

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

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	Al sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, le presenti misure regolatorie afferiscono alla definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni.	<p>A conclusione del paragrafo 2.1 inserire:</p> <p>Per i concessionari in classe 1 è fatto obbligo di adeguamento alle presenti misure regolatorie entro il 30.06.2023</p> <p>Per i concessionari in classe 2 è fatto obbligo di adeguamento alle presenti misure regolatorie entro il 30.06.2024</p>	<p>Limitare l'obbligo alle sole nuove concessioni non risponderebbe in modo adeguato opportunità di sviluppo di una rete di ricarica adeguata in tempi accettabili. L'ottimale sarebbe l'introduzione di un obbligo di adeguamento per tutti i concessionari, ma almeno in questa fase è indispensabile l'adeguamento almeno dei concessionari in classe 1 e successivamente in classe 2 considerando che , avendo un alto traffico veicolare, possono garantire una copertura adeguata almeno nei punti a maggior densità veicolare.</p>
4	4.1 e)	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	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. Di	<p>In merito ai connettori è opportuno garantire delle potenze adeguate alla maggior parte delle auto elettriche circolanti sia attuali che future.</p> <p>Considerando che in Italia spesso CPO e</p>

E
 AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
 Protocollo N. 0000972/2022 del 24/01/2022

		<p>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 trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti;</p>	<p>questi almeno il 50% dovrà essere superiore a 150 kW.</p> <p>Ogni punto di ricarica deve essere in grado di ricaricare sempre almeno all'50% della potenza nominale.</p> <p>I connettori utilizzati devono essere conformi a quanto specificato nell'Allegato I del DI 257 del 16.12.2016.</p> <p>Il servizio dovrà essere erogato assicurando condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti;</p>	<p>MSP coincidono, dover prevedere a priori la coesistenza di 4 soggetti diversi comporterebbe più complicazioni che benefici per gli utenti. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l'erogazione del servizio.</p>
4	4.2 e)	<p>e) 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</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 adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita. Di questi almeno il 50% dovrà essere superiore a 150 kW.</p> <p>Ogni punto di ricarica deve essere in grado di ricaricare sempre almeno all'50% della potenza</p>	<p>Considerando che in Italia spesso CPO e MSP coincidono, dover prevedere a priori la coesistenza di 4 soggetti diversi comporterebbe più complicazioni che benefici per gli utenti. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l'erogazione del servizio.</p>

		<p>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 trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti;</p>	<p>nominale.</p> <p>I connettori utilizzati devono essere conformi a quanto specificato nell'Allegato I del DI 257 del 16.12.2016.</p> <p>Il servizio dovrà essere erogato assicurando condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti;</p>	
4	4.3 e)	<p>e) 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</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 adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita. Di questi almeno il 50% dovrà essere superiore a 150 kW.</p> <p>Ogni punto di ricarica deve essere in grado di ricaricare sempre almeno all'50% della potenza nominale.</p> <p>I connettori utilizzati devono essere conformi a quanto specificato nell'Allegato I del DI 257 del 16.12.2016.</p> <p>Il servizio</p>	<p>Considerando che in Italia spesso CPO e MSP coincidono, dover prevedere a priori la coesistenza di 4 soggetti diversi comporterebbe più complicazioni che benefici per gli utenti. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l'erogazione del servizio.</p>

		<p>l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti;</p>	<p>dovrà essere erogato assicurando condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti, prevedendo per l'utente tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti;</p>	
5	5.1	<p>c) almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.</p>	<p>c) almeno un affidamento ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, il quale è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno un MSP.</p> <p>CPO e MSP possono essere lo stesso soggetto</p>	<p>Considerando che in Italia spesso CPO e MSP coincidono, dover prevedere a priori la coesistenza di 4 soggetti diversi comporterebbe più complicazioni che benefici per gli utenti. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l'erogazione del servizio.</p>
5	5.2	<p>c) almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.</p>	<p>c) almeno un affidamento ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, il quale è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno un MSP.</p> <p>CPO e MSP possono essere lo stesso soggetto</p>	<p>Considerando che in Italia spesso CPO e MSP coincidono, dover prevedere a priori la coesistenza di 4 soggetti diversi comporterebbe più complicazioni che benefici per gli utenti. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l'erogazione del servizio.</p>

5	5.3	b) almeno due affidamenti (“ricarica”) per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l’erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.	b) almeno un affidamento (“ricarica”) per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, il quale è tenuto a garantire l’erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno un MSP. CPO e MSP possono essere lo stesso soggetto	Considerando che in Italia spesso CPO e MSP coincidono, dover prevedere a priori la coesistenza di 4 soggetti diversi comporterebbe più complicazioni che benefici per gli utenti. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l’erogazione del servizio.
---	-----	---	--	--