

DDL Concorrenza AS 1578

Memoria Elettricità Futura

25 settembre 2025

Nell'ambito delle finalità di rimozione degli ostacoli regolatori all'apertura dei mercati e di promozione della concorrenza, si condivide l'attenzione dedicata dal DDL in esame alle disposizioni in materia di servizi pubblici locali e alla mobilità elettrica in particolare, annoverata tra i settori prioritari per la crescita economica del Paese.

Il disegno di legge annuale per la concorrenza rappresenta un intervento normativo di rilievo ed un'occasione importante di semplificazione e miglioramento del quadro normativo in ottica pro-concorrenziale e a tutela dei consumatori e della loro libertà di scelta.

Tuttavia, dalla lettura del testo in esame, con riferimento al settore della mobilità elettrica, emergono alcuni profili critici che suggeriscono l'opportunità di una - seppur minima - revisione di alcune disposizioni, affinché le misure risultino maggiormente coerenti con gli obiettivi di promozione della concorrenza.

Si coglie inoltre l'occasione per suggerire l'opportunità di interventi ulteriori che (incidendo sul medesimo art 57 del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 e oggetto di modifica all'art 3 del DDL) intervengono sulle procedure di autorizzazione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici la cui diffusione costituisce un presupposto concreto ed imprescindibile per lo sviluppo del settore e conseguentemente per la transizione energetica e la decarbonizzazione dei trasporti.

Un quadro normativo e amministrativo adeguato è essenziale per favorire investimenti, garantire la concorrenza e assicurare la massima efficienza nell'erogazione dei servizi a beneficio della collettività.

Adeguamento dei criteri di selezione per assegnazione priorità (art 3 DDL)

Con specifico riferimento al testo del disegno di legge si osserva che all'articolo 3 sarebbe opportuna una modifica al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture per le stazioni di ricarica elettrica. In particolare, sarebbe opportuno innalzare dal 40% al 50% il riferimento alla quota detenuta dai soggetti che presentano istanze che viene individuato come criterio di priorità nell'accoglimento delle istanze. Infatti, solo quote di mercato pari o superiori al 50% possono determinare una presunzione di dominanza, mentre quote inferiori non sono indicative di per sé di posizioni dominanti (cfr. paragrafo 26 della proposta di Linee direttrici della Commissione Europea sull'applicazione dell'articolo 102 attualmente in discussione e la prassi decisionale ivi richiamata) e dunque non necessitano di essere penalizzate.

Onde assicurare massima trasparenza ed equità, sarebbe inoltre opportuno precisare cosa si intende con "richieste comparabili": la PA deve garantire una procedura trasparente, equa e non discriminatoria e, dunque, è importante che *ab origine* si faccia chiarezza sui criteri che saranno seguiti per la selezione delle offerte presentate dai *Charging Point Operator* (CPO) interessati a installare infrastrutture di ricarica. Dovrebbero dunque rientrare nelle "richieste comparabili" quelle relative a infrastrutture di ricarica che presentano le medesime caratteristiche, facendo riferimento a parametri di tipo tecnico-qualitativo, come - a titolo esemplificativo e non esaustivo - la potenza delle infrastrutture di ricarica, la qualità dell'assistenza fornita dai CPO, la disponibilità del servizio di ricarica ad hoc. A tal fine è importante specificare che la soglia percentuale si applicherà distintamente per infrastrutture di potenza standard (AC) ed infrastrutture ad alta potenza (DC e HPC).

Sempre al fine di favorire lo sviluppo del settore, sarebbe necessario considerare la presenza degli operatori almeno con riferimento al territorio provinciale in luogo di quello comunale. Infatti, tenuto conto dello stadio di sviluppo in cui si trova il mercato della mobilità elettrica in Italia e la disomogeneità della penetrazione delle auto elettriche, il territorio comunale appare un ambito geografico troppo ristretto ed eccessivamente limitante, considerato il numero esiguo di infrastrutture su cui, in alcuni casi, si troverebbe ad essere calcolata la quota di mercato del singolo operatore.

L'ambito provinciale è più adeguato di quello comunale come ambito entro il quale le diverse infrastrutture di ricarica possano risultare in concorrenza fra loro, soprattutto in relazione ai comuni più piccoli, dato che ad esempio nei comuni che contano al loro interno solo una o due infrastrutture di ricarica, tale numero costituirebbe già di per sé una quota maggioritaria di mercato.

Durata della concessione e sostenibilità degli investimenti

Sarebbe importante inoltre cogliere l'occasione per intervenire sulla medesima norma in materia di installazione di infrastrutture di ricarica (art 57) adeguando la durata delle autorizzazioni per l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico alle esigenze di pianificazione degli investimenti e stabilità degli operatori oltreché alle condizioni tecnologiche del settore.

La durata minima delle autorizzazioni per l'installazione di infrastrutture di ricarica, attualmente fissata in dieci anni, si rivela insufficiente rispetto a tali esigenze dato che la maggior parte dei comuni si adegua di fatto a questo limite minimo nella durata. Ciò costituisce un ostacolo significativo allo sviluppo della mobilità elettrica in Italia, ponendo il Paese in una posizione di svantaggio rispetto ad altre nazioni europee.

A mero titolo di esempio, si evidenzia che nella città di Madrid la durata della concessione è pari a trent'anni, con una conseguente maggiore attrattività del mercato.

Considerando l'entità degli investimenti richiesti e l'onore degli adempimenti amministrativi previsti per l'installazione e la manutenzione delle infrastrutture (hardware, software, opere civili, manutenzioni annuali), risulta necessario infatti prevedere orizzonti temporali più lunghi, per garantire la sostenibilità economica dell'iniziativa ed essere in linea con gli obiettivi nazionali di elettrificazione dei trasporti.

Inoltre, sempre in ottica di massimizzazione della certezza del quadro normativo di riferimento è importante precisare che la decorrenza dell'autorizzazione e della conseguente convenzione dovrebbe coincidere con la data di connessione alla rete e quindi dell'effettiva operatività dell'infrastruttura.

Infine, in coerenza rispetto a quanto sopra indicato, sarebbe opportuno prevedere anche la possibilità per l'ente gestore della strada di rimodulare la durata della concessione per quegli operatori che si impegnano al rinnovo tecnologico delle infrastrutture di ricarica.