3.2 Portare a vent'anni la durata dei titoli per l'occupazione del suolo pubblico

L'articolo 57, comma 14-bis, del decreto-legge n. 76 del 2020 stabilisce che il provvedimento di autorizzazione alla costruzione e all'occupazione del suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica abbia una durata minima di dieci anni. Nella prassi, la gran parte dei Comuni si attesta su tale soglia, comprimendo in modo significativo la capacità di pianificazione industriale degli operatori.

Un orizzonte decennale non è coerente con la struttura degli investimenti che, tra hardware, software, opere civili, connessione alla rete e manutenzione ordinaria e straordinaria, richiedono in via ordinaria un periodo di ammortamento non inferiore a vent'anni. La criticità è destinata ad accentuarsi per effetto della disciplina europea: il regolamento delegato (UE) 2025/656 della Commissione, che modifica il regolamento AFIR, impone infatti dal 1° gennaio 2027 standard tecnici aggiornati ai punti di ricarica di nuova installazione e a quelli ristrutturati, intendendo per ristrutturazione la sostituzione significativa o completa delle apparecchiature. Gli operatori sono dunque chiamati a nuovi investimenti nel corso della stessa concessione, senza la certezza di poterli recuperare. Il confronto europeo conferma il divario: la città di Madrid, ad esempio, prevede concessioni di durata trentennale. Un orizzonte concessorio stabile e adeguato favorisce inoltre l'ingresso di nuovi operatori e la concorrenza nel mercato della ricarica, a beneficio degli utenti.

LA PROPOSTA DI MOTUS-E: Elevare da dieci a venti anni la durata minima del provvedimento di cui all'articolo 57, comma 14-bis, del decreto-legge n. 76 del 2020 e prevedere che, in caso di rinnovo tecnologico delle infrastrutture, l'ente proprietario della strada, su istanza dell'interessato, rimoduli la durata dei provvedimenti di occupazione del suolo pubblico, anche già rilasciati, per un periodo tale da consentire il recupero degli investimenti effettuati e il ritorno del capitale investito.

3.3 Garantire una procedura paesaggistica semplificata nelle aree vincolate

Le infrastrutture di ricarica sono qualificate dalla legge come opere di urbanizzazione primaria (articolo 17-sexies, comma 1, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83) e l'installazione di quelle ad accesso pubblico è considerata attività di edilizia libera (articolo 57 del decreto-legge n. 76 del 2020). Il regolamento sull'autorizzazione paesaggistica semplificata, adottato con decreto del

Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, non le menziona tuttavia espressamente. Ne deriva il rischio di interventi con tempi più lunghi ed esiti difformi sul territorio.

Motus-E propone di ricondurre espressamente tali interventi alla procedura autorizzativa paesaggistica semplificata. La soluzione non attenua la tutela del paesaggio: la valutazione di compatibilità resta in capo alle amministrazioni competenti, ma con tempi e oneri proporzionati a interventi di impatto contenuto, analoghi a quelli già elencati nell'Allegato B. La proposta completa inoltre l'impianto dell'articolo 6: dove la presenza di vincoli esclude il silenzio-assenso, la procedura semplificata assicura comunque tempi certi, anche a beneficio delle riconversioni di impianti situati nei centri abitati incentivate dall'articolo 5.

LA PROPOSTA DI MOTUS-E: Inserire nell'Allegato B del decreto del Presidente della Repubblica n. 31 del 2017 un nuovo punto B.43, che assoggetti alla procedura autorizzativa paesaggistica semplificata la realizzazione in aree vincolate di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici, nonché delle opere accessorie e delle cabine elettriche dedicate al loro collegamento alla rete.

4. Conclusioni

In sintesi, Motus-E chiede alla Commissione di valutare, nel corso dell'esame del disegno di legge:

1. l'estensione del silenzio-assenso previsto dall'articolo 6 a tutte le infrastrutture di ricarica, fino al 31 dicembre 2028, indipendentemente dal collegamento con la trasformazione della rete carburanti e dalla fonte di finanziamento;
2. l'innalzamento a venti anni della durata minima dei titoli per l'occupazione del suolo pubblico, con la possibilità di rimodularne la durata in caso di rinnovo tecnologico, anche per i titoli già rilasciati;
3. l'inserimento delle infrastrutture di ricarica, delle opere accessorie e delle cabine elettriche dedicate tra gli interventi soggetti a procedura paesaggistica semplificata nelle aree vincolate.

Si tratta di interventi di natura ordinamentale, che non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e che rafforzerebbero l'efficacia del Capo I, estendendo all'intero mercato della ricarica le condizioni di certezza che il disegno di legge già riconosce come necessarie per la trasformazione della rete carburanti.

Motus-E richiama infine l'attenzione della Commissione sull'**esigenza di differire il termine di entrata in vigore dell'obbligo relativo al CIR**. L'articolo 45-bis del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, introdotto dal decreto legislativo 9 gennaio 2026, n. 5, di recepimento della direttiva (UE) 2023/2413 (RED III), prevede che dal 1° gennaio 2027 i punti di ricarica di potenza standard non accessibili al pubblico, di nuova installazione o sostituiti, siano certificati secondo l'Allegato X della norma CEI 0-21. Il termine, originariamente fissato al 30 giugno 2026, è già stato differito dal decreto-legge 20 febbraio 2026, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 aprile 2026, n. 49. Il tempo residuo appare tuttavia insufficiente a consentire a produttori, organismi di certificazione e installatori di completare l'adeguamento in modo ordinato, con il rischio di rallentare il mercato della ricarica. Si tratta peraltro di un requisito fondato su una norma tecnica nazionale, privo di un corrispondente puntuale nella disciplina europea, che rischia di imporre lo sviluppo di prodotti dedicati al solo mercato italiano. Motus-E auspica pertanto **un congruo differimento del termine**, da disporre nell'ambito del presente provvedimento o, considerata l'imminenza della scadenza, nel primo veicolo normativo utile.

Nel ringraziare nuovamente la Commissione per l'attenzione, Motus-E resta a disposizione per ogni necessità di approfondimento tecnico.