

Osservazioni e proposte del Gruppo A2A relative alla Delibera 174/2021- indizione della consultazione pubblica sulle "Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011"

Con il presente documento il Gruppo A2A formula le proprie considerazioni in relazione agli orientamenti illustrati dall'Autorità nella **Delibera 174/2021** relativamente alla definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, procedimento avviato con la Delibera 77/2021.

Osservazioni di carattere generale

A2A accoglie con favore il procedimento avviato dall'Autorità volto a definire principi e caratteristiche dei bandi per l'affidamento – tra gli altri – del servizio di ricarica dei veicoli elettrici da parte dei concessionari autostradali.

La realizzazione di un'infrastruttura di ricarica ad alta potenza sulla rete autostradale rappresenta infatti un elemento imprescindibile per favorire la diffusione dei veicoli elettrici nel nostro Paese: il parco circolante elettrico in Italia ad oggi è infatti caratterizzato da dimensioni contenute rispetto a quello di altri paesi europei, anche per via della bassa diffusione di infrastrutture di ricarica soprattutto sulla rete autostradale.

Le misure regolatorie oggetto di questa consultazione si inseriscono tra l'altro in un più ampio insieme di interventi normativi volti a favorire lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica, quali i fondi stanziati per l'installazione di colonnine di ricarica ad alta potenza allocati dal PNRR. Questo quadro tuttavia non prevede ad oggi alcuna forma di sostegno per le infrastrutture di ricarica ad uso pubblico a bassa potenza (< 50 kW), ancora lontane dalla sostenibilità economica a mercato e che necessitano di meccanismi di supporto dedicati.

Il procedimento avviato dall'Autorità risulta inoltre estremamente importante considerato il contesto – quello delle concessioni autostradali – che solo di recente è stato oggetto di interventi di natura normativa e regolatoria volti a favorire la competizione sulla base di logiche di mercato e tutelare gli utenti finali della rete autostradale.

Scendendo nel merito del documento di consultazione, di seguito si riportano brevemente le principali osservazioni di carattere generale del Gruppo A2A, relative alle misure che interessano l'installazione di infrastrutture di ricarica, ambito in cui il gruppo opera.

1. Innanzitutto si ritiene che il ricorso **all'applicazione dei bandi oggetto del documento di consultazione dovrebbe essere quanto più ampia possibile**; per tale ragione, occorrerebbe specificare nella Delibera conclusiva che i bandi per l'affidamento del servizio di ricarica elettrica **si applicheranno sia alle nuove concessioni autostradali sia a quelle attualmente in essere**.

Nel caso in cui la nuova disciplina venisse applicata alle sole nuove concessioni autostradali (o al rinnovo di quelle esistenti), le misure regolatorie proposte dall'Autorità avrebbero effetti estremamente limitati nell'ambito delle infrastrutture di ricarica: l'orizzonte temporale di scadenza delle concessioni autostradali in essere è infatti incompatibile con la necessità di diffusione delle infrastrutture di ricarica, anche alla luce della proposta di regolamento AFIR¹ contenuta all'interno del pacchetto "Fit for 55" presentato a luglio 2021 dalla Commissione Europea, che prevede obiettivi stringenti al 2030. **Andrebbe inoltre specificato che l'applicazione della disciplina dei bandi dovrebbe riguardare tutti i concessionari autostradali (a**

¹ REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council.

pedaggio e non) che, alla data del 31 giugno 2021, non hanno provveduto a dotarsi di un'adeguata infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici².

2. In linea generale, si evidenzia che, sulla base del modello proposto con il presente Documento di Consultazione, molte delle scelte fondamentali ai fini del successo delle procedure competitive siano demandate ai singoli concessionari autostradali (in primis, le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di ricarica). Si propone invece all'Autorità di **definire in maniera puntuale**, nella Delibera di approvazione degli schemi dei bandi oggetto di questa consultazione, **alcuni elementi rilevanti per la definizione delle procedure competitive**, quali ad esempio il numero, la tipologia e le caratteristiche tecniche dei punti di ricarica, i livelli di servizio ed i requisiti di partecipazione alle procedure competitive. Ciò anche al fine di standardizzare le future infrastrutture di ricarica e i livelli di servizio, anche al fine di semplificare la fruizione e la comparazione del servizio da parte degli utenti.
3. Sempre nell'ottica di favorire un'applicazione del provvedimento quanto più ampia possibile, **i bandi per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica non dovrebbero essere applicabili alle sole aree di servizio**, ma dovrebbero ricoprire anche tutti gli altri spazi in cui dovesse essere possibile installare IDR, quali le aree di sosta presenti sulle reti autostradali. Tali aree, infatti, potrebbero prestarsi alla ricarica dei veicoli elettrici e permettere di raggiungere un maggior grado di capillarità di infrastrutture di ricarica rispetto alle sole aree di servizio. L'ampliamento alle aree di sosta dovrebbe essere accompagnato anche da un piano di predisposizione all'allacciamento di infrastrutture di ricarica a carico del concessionario autostradale, da includersi ad esempio tra le previsioni attualmente in fase di implementazione relative al progetto "aree di sosta sicure" per i veicoli pesanti.
4. Al fine di evitare qualsiasi forma di asimmetria informativa tra operatori in fase di preparazione delle offerte relative ai bandi, si segnala la necessità di **rendere pubblici i piani di sviluppo delle infrastrutture di ricarica elaborati dai concessionari autostradali ed approvati dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili** ai sensi del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, articolo 18, comma 5.
5. Considerata l'elevata potenza erogata dai punti di ricarica (maggiore di 50 kW), le infrastrutture verranno presumibilmente allacciate con punto di connessione dedicato alla rete di Media Tensione (MT). Tale connessione comporta ingenti oneri a carico del CPO, soprattutto nelle aree lontane dai centri urbani dove sovente è necessario realizzare ex novo le infrastrutture di connessione (p.e. cavidotti e cabine) e può rappresentare, se completamente a carico del richiedente (CPO), un'importante barriera all'ingresso per gli operatori. Inoltre, tali opere di connessione sono caratterizzate da una vita utile superiore rispetto a quella delle sole colonnine di ricarica, con impatti diversi sui bilanci in termini di periodo di ammortamento. A tal fine, si suggerisce di **esplicitare che i costi di connessione per l'allacciamento alla rete in MT siano a completo carico del concessionario autostradale ed inclusi all'interno dei "beni indispensabili" così come definiti dalla Misura 6, Punto 6.1** (non condivisibilità, non sostituibilità, non duplicabilità a costi socialmente sostenibili), senza tuttavia prevedere alcun corrispettivo fisso posto in capo al CPO.

Ciò avrebbe diversi vantaggi, in primis consentire ai CPO di offrire in maniera commisurata al reale costo dell>IDR portando ad ammortamento solo il bene ammortizzabile per la durata della sub-concessione, e in secondo luogo superare una possibile criticità riguardante la presenza di almeno due CPO per ciascuna area di servizio oggetto di affidamento (Misura 5). Ad oggi infatti il quadro regolatorio non chiarisce se sia possibile

² Come da previsione normativa contenuta al comma 697 della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (c.d. Legge di Bilancio 2021).

installare più POD allacciati in MT che insistono sulla medesima unità immobiliare³, cosa invece consentita per gli allacciamenti in bassa tensione (a seguito di chiarimento della stessa ARERA).

6. Anche alla luce di quanto descritto al punto precedente, per quanto attiene gli obblighi di servizio, **si ritiene di eliminare la coesistenza di almeno due CPO per area di servizio, prevedendo l'affidamento del servizio ricarica elettrica esclusivamente ad un solo CPO**. Per favorire il raggiungimento di un elevato grado di competizione nel settore, si suggerisce di adottare una modalità di affidamento del servizio di ricarica ispirandosi a quanto implementato da ARERA per l'assegnazione delle piccole imprese in Maggior Tutela⁴. In linea generale, le aree oggetto di affidamento del servizio di ricarica elettrica verrebbero sempre suddivise in tre classi (in linea con quanto proposto nella Delibera oggetto di consultazione), ma prevedendo che ciascun concessionario – nella relazione di affidamento – individui dei lotti oggetto di affidamento che comprendano un numero equilibrato di aree di servizio ricadenti in ciascuna delle tre classi; in caso di aggiudicazione, il CPO otterrebbe quindi il diritto ad installare infrastrutture di ricarica in ciascuna delle aree di servizio appartenenti al lotto oggetto della procedura competitiva. Questa struttura consentirebbe di evitare che gli operatori più strutturati possano aggiudicarsi esclusivamente le aree a più elevata concentrazione di traffico dei veicoli (le più attrattive dal punto di vista economico), lasciando agli operatori minori le aree a minor densità di circolazione (meno attrattive). Per evitare che in esito alle procedure competitive si ottenga un basso livello di concentrazione del settore (con pochi operatori che si aggiudicano i lotti messi a gara), si suggerisce di introdurre un tetto anti trust per singolo operatore, che limiti il numero di lotti/aree di servizio aggiudicabili per ciascun operatore di mercato.
7. **Al fine di garantire un'ampia partecipazione ed evitare vantaggi competitivi si segnala la necessità di prevedere meccanismi che prevengano distorsioni in caso di partecipazione delle società in-house** (società del medesimo gruppo societario del concessionario autostradale). A titolo di esempio, si suggerisce di introdurre un modello simile a quello implementato da ARERA per lo stoccaggio gas: tale misura consente infatti all'operatore di mercato Edison di partecipare alle procedure di assegnazione della capacità di stoccaggio gestito in regime di concessione da Edison Stoccaggio⁵. Questa misura consentirebbe la partecipazione alle procedure competitive anche a società in-house facenti parte del medesimo gruppo societario del concessionario autostradale che, in assenza di interventi come quello proposto, potrebbero avere un vantaggio competitivo derivante dall'essere parte del medesimo gruppo societario del concessionario autostradale.

Osservazioni puntuali

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
2	2.1	le presenti misure regolatorie afferiscono alla definizione degli schemi dei	le presenti misure regolatorie afferiscono alla definizione degli schemi dei	Si veda il punto 1 delle osservazioni di carattere generale

³ Testo integrato delle condizioni economiche per l'erogazione del servizio di connessione (TIC), Allegato C alla Delibera 568/2019/R/eel e successivamente modificato con Delibere 541/2020/R/eel e 564/2020/R/eel.

⁴ Delibera 491/2020/R/eel "Disposizioni per l'erogazione del servizio a tutele graduali per le piccole imprese del settore dell'energia elettrica di cui alla legge 4 agosto 2017, n. 124 (legge annuale per il mercato e la concorrenza)".

⁵ Più nel dettaglio, il concessionario autostradale – previa approvazione dell'Autorità – dovrà individuare una base d'asta per il corrispettivo variabile oggetto delle procedure competitive: il gettito derivante dalla differenza tra l'offerta al rialzo dell'operatore che risulti vincitore a seguito della gara ed il corrispettivo a base d'asta, dovrà essere utilizzato dal concessionario autostradale per ridurre i pedaggi applicati agli utenti della rete autostradale di propria competenza.

		<p>bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni.</p>	<p>bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove subconcessioni ed il rinnovo di quelle esistenti. Per quanto attiene alle infrastrutture di ricarica, le presenti misure si applicano ai concessionari autostradali che non si sono dotati, al 30 giugno 2021, di un numero adeguato di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici.</p>	
3	3.1	<p>Ai fini dell'affidamento in concessione dei servizi e delle attività di cui alla Misura 2.2, il CA è tenuto a classificare le aree di servizio di propria competenza in relazione ai livelli di traffico annuo conseguiti in media, sulle tratte autostradali ad esse direttamente afferenti, nei cinque anni che precedono quello in cui si svolgono le procedure di affidamento, nonché alla tipologia di utenza prevalente</p>	<p>Ai fini dell'affidamento in concessione dei servizi e delle attività di cui alla Misura 2.2 lettera b), il CA è tenuto a classificare le aree di servizio di propria competenza in relazione ai volumi medi di carburante erogato nei cinque anni che precedono quello in cui si svolgono le procedure di affidamento, escludendo i quantitativi destinati ai mezzi pesanti.</p>	<p>Ai fini della classificazione funzionale delle aree di servizio per l'affidamento del servizio di ricarica elettrica, il quantitativo di carburante erogato ai veicoli circolanti (al netto di quello consumato dai mezzi pesanti) rappresenta, a parere della Scrivente, un indicatore più efficace in luogo dei livelli di traffico (che potrebbero sovrastimare l'attrattività dell'area di sosta a causa dell'elevata circolazione di mezzi pesanti sulla rete autostradale)</p>
4	4.1, 4.2, 4.3 <i>lettere e)</i>	<p>i servizi di ricarica elettrica sono assicurati tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando la coesistenza di almeno due CPO, rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, ciascuno dei quali garantisca l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, a condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente tariffe eque e</p>	<p>i servizi di ricarica elettrica sono assicurati tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico calcolato sulla base della metodologia di cui al punto 4.4, realizzati dal CPO aggiudicatario della procedura competitiva, rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016. Il CPO deve garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP, a condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente</p>	<p>Per le motivazioni legate alla selezione di un unico CPO si rimanda ai punti 5 e 6 delle osservazioni di carattere generale.</p> <p>Per quanto attiene il numero di PdR da realizzare nelle aree di servizio, si suggerisce di introdurre una metodologia comune a tutte le aree per il calcolo del numero di punti da realizzare (nuovo punto 4.4). Si ritiene infatti che l'indicazione di un numero di PdR sia fondamentale per evitare che alcuni operatori realizzino un numero di infrastrutture eccessivo rispetto alle reali esigenze della tratta autostradale, anche in presenza di vincoli fisici che insistono sulle aree di servizio (preservando ad esempio un numero minimo di parcheggi per le vetture) ed al fine di limitare il sovrainvestimento degli operatori in ottica di efficienza complessiva del sistema. Una possibile proposta è quella di individuare il numero di PdR sulla base</p>

		trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti;	tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato (anche tramite applicazioni dedicate), senza dover stipulare contratti;	del volume di carburanti erogati nell'anno per i veicoli leggeri. Tale coefficiente dovrebbe essere definito dall'Autorità in fase di definizione degli schemi dei bandi (oggetto della presente delibera) e non lasciato a discrezione dei concessionari autostradali.
7	7.2	La durata dell'affidamento è, di norma, stabilita dal CA in 5 anni; il CA può prevedere durate maggiori, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 e tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, fino a un massimo di 15 anni, al fine di assicurare al SC la possibilità di un adeguato recupero degli investimenti ivi previsti, sulla base di criteri di proporzionalità e di ragionevolezza, unitamente ad una congrua remunerazione del capitale investito.	La durata dell'affidamento è, di norma, stabilita dal CA in 5 anni; il CA può prevedere durate maggiori, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 e tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, fino a un massimo di 15 anni, al fine di assicurare al SC la possibilità di un adeguato recupero degli investimenti ivi previsti, sulla base di criteri di proporzionalità e di ragionevolezza, unitamente ad una congrua remunerazione del capitale investito. Per l'affidamento del servizio di ricarica, la durata è pari almeno a 10 anni (a prescindere dalla durata delle concessioni)	Per le considerazioni relative alle problematiche sui costi di connessione alla rete MT si rimanda al punto 5 delle osservazioni di carattere generale. Per quanto concerne l'affidamento del servizio di ricarica, i 5 anni previsti non sono in linea con l'orizzonte temporale utilizzato nelle valutazioni economico/finanziarie (a maggior ragione nel caso in cui vengano inclusi i costi di connessione). Si suggerisce di incrementare la durata ad almeno 10 anni
10	10.1	Il CA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate.	Il CA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate. Per quanto concerne l'affidamento del servizio di ricarica, tali condizioni comprendono un numero minimo di infrastrutture di ricarica gestito sul territorio nazionale ed un livello minimo di servizio erogato dai punti di ricarica in gestione.	Si ritiene opportuno che l'Autorità definisca a priori alcuni requisiti minimi per la partecipazione alle gare di affidamento del servizio di ricarica. Tali requisiti dovrebbero considerare sia il track-record di infrastrutture realizzate dall'operatore sul territorio nazionale sia il rispetto di livelli minimi di servizio (questo al fine di garantire la partecipazione a operatori con un buon livello di affidabilità e know-how nel settore, elemento fondamentale per un'efficace ed efficiente diffusione delle infrastrutture di ricarica). Si segnala inoltre la necessità di includere all'interno degli schemi per i bandi un limite temporale massimo entro il quale realizzare le infrastrutture di ricarica.
12	12.4 <i>lettera a)</i>	a) una componente fissa annua, stabilita dal CA:	a) una componente fissa annua, stabilita dal CA:	Per quanto riguarda la componente fissa del canone di sub-concessione, in ogni caso si ritiene che questa debba essere

	<p>i. in correlazione ai costi annui pertinenti ed efficienti effettivamente sostenuti per la gestione operativa della porzione di infrastruttura autostradale afferente al singolo affidamento e non direttamente affidata al SC, come definiti dal CA sulla base delle attività effettivamente svolte e dei rispettivi prezzi di riferimento a livello territoriale;</p> <p>ii. tenendo conto della necessità di riconoscere annualmente al SC adeguata remunerazione agli obblighi di servizio pubblico posti a suo carico nell'ambito dell'affidamento.</p>	<p>i. in correlazione ai costi annui pertinenti ed efficienti effettivamente sostenuti per la gestione operativa della porzione di infrastruttura autostradale afferente al singolo affidamento e non direttamente affidata al SC, come definiti dal CA sulla base delle attività effettivamente svolte e dei rispettivi prezzi di riferimento a livello territoriale;</p> <p>ii. tenendo conto della necessità di riconoscere annualmente al SC adeguata remunerazione agli obblighi di servizio pubblico posti a suo carico nell'ambito dell'affidamento.</p> <p>iii. nel caso di affidamenti del servizio di ricarica di veicoli elettrici, questa componente è nulla</p>	<p>posta pari a zero (limitatamente all'affidamento del servizio di ricarica), non essendoci costi sostenuti dal concessionario autostradale per la gestione operativa dell'infrastruttura di ricarica.</p>
--	---	---	---