

Ricaricare l'Italia: manifesto per un'infrastruttura strategica per il Paese

Introduzione

La mobilità elettrica è **una priorità strategica per le prospettive industriali, economiche e sociali dell'Italia**. Il nostro Paese ha il talento e le capacità per essere un riferimento internazionale anche in questo settore, motore di occupazione e creazione di sviluppo, e per rendersi protagonista di una delle più profonde trasformazioni tecnologiche del nostro tempo. **Già oggi, nel mondo, un'auto venduta ogni cinque è 100% elettrica**. Diventa pertanto urgente e imprescindibile reagire con la massima tempestività per cogliere le opportunità derivanti da questo megatrend industriale.

Il nostro Paese, attraverso il Piano Nazionale Integrato Energia-Clima (PNIEC) - aggiornato dal Governo nel 2024 - si è meritoriamente dato obiettivi di penetrazione dei veicoli elettrici molto sfidanti, funzionali a innescare un meccanismo virtuoso che coinvolge parallelamente domanda e offerta, cittadini e industria. I target fissati dall'esecutivo - **6,6 milioni di veicoli ricaricabili a batteria circolanti entro il 2030 e il 34,2% di energia rinnovabile nel settore trasporti** - richiedono necessariamente una rete di ricarica a uso pubblico capillare, efficiente e competitiva.

Per costruire questa infrastruttura strategica **sono stati realizzati ingenti investimenti privati da parte di aziende italiane e straniere, già pari a 1,8 miliardi di euro, con riflessi estremamente positivi anche sull'occupazione e sul tessuto imprenditoriale locale** lungo tutta la catena del valore: progettazione e produzione dei sistemi di ricarica (dove l'Italia vanta campioni a livello internazionale), pianificazione dello sviluppo della rete, installazione e posa in opera dell'infrastruttura, manutenzione e assistenza alla rete ivi inclusi tutti i servizi digitali e di connessione necessari alla corretta erogazione del servizio di ricarica pubblica.

L'Italia ha messo a terra in pochi anni una rete di ricarica a uso pubblico in costante crescita. A settembre 2025 si contano **oltre 70.000 punti di ricarica installati**, con un forte sviluppo di tutte le tecnologie disponibili — quick, fast e ultra-fast — per rispondere alle diverse esigenze dei clienti. La rete mostra un **tasso di crescita medio annuo del 31% e un incremento significativo delle stazioni fast e ultra-fast, aumentate mediamente del 77% annuo** nel periodo 2019-2025. Questi risultati dimostrano che la filiera nazionale della ricarica è parte integrante ed essenziale della catena del valore che rende possibile la vendita e l'utilizzo dei veicoli elettrici. Un settore, quello automobilistico, che in Italia — considerando prodotti e servizi — vale circa il 19,5% del PIL e 1,3 milioni di posti di lavoro.

Il nostro comparto è già protagonista di questa trasformazione: stiamo attraendo capitali esteri in Italia, creando infrastrutture, occupazione, innovazione e riducendo l'emissione di gas nocivi per l'uomo e l'ambiente. Risulta evidente quanto la ricarica a uso pubblico sia altamente strategica, rappresentando **un anello fondamentale per estrarre valore dagli investimenti generati a monte nella catena del valore**, in particolare per i settori automotive e batterie.

Al tempo stesso, permane tuttavia una mancanza di coordinamento tra Istituzioni, enti locali e operatori del settore. L'attuale **frammentazione delle competenze in materia** (tra MIT, MASE, MIMIT, ARERA, Regioni, Comuni, Sovrintendenze, ANAS, concessionari autostradali, GSE, DSO, TSO) rallenta significativamente l'attivazione delle infrastrutture di ricarica e la diffusione dei veicoli elettrici. È indispensabile in quest'ottica istituire **una cabina di regia permanente** che coordini le politiche, armonizzi i procedimenti, garantisca chiarezza normativa e promuova il monitoraggio nazionale degli obiettivi.

Senza scelte immediate e coordinate rischiamo di bloccare gli investimenti e di perdere competitività, rispetto non solo a Stati Uniti e Cina, ma anche all'interno della stessa Unione europea, dove altri Paesi attraverso politiche più incisive mostrano tassi di penetrazione dei veicoli elettrici molto superiori a quelli italiani, ponendosi in una posizione di vantaggio nel percorso industriale che a livello europeo è perseguito anche in documenti programmatici come l'Automotive Action Plan.

Per questo chiediamo un impegno immediato, chiaro e urgente a tutti gli attori — pubblici e privati — per **costruire una politica industriale coerente, a livello europeo e nazionale, che favorisca la pianificazione di lungo periodo degli investimenti**, al fine di accelerare l'adozione dei veicoli elettrici e lo sviluppo della rete di ricarica nazionale, semplificare i processi autorizzativi, ridisegnare le tariffe regolate e garantire che la transizione tecnologica della mobilità sia per l'Italia una leva di crescita economica, inclusione sociale e sostenibilità ambientale.

Alla luce delle profonde difficoltà evidenziate, le cui ripercussioni impattano già oggi **sul prezzo della ricarica per gli utenti**, tra i più alti d'Europa, e sullo **sviluppo della filiera automotive nazionale**, risulta massimamente urgente una convergenza tra Istituzioni e industria per agire su 5 punti chiave.

5 PUNTI FONDAMENTALI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA RICARICA AD USO PUBBLICO

1. RIDUZIONE DEL COSTO DI APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO IN CAPO AGLI OPERATORI DI RICARICA

Dai dati pubblicati a giugno 2025 da The International Council on Clean Transportation, emerge chiaramente che l'Italia è il paese europeo con i prezzi per la ricarica "ad hoc" più alti, sia sulla ricarica in AC (0,68 €/kWh) sia sulla ricarica in DC (0,82 €/kWh). Questi livelli di prezzo evidenziano in maniera eclatante come gli attuali costi di approvvigionamento energetico in capo agli operatori della ricarica italiani siano insostenibili rispetto a quanto avviene negli altri Paesi Europei. A riprova di questo basti pensare a quanto evidenziato dal report Afry "Confronto delle tariffe elettriche per la ricarica in Europa", in cui si nota una differenza di costo sostanziale, ad esempio per la medesima configurazione di infrastruttura di ricarica connessa in media tensione, **in Francia il singolo kWh costa al CPO 0,16 €, in Spagna 0,18€, in Germania 0,21€ mentre in Italia 0,51€** (+178% rispetto alla media degli altri tre Paesi). Dall'analisi emerge che la componente che maggiormente impatta, oltre al costo della materia prima energia, è quella riferita agli oneri generali di sistema, voci di costo non direttamente collegate alla fornitura dell'energia, e che pesano, in maniera rilevante (in alcuni casi fino al 60% del costo di approvvigionamento per il CPO), e distorsiva (in quanto disincentivo all'elettrificazione) sulle attività dei CPO.

Per tali ragioni, anche in considerazione di quanto previsto dall' Affordable Energy Action Plan, che mira a ridurre i costi dell'energia per il sistema e per gli utenti finali, è necessario ridurre il peso degli oneri generali di sistema sul costo finale di approvvigionamento per i CPO.

Pertanto, a partire dal 2026, e per un periodo sperimentale di almeno tre anni, si propone l'introduzione di una tariffa monomia, dedicata alle infrastrutture connesse in media tensione. L'obiettivo è ridurre l'incidenza degli oneri – in particolare della quota potenza – sul costo dell'energia per gli operatori del settore. Per le infrastrutture in bassa tensione si propone la proroga dell'attuale tariffa monomia con la riduzione degli oneri generali di sistema in particolare nelle ore serali, al fine di incentivare una gestione più efficiente del carico sulla rete. Si propone che tali misure vengano mantenute fino al raggiungimento di un livello di maturità del mercato tale da garantire delle tariffe competitive ai CPO e, di conseguenza, agli utenti finali.

Queste iniziative avrebbero un impatto immediato e positivo sui prezzi finali per il consumatore, rendendo il servizio più accessibile.

Sintesi delle proposte:

- Tariffa monomia per le infrastrutture connesse in media tensione;
- Prosecuzione della BTVE, cercando di ridurre il costo nelle ore serali.

2. INTERVENTI SULLA REGOLAZIONE

Per favorire uno sviluppo efficace ed efficiente del settore e per permettere la messa a terra dell'intero potenziale, è condizione necessaria creare il giusto ambiente circostante, tramite l'adozione o la modifica degli attuali testi regolatori.

In primo luogo, la pubblicazione **immediata dei decreti attuativi per la piena attuazione di quanto previsto dal decreto legislativo di recepimento della direttiva 2023/2413 (RED III)** e il sostegno all'entrata in vigore dell'**ETS2**, rappresentano due passaggi cruciali per orientare la mobilità elettrica italiana verso un modello realmente sostenibile e competitivo. Entrambe le normative europee fissano un quadro chiaro, in termini di quota di energia da fonti rinnovabili nei trasporti e la progressiva inclusione del settore nel mercato delle emissioni di CO₂.

In particolare, la creazione di un sistema trasparente **di certificazione di immissioni in consumo (CIC) di energia elettrica da fonte rinnovabile**, con competenza 2025, è fondamentale per cogliere questa opportunità e garantire che i veicoli elettrici alimentati con energia da fonti rinnovabili siano riconosciuti come strumento primario di decarbonizzazione. Per raggiungere tale scopo è opportuno che i soggetti che possano ottenere queste certificazioni siano coloro che effettuano la ricarica dei veicoli, CPO o soggetti privati, e che vengano considerate tutte le forme di produzione di energia rinnovabile, diretta o indiretta, come ad esempio acquisto di GO, PPA, autoconsumo virtuale, CER, oggi riconosciute all'interno del sistema energetico nazionale.

La certificazione così avrebbe un duplice effetto, da un lato **ridurre il prezzo delle ricariche ai clienti finali**, dall'altro potrebbe essere utilizzato dalle aziende **per certificare gli investimenti fatti** per la decarbonizzazione e per il raggiungimento degli obiettivi ESG anche per lo Scope 3 della normativa CSRD.

In questo modo si favorirebbero degli strumenti capaci di accelerare la decarbonizzazione dei trasporti, attrarre nuovi investimenti, senza avere impatti sui conti pubblici.

In secondo luogo, le attuali regole del Testo integrato delle Connessioni (TIC) non consentono spesso di gestire in modo efficiente l'aumento della domanda di energia per la ricarica, né di garantire tempi certi, pianificazione e flessibilità per gli operatori.

Per favorire una transizione rapida e sostenibile è necessario aggiornare il TIC introducendo alcune modifiche chiave come ad esempio definire dei costi di **connessione proporzionati all'impatto effettivo sulla rete** dell'infrastruttura di ricarica, incentivando comportamenti che massimizzano la potenza delle infrastrutture e minimizzano la capacità di rete richiesta, eventualmente anche attraverso contratti non-firm, o con l'aumento della potenza massima di **connessione in bassa tensione, che dovrebbe essere elevata a 200 kW**, permettendo la realizzazione di stazioni di ricarica ad alta potenza senza vincoli eccessivi. Inoltre, le procedure di connessione devono essere semplificate, riducendo tempi e complessità burocratiche e favorendo investimenti rapidi per i CPO e per i DSO.

Quest'ultimi, infine, dovrebbero essere maggiormente responsabilizzati, garantendo tempi certi, trasparenza e manutenzione della rete, offrendo un servizio proattivo per la mobilità elettrica.

Sintesi delle proposte:

- Introduzione immediata di un certificato del vettore elettrico da fonte rinnovabile nel sistema dei Crediti di Immissione in Consumo elettrici, con competenza 2025;
- Revisione del TIC in ottica di rendere i costi proporzionali all'impatto dell'infrastruttura sulla rete e minimizzandone gli impatti, ad esempio aumentando a 200 kW la soglia per le connessioni in bassa tensione.

3. COPERTURA DELLE PRINCIPALI RETI AUTOSTRADALI DEL PAESE

La mobilità elettrica non può decollare senza la certezza di una copertura completa della rete autostradale. Il Regolamento AFIR impone a ogni Stato membro di garantire stazioni ≥ 150 kW ogni 60 km entro il 2025 su tutte le tratte TEN-T. Ad oggi, l'Italia è significativamente indietro su questo fronte: è stato coperto solo il 45% delle stazioni di servizio autostradali. Anche considerando le stazioni entro i 3 km dagli svincoli, come previsto dagli obiettivi AFIR, la copertura territoriale raggiunge solamente l'80%.

È necessario, pertanto, che **tutte le concessionarie autostradali pubblicino al più presto e per tutta la rete autostradale bandi** per permettere l'elettrificazione completa delle stazioni di servizio, garantendo la connessione del Paese sia per i veicoli leggeri sia per quelli pesanti. Trattandosi di infrastrutture strategiche per il paese, sia per il traffico persone sia per il traffico merci, sarebbe opportuno anche prevedere un fondo dedicato per le installazioni in queste aree, come già adottato da altri paesi come ad esempio la Spagna, nel rifinanziamento del piano MOVES III, che copre fino al 70% del CAPEX o la Polonia che finanzia infrastrutture in poli strategici fino al 100% dei costi di installazione, connessione e hardware.

Sintesi delle proposte:

- Apertura bandi di gara di tutti i concessionari autostradali e delle principali arterie del paese;
- Prevedere un piano di incentivo per le infrastrutture ad alta potenza sui corridoi TEN-T.

4. ESTENSIONE TEMPORALE DELLE CONCESSIONI DI SUOLO

L'art. 57, comma 14-bis, del D.L. 76/2020 prevede l'autorizzazione all'occupazione di suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica, con una durata minima di 10 anni. Questo si traduce, nella prassi, in concessioni limitate al periodo minimo da parte della maggior parte dei Comuni.

Tale durata risulta però **poco coerente, sia con la vita utile della maggior parte delle colonnine di ricarica che vengono installate** (specialmente quelle ad alta potenza), sia con l'orizzonte temporale di riferimento per un business infrastrutturale quale è quello della ricarica pubblica. A tutto questo si aggiunge il ritardo accumulato in Italia, rispetto agli altri Paesi europei, nello sviluppo del parco circolante elettrico, elemento che rafforza ancor di più la necessità per gli operatori di ottenere un'estensione delle concessioni.

Estendere la durata delle concessioni, attuali e future, a minimo 20 anni garantirebbe una maggiore certezza agli operatori, consentendo la pianificazione degli investimenti, la manutenzione e l'aggiornamento delle infrastrutture nel tempo, assicurando al contempo un servizio affidabile agli utenti.

Sintesi delle proposte:

- Estensione temporale delle concessioni minime di suolo a 20 anni.

5. MONITORAGGIO, PIANIFICAZIONE E GOVERNANCE

Le sole dinamiche di mercato non sono sufficienti a garantire una rete di ricarica omogenea e capillare su tutto il territorio nazionale. La governance degli obiettivi di diffusione delle infrastrutture e le informazioni necessarie ad una corretta pianificazione sono spesso frammentate, in quanto lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica coinvolge diversi enti pubblici e privati con modalità di ingaggio e di funzionamento differenti.

È opportuno, pertanto, che **l'attuale Piattaforma unica nazionale (PUN), che attualmente svolge il ruolo di aggregatore dei dati dei CPO, venga sviluppata in un'ottica di strumento avanzato di pianificazione e unica interfaccia per la mobilità elettrica, facendo leva sulla centralizzazione dei dati.**

Risulta necessario dotare operatori, DSO e decisori pubblici (in primis i comuni) di strumenti integrati, così da anticipare le zone di maggiore domanda e coordinare gli investimenti in maniera efficace.

Questo nuovo strumento, unito alla creazione di un coordinamento tra i vari ministeri e stakeholders istituzionali coinvolti, darà la possibilità di eliminare l'attuale frammentazione, migliorando le attività di monitoraggio e di pianificazione delle politiche a livello locale e nazionale.

Si evidenzia come tramite questo strumento avanzato si potrebbero individuare le aree del Paese che per le loro caratteristiche intrinseche (aree rurali, montane, interne e a bassa densità abitativa) necessitano di politiche pubbliche di sostegno mirato, sia in fase di investimento (CAPEX) sia nella gestione operativa (OPEX). I dati emersi dagli ultimi bandi PNRR mostrano in maniera evidente la difficoltà per gli operatori di installare infrastrutture in alcuni territori specifici del Paese.

Lo sviluppo della PUN nella maniera sopra delineata consente di dotare il Paese di uno strumento potente ed efficace affinché le scelte sulle politiche pubbliche e di investimento siano effettuate in maniera consapevole e possa compiersi un monitoraggio costante del loro avanzamento, in modo da evitare una transizione ecologica e sociale a due velocità tra le diverse aree del paese.

Sintesi delle proposte:

- Rendere la PUN lo strumento di interfaccia e di dialogo con le istituzioni nazionali ed europee
- Potenziare la piattaforma PUN, anche attraverso l'integrazione con altre piattaforme, al fine di renderlo uno strumento di monitoraggio e pianificazione per Pubblica Amministrazione, DSO, stakeholder e CPO.

MOTUS 