

## ALLEGATO I

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
1	1.17	Punto di ricarica accessibile al pubblico (di seguito: punto di ricarica): ai sensi del d.lgs. 257/2016, articolo 2, lettere c), e) e g), un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta, che garantisce un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti, anche attraverso condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento. Rilevano, in ambito autostradale, i punti di ricarica “di potenza elevata” (oltre 22 kW, distinti in “veloce” fino a 50 kW e “ultraveloce” oltre detta soglia).	Punto di ricarica accessibile al pubblico (di seguito: punto di ricarica): ai sensi del d.lgs. 257/2016, articolo 2, lettere c), e) e g), un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta, che garantisce un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti, anche attraverso condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento. Rilevano, <del>in ambito autostradale</del> <b>ai fini delle presenti misure</b> , i punti di ricarica “di potenza elevata” (oltre 22 kW, distinti in “veloce” fino a 50 kW e “ultraveloce” <del>oltre detta soglia</del> ). <b>a partire da 100kW.</b>	La definizione di punto di ricarica ultraveloce come di potenza superiore a 50 kW, sebbene in linea con la normativa di recepimento della DAFI, non risulta del tutto confacente rispetto alle esigenze delle utenze in ambito autostradale. Per le aree di servizio autostradali è fondamentale la dotazione di infrastrutture di potenza pari almeno a 100 kW per l’abbattimento dei tempi di ricarica, come tra l’altro specificato nello schema di Analisi Impatto Regolazione (p. 9), nel quale si riconosce che “la potenza alla quale viene effettuata la ricarica costituisce un fattore determinante del servizio reso in quanto influenza la durata della sessione di ricarica”.
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.	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 <b>sub</b> concessioni.	La delibera si intende riferita alle nuove subconcessioni.

**E**  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo N. 0000982/2022 del 24/01/2022

## ALLEGATO I

4	<p>4.1.e, 4.2.e, 4.3.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 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 trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti;</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 di potenza almeno pari a 100kW accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e assicurando la coesistenza di almeno due CPO a ciascuno dei quali deve essere riconosciuta parità in termini di visibilità e accessibilità agli utenti, disponibilità di spazi per gli stalli di ricarica e per le installazioni di opere accessorie alla stazione di ricarica (e.g. cabine, trasformatori, dissuasori, pensiline), rispettando il principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.</p> <p><del>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</del></p> <p><b>Nel caso in cui la CA rilevi per alcune AdS l'impossibilità di coesistenza di due CPO (ad esempio in assenza di almeno n.2 stalli di ricarica per CPO e di spazi adeguati ad ospitare le cabine elettriche), tali AdS dovranno essere messe a gara al fine di individuare un unico soggetto CPO, garantendo una pluralità di CPO, limitando al massimo al 50% la quota di mercato di un singolo CPO, per ogni tratta individuata.</b></p> <p><b>I CPO dovranno stabilire le condizioni tecniche ed economiche alle quali gli MSP potranno aderire ai fini della interoperabilità, garantendo condizioni eque [e non discriminatorie] a tutti gli MSP che ne facciano richiesta, a condizione che gli MSP garantiscano un servizio di customer service almeno in duplice lingua, italiana ed inglese, attivo continuativamente 24 ore al giorno per tutti i giorni dell'anno, a disposizione dei clienti finali per la richiesta di</b></p>	<p>Al fine di garantire il rispetto di condizioni di trasparenza e il rispetto di tutte le disposizioni di legge e regolamentari applicabili all'installazione, al funzionamento e alla manutenzione delle infrastrutture di ricarica, di garantire la facilità di accesso delle infrastrutture di ricarica installate da parte dei clienti e di conseguenza permettere al CPO di massimizzare l'utilizzo delle infrastrutture stesse, si richiede che entrambi CPO abbiano (i) parità di trattamento nell'identificazione dello spazio presso il quale installare le infrastrutture di ricarica, ovvero venga riconosciuta loro una porzione di terreno per ciascuna infrastruttura di ricarica installata; (ii) parità di condizioni di visibilità e riconoscibilità nei confronti dei clienti utilizzatori delle infrastrutture di ricarica; (iii) parità di condizioni di accesso alle infrastrutture di ricarica installate (es. carrabilità).</p> <p>Si propone di specificare che il numero minimo di MSP interoperabili con il CPO deve essere adeguato al numero di MSP effettivamente presenti sul mercato al fine di garantire la concorrenza, il rispetto delle condizioni di neutralità di accesso non discriminatorio alla rete di infrastrutture di ricarica, aumentare il numero dei potenziali utilizzatori delle infrastrutture installate e in quanto attestazione di capacità operativa e gestionale pregressa del singolo CPO, anche in considerazione dei tempi tecnici richiesti per l'integrazione di nuovi MSP con il CPO aggiudicatario.</p> <p>Inoltre, l'integrazione con un numero elevato di MSP presuppone che il singolo CPO abbia definito processi e procedure (i) di onboarding tecnico per l'integrazione dei diversi MSP attraverso l'utilizzo degli standard di interoperabilità principalmente diffusi nel mercato, (ii) di gestione contrattuale nei confronti dei MSP (es. processi di contrattualizzazione, fatturazione attiva), (iii) di supporto e assistenza sia nei confronti dei MSP sia nei confronti dei</p>
---	--	---	--

## ALLEGATO I

			<p>informazioni o la risoluzione di problematiche relative al servizio ad essi erogato.</p> <p>In ogni caso i CPO dovranno essere interoperabili con un numero di MSP adeguato a quello presente sul mercato nazionale. Per l'utente finale dovranno essere previste tariffe eque e trasparenti, nonché sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti.</p> <p>Tutti i Punti di Ricarica dovranno poter erogare contemporaneamente una potenza maggiore o uguale a 100kW.</p> <p>Si precisa inoltre che le aree di ricarica dovranno consentire l'accesso indiscriminato a tutti gli utenti pertanto dovranno essere preferite soluzioni progettuali ispirate all'Universal Design al fine di consentire la ricarica alle persone con ridotta capacità motoria.</p> <p>Al fine di minimizzare il tempo di fuori servizio degli impianti di ricarica, ciascun CPO dovrà effettuare una attività di manutenzione preventiva/guasto tale da garantire il funzionamento di un numero adeguato di PdR esistenti sulla stessa area di servizio.</p> <p>Le infrastrutture di ricarica devono essere realizzate seguendo un approccio di Cyber Security by Design in linea con i principali standard e linee guida di settore (es: NIST, ISO/IEC). In particolare, dovranno essere soddisfatti i requisiti base di sicurezza relativi alle seguenti macrocategorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sicurezza Hardware delle infrastrutture con</b></li> </ul>	<p>clienti utilizzatori delle infrastrutture di ricarica.</p> <p>Si richiede che i MSP che hanno accesso alle infrastrutture di ricarica installate presso il demanio autostradale abbiano un servizio di assistenza disponibile 24 ore al giorno per 365 giorni e in duplice lingua per garantire un elevato standard di qualità del servizio prestato lungo arterie stradali che presuppongono un elevato turnover nell'utilizzo, nonché la presenza di clienti non italiani.</p> <p>La potenza del PdR pari ad almeno 100kW è elemento essenziale affinché la durata della ricarica sia compatibile con i tempi di sosta presso le aree di servizio. Altresì, la potenza nominale richiesta in fase di allaccio al DSO dovrà essere adeguata, tenendo anche conto di eventuali soluzioni che integrino storage o produzione di energia rinnovabile in loco, per consentire quanto esposto sopra, evitando quindi situazioni in cui un CPO possa richiedere al DSO una potenza inferiore e dunque in caso di ricarica contemporanea la potenza di erogazione su ogni PdR possa non essere soddisfacente al servizio autostradale.</p> <p>Unica eccezione a tale principio si ha nel caso in cui sia lo stesso DSO a non poter consegnare la potenza richiesta, ovvero quando sussistano degli impedimenti tecnici comprovati dal DSO stesso. In tali casi comprovati, il CPO dovrà ripartire la potenza fornita dal DSO su un numero di PdR tali per cui verrà comunque garantita una potenza di erogazione per ogni PdR in contemporanea di almeno 100kW.</p> <p>Si potrebbe valutare in un'ottica di premialità le proposte di CPO che presentino PdR di potenza superiore a 100kW.</p> <p>Inoltre dovrebbero essere stabiliti dei requisiti minimi per le attività di manutenzione preventiva/guasto al fine di</p>
--	--	--	---	--

## ALLEGATO I

			<p>meccanismi che rivelino effrazioni o manomissioni delle stesse inviando un messaggio di allarme alla piattaforma di backend.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sicurezza Software/Firmware</b> delle infrastrutture mediante periodico aggiornamento di sistema operativo e delle componenti software/firmware da remoto attraverso un canale di comunicazione sicuro.</li> <li>• <b>Sicurezza dei Dati:</b> i dati ritenuti sensibili, se presenti o elaborati dall'infrastruttura di ricarica, devono essere adeguatamente protetti e in linea con le normative di Data Privacy vigenti.</li> </ul> <p>Le infrastrutture di ricarica dovranno altresì essere periodicamente sottoposte a test di vulnerabilità in linea con le più importanti metodologie internazionali di settore (es: OWASP, OSSTMM)</p> <p>Analoghe considerazioni sullo sviluppo sicuro e sui test di vulnerabilità valgono per i sistemi e le piattaforme di back-end con i quali l'infrastruttura di ricarica comunica. Tali sistemi devono essere sviluppati secondo i principi e le linee guida NIST della cyber by design, sottoposti a verifica di qualità Cyber attraverso analisi statica e dinamica del codice certificati da report auditabili elaborati dai tool di analisi. Sistemi e piattaforme di back end devono essere certificate secondo standard internazionali del paese in cui il servizio verrà erogato (es: ISO27001 - Europa, SOC2 - USA, CAC - Cina).</p> <p>Nell'ambito delle azioni di prevenzione da attacchi cyber finalizzati a compromettere la qualità del servizio di ricarica o ad esfiltrare/alterare dati sia sensibili che tecnici, è</p>	<p>minimizzare il tempo di fuori servizio delle infrastrutture di ricarica; condizioni più dettagliate (come ad esempio la cadenza/rapidità degli interventi di manutenzione) potrebbero essere definiti dai singoli operatori in fase di proposta delle candidature secondo una logica di premialità.</p> <p>Inoltre è importante che venga garantita l'accessibilità dei punti di ricarica alle persone con disabilità motoria, progettando le aree di ricarica secondo i principi dell'Universal Design.</p> <p>Dispositivi ad elevato contenuto tecnologico ed interconnessi con le reti di telecomunicazione, altresì definiti IOT, devono necessariamente rispettare standard di sicurezza Cyber a Protezione dei Dati degli utilizzatori, della continuità del servizio, e della sicurezza dell'infrastruttura stessa sempre più strategica ed integrata <i>finanche con il centro di controllo di ricarica unico nazionale.</i></p> <p>La diffusione dei dispositivi IOT nel mondo sta progressivamente aumentando la superficie di attacco rispetto alla quale possono agire malintenzionati da ogni parte del mondo.</p> <p>L'aderenza agli standard internazionali della Sicurezza Cyber sin dalle fasi iniziali di progettazione sia delle stazioni di ricarica che delle piattaforme di back-end è requisito imprescindibile le cui evidenze devono essere auditabili nel corso dell'intero ciclo di vita dell'infrastruttura in concessione.</p>
--	--	--	---	--

ALLEGATO I

			<p>mandatorio prevedere il costante monitoraggio h24/365 delle piattaforme di back-end attraverso sistemi dedicati di cyber prevention e detection.</p> <p>Processi e procedure auditabili di response mangement devono essere preventivamente definite, insieme all'organizzazione ed all'istruzione del personale, con lo scopo di reagire prontamente agli eventuali attacchi che dovessero bypassare tutte le misure di sicurezza messe in atto. Analogamente devono essere presenti chiare ed adeguate procedure di comunicazione verso le autorità competenti ai clienti ed ai terzi interessati nel caso di eventuali disservizi derivanti da attacchi cyber.</p>	
5	5.1.c, 5.2.c, 5.3.c	almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al	almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce di potenza pari o superiore a 100kW accessibili al pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a	vedasi commento di cui sopra

## ALLEGATO I

		pubblico, ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.	garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di <del>almeno due MSP</del> <b>un numero di MSP adeguato a quello presente sul mercato nazionale.</b>	
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.  <b>Per il solo servizio "ricarica" la durata dell'affidamento minima è di 15 anni.</b>	La previsione di un termine minimo di 5 anni non è coerente con i tempi di ritorno dell'investimento, attualmente stimati in 15 anni. Ciò rischia di determinare delle barriere all'ingresso per gli operatori e/o meccanismi di lock-in. Riferirsi esclusivamente alla perizia per il valore di subentro comporta comunque delle incertezze e/o possibile contenzioso.  Vista la natura del servizio, i costi di installazione ed allacciamento delle infrastrutture di ricarica, la durata della vita utile e la difficoltà tecnologica di riutilizzo dell'asset da parte di un diverso CPO, si ritiene necessario estendere l'affidamento ad un minimo di 15 anni, considerando complessivamente i tempi di ritorno dell'investimento
12	12.a	Il corrispettivo – che include il canone di concessione che lo stesso CA è tenuto a versare al Concedente ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e di quanto previsto dalla Convenzione di concessione – è costituito dalle seguenti componenti: a) una componente fissa annua, stabilita dal CA: [...] Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.	Il corrispettivo – che include il canone di concessione che lo stesso CA è tenuto a versare al Concedente ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e di quanto previsto dalla Convenzione di concessione – è costituito dalle seguenti componenti: a) una componente fissa annua, stabilita dal CA: [...] Tale componente è fissata a base di gara dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara.  <b>Per il solo servizio "ricarica" tale componente è nulla.</b>	Il modello di business del CPO è un modello nuovo, che si basa sull'ipotesi di ricavi futuri, non è dunque paragonabile a business consolidati come quello "oil" o della "ristorazione". In virtù della sua natura e soprattutto ai fini di contenere i prezzi verso l'utente finale sul quale inevitabilmente si ripercuoterebbero. Con l'obiettivo di incentivare la transizione verso l'elettrico, si propone di eliminare il corrispettivo fisso ed utilizzare solo il corrispettivo variabile, che è il risultato di un quantitativo annuo effettivamente erogato/fatturato dal CPO. Tale soluzione eviterebbe così di creare inefficienze su un mercato in via di sviluppo come quello della mobilità elettrica.

## ALLEGATO I

16	16.5	Viene altresì pubblicata sul sito web del CA e aggiornata tempestivamente, con comunicazione all’Autorità, una scheda relativa ai servizi di ricarica elettrica disponibili per ogni area di servizio, distinguendo la potenza massima erogabile per ogni infrastruttura di ricarica, il CPO gestore e gli MSP contrattualizzati, nonché la specifica localizzazione dei punti di ricarica all’interno dell’area di servizio interessata	Viene altresì pubblicata sul sito web del CA e aggiornata tempestivamente, con comunicazione all’Autorità, una scheda relativa ai servizi di ricarica elettrica disponibili per ogni area di servizio, distinguendo la potenza massima erogabile per ogni infrastruttura ed ogni punto di ricarica, il CPO gestore e il numero minimo di MSP contrattualizzati, nonché la specifica localizzazione dei punti di ricarica all’interno dell’area di servizio interessata.	Il numero di MSP può variare rapidamente a fronte di nuovi accordi di interoperabilità che vengono siglati tra le parti. Si sconsiglia pertanto di richiedere tale aggiornamento verso l’ART con cadenza prestabilita, ad esempio su base semestrale, anche in vista della Piattaforma Unica Nazionale che avrà tutte le informazioni sulle Infrastrutture di Ricarica. Inoltre, l’utente finale attraverso gli strumenti messi a disposizione dall’MSP stesso (ad esempio l’App con cui ricarica) potrà sapere in ogni caso le infrastrutture a sua disposizione.
17	17,4	Alla scadenza della convenzione di subconcessione, il SC è obbligato a proseguire nella gestione del servizio o delle attività alle stesse condizioni previste nella convenzione vigente, fino al trasferimento della gestione all’operatore economico risultato aggiudicatario della procedura di gara.	Alla scadenza della convenzione di subconcessione, il SC è obbligato a proseguire nella gestione del servizio o delle attività alle stesse condizioni previste nella convenzione vigente, fino al trasferimento della gestione all’operatore economico risultato aggiudicatario della procedura di gara. <b>Al termine della subconcessione per il servizio di ricarica, gli impianti (ivi incluse cabine elettriche, cavidotti, etc) saranno ceduti alla CA, quest’ultima dovrà corrispondere un importo che verrà calcolato anche tenendo conto del valore di mercato creato (o di avviamento), del servizio di ricarica istituito, degli effetti economici positivi indotti sull’intera area di servizio, oltre che del valore non ammortizzato. L’importo sarà determinato da un perito nominato in accordo tra SC e CA. In caso di mancato accordo, il perito verrà nominato dal presidente del Tribunale di Roma tra gli esperti in valutazioni d’azienda.</b>	Si propone di specificare i criteri di determinazione del valore di subentro degli impianti ad investimento del SC, al fine di considerare il valore economico complessivo apportato all’area di servizi, ad esempio anche in termini di maggior affluenza, valorizzazione del sito.