



**Michiel Langezaal,**  
Fastned B.V.  
James Wattstraat 77R,  
1097 DL Amsterdam  
Paesi Bassi

michiel.langezaal@fastned.nl  
+31 20 71 553 16  
<https://fastnedcharging.com/en/>

Amsterdam, 24 gennaio 2022

**Oggetto:** 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

Alla cortese attenzione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti,

Le scrivo a nome di Fastned, uno dei principali operatori Europei di stazioni di ricarica ultra veloce, con una rete che conta più di 190 stazioni e quasi 800 punti di ricarica attraverso 6 paesi. La nostra compagnia ha 10 anni di esperienza nella costruzione e gestione di stazioni di ricarica ultra veloce su aree di servizio autostradali e, fin dalla nostra creazione nel 2012, siamo forti sostenitori della transizione alla mobilità sostenibile. Le nostre stazioni di ricarica, a differenza del modello prevalente, sono progettate secondo un modello "drive-through" e con caricatori capaci di fornire una potenza di ricarica fino a 300 kW. La combinazione di queste due caratteristiche fa sì che ogni stazione Fastned sia in grado di ricaricare centinaia di veicoli al giorno, ognuno di essi nel giro di minuti. Le nostre stazioni sono costruite avendo a cuore l'esperienza dell'utente finale; per questa ragione ogni stazione è dotata di un tetto fornito di pannelli solari. Questa copertura ha una duplice funzione: 1) fornisce protezione all'utilizzatore in caso di pioggia e copertura quando c'è il sole, 2) è una testimonianza del nostro impegno a fornire ai nostri clienti energia che sia pulita e proveniente da fonti rinnovabili, quali il sole e il vento. In aggiunta, le nostre stazioni sono aperte 24 ore su 24, sette giorni su sette, pronte a servire ogni cliente in più di 6 lingue; ogni utente può pagare per le proprie sessioni attraverso svariati MSPs, ma anche attraverso carta di credito o debito, e attraverso codice QR; ogni tipo di veicolo, di qualsiasi marca, può usufruire dei nostri servizi. Nei web links che seguono, Le forniamo una piccola illustrazione di una stazione odierna di Fastned ([link](#)) e di come le nostre stazioni si svilupperanno nel futuro ([link](#)).

La tabella di cui sotto fa seguito alla richiesta mossa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") di condividere osservazioni ed eventuali proposte relative alle 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.

Prima di andare nel dettaglio del testo della consultazione, desidero portare alla Sua attenzione i seguenti punti di carattere generale relativi alla ricarica ultra veloce nelle aree di servizio sulle autostrade:

- 1) **La ricarica ultra veloce è un mercato indipendente e separato:** per la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica di alta qualità e affidabilità è necessaria una vasta esperienza nello sviluppo, progettazione, costruzione e gestione di stazioni di ricarica. Pertanto, si suggerisce che gli affidamenti di ricarica si considerino come separati da altri servizi (quali "oil", ristoro, parcheggio, etc.) e che siano oggetto di procedure competitive, aperte e trasparenti, che garantiscano: i) la valutazione della stazione di ricarica, avulsa da quelle relativa ad altri affidamenti (tipo "oil"); ii) la partecipazione di tutti i soggetti interessati, e non solo di coloro che possano offrire contestualmente sia servizi di ricarica, che servizi "oil".
- 2) **Le stazioni di ricarica devono essere pronte per le vetture elettriche del futuro e non solo quelle correnti:** per tale ragione, si suggerisce che la minima potenza installata lungo i percorsi autostradali sia 150 kW, piuttosto che 50 kW. Il rischio che si corre installando caricatori a una potenza inferiore di 150 kW è che, nel giro di pochi anni, l'infrastruttura diventi velocemente obsoleta e non adatta a soddisfare le esigenze di un mercato in continua evoluzione. Inoltre, si suggerisce che le stazioni di ricarica abbiano una dimensione



ragionevole, nonché la capacità di espandersi, per soddisfare un mercato che sta crescendo esponenzialmente: l'installazione di 2 o 4 torrette di ricarica in un'area di servizio risulterà presto non sufficiente per servire il traffico di auto elettriche. Si suggerisce che l'infrastruttura costruita oggi, tenga in considerazione questi bisogni di medio e lungo periodo, così da garantire la possibilità di incrementare la dimensione della stazione di ricarica all'aumentare del numero di veicoli elettrici percorrenti le autostrade.

- 3) **Un solo operatore per area di servizio:** per far fronte alla crescente domanda di ricarica lungo le autostrade è necessaria la costruzione di stazioni di ricarica di grandi dimensioni (simili alla dimensione dei fornitori di carburanti odierni). La coesistenza di molteplici CPOs in un'area di servizio porterebbe inevitabilmente a confusione da parte dell'utente nella scelta dell'operatore, con conseguente incremento del rischio di incidente all'interno dell'area di servizio, nonché a un design peggiore della stazione di ricarica. Questo ultimo punto è particolarmente rilevante se si considera che una stazione di ricarica di qualità elevata ha un prezzo che oscilla tra i 500 mila e il milione di euro. Per costruire stazioni di ricarica di questo tipo e garantire la sostenibilità del business plan è necessario che un solo CPO sia presente sulla stazione di servizio.
- 4) **Competizione tra CPOs su differenti aree di servizio piuttosto che sulla stessa area di servizio:** al fine di stimolare la competizione tra CPOs e offrire all'utente finale il miglior servizio possibile, si suggerisce che un'area di servizio sia assegnata in via esclusiva a un solo CPO, e che differenti CPOs operino differenti aree di servizio così che l'utente finale possa scegliere dove fermarsi per la ricarica. Si suggerisce altresì che le differenti aree di servizio vengano raggruppate in un unico affidamento e che all'interno di uno stesso affidamento siano presenti aree di servizio appartenenti a classi di traffico diverse. In caso contrario, le aree di servizio su porzioni di autostrada meno trafficate rischiano di non essere considerate dai CPO e che l'infrastruttura di ricarica non vi venga installata.
- 5) **Durata dell'affidamento di minimo 15 anni:** alla luce della fase nascente del mercato delle vetture elettriche, i primi 10 anni di operazione della stazione non sono sufficienti per generare un ritorno sufficiente sull'investimento per l'operatore. In questo periodo iniziale, il numero di vetture elettriche sull'ammontare totale del traffico è troppo ridotto per giustificare il business plan. Per far sì che l'investimento sia economicamente vantaggioso e che il business plan sia sostenibile, è necessario che l'affidamento abbia una durata di almeno 15 anni.
- 6) **Aree di servizio già dotate di una connessione sufficiente alla rete di media tensione:** l'allacciamento anticipato alla rete di media tensione da parte del concessionario autostradale apporta numerosi benefici. In primo luogo, è necessaria una potenza della rete capace di supportare la domanda delle vetture elettriche che arriveranno sul mercato italiano nei prossimi anni. A tal proposito, per servire una stazione di 8 punti di ricarica con una potenza di 300 kW l'uno è necessaria una connessione alla rete di più di 2 MW. In secondo luogo, la richiesta anticipata genera un significativo risparmio di tempo e denaro una volta avvenuto l'affidamento. Se il CPO dovesse effettuare la richiesta una volta ricevuto l'affidamento, si presenterebbe il rischio di rallentamenti nel processo di costruzione della stazione. La presenza di una connessione alla rete permette al CPO di espletare la costruzione della stazione rapidamente. Infine, il fatto che il costo dell'allacciamento alla rete elettrica sia sostenuto in un primo momento dal concessionario autostradale o dall'ente concedente, e che da esso venga poi passato al subconcessionario, permette che esso venga ripartito tra affidatari correnti e futuri in modo più equo.
- 7) **Prezzo al consumatore non oggetto di regolazione o limiti superiori:** la costruzione di una stazione di ricarica richiede un investimento rilevante, oltre a necessitare un team di persone dedicate al servizio alla clientela, alla manutenzione in loco della stazione e alla gestione delle stessa. Di conseguenza si suggerisce che il prezzo non sia oggetto di regolazione o di limiti superiori, e che si lasci al mercato e alla competizione tra CPOs su aree di servizio differenti di competere su questa variabile. In questa maniera il CPO è in grado di offrire all'utente finale la migliore qualità in termini di infrastruttura e di esperienza di ricarica, nonché di rientrare dell'investimento effettuato.
- 8) **La ponderazione delle procedure competitive per gli affidamenti di ricarica devono focalizzarsi su criteri di qualità della stazione piuttosto che su valori economici:** nei sottopunti che seguono si suggerisce un esempio di ponderazione
  - a) Offerta tecnica - 50%



- i) Qualità dell'infrastruttura - 20%
- ii) Sostenibilità ambientale - 5%
- iii) Progettazione e design - 15%
- iv) Scalabilità della stazione - 10%

b) Offerta commerciale - 45%

- i) Qualità del servizio al consumatore - 25%
- ii) Qualità e organizzazione della gestione della stazione - 15%
- iii) Prezzo al consumatore - 5%

c) Offerta economica - 5%

Nella tabella seguente La prego di trovare le nostre specifiche considerazioni rispetto al testo della consultazione.

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	17	[...]. 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).	[...]. Rilevano, in ambito autostradale, i punti di ricarica "ultra veloce" (definiti come punti di ricarica di 150 kW e oltre detta soglia).	Il mercato delle vetture elettriche si sta sviluppando a grande velocità. I veicoli correntemente in commercio possono già ricaricare a velocità ben superiori a 50 kW e i modelli più recenti arrivano a più di 100 kW. Suggeriamo che le nuove stazioni di servizio sulle autostrade si equipaggino con le tecnologie più avanzate adatte a lunghe percorrenze di viaggio e tempi di ricarica veloci, assimilabili al riempimento del serbatoio di una macchina a diesel o benzina. L'installazione di punti di ricarica da 50 kW porterebbe a code e rallentamenti nel processo di ricarica dopo un breve periodo dalla loro installazione.
1	20	Charging point operator (di seguito: CPO): soggetto titolare della costruzione e della gestione di una o più infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, a cui assicura adeguato accesso da parte dei mobility service provider ai fini della fornitura del servizio di ricarica elettrica.	Charging point operator (di seguito: CPO): soggetto titolare della progettazione, costruzione e della gestione di una o più infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, così come della fornitura di elettricità ai consumatori finali.	L'operatore della stazione di ricarica è il soggetto che sviluppa, costruisce, e, una volta costruita, opera la stazione di ricarica. L'operatore si approvvigiona di energia elettrica (e nel caso di Fastned, rinnovabile) presso produttori o fornitori di energia, per rivendere l'energia così acquistata al consumatore finale. I mobility service providers sono fornitori di servizi di pagamento e fatturazione per i consumatori finali, e non i fornitori di energia.
1	21	Mobility service provider (di seguito: MSP): soggetto fornitore all'utente finale del servizio di ricarica elettrica attraverso uno o più punti di ricarica accessibili al pubblico.	Mobility service provider (di seguito: MSP): soggetto fornitore all'utente finale dei servizi di pagamento e fatturazione per le sessioni di ricarica attuate presso uno o più punti di ricarica accessibili al pubblico.	I mobility service providers sono fornitori di servizi di pagamento e fatturazione per i consumatori finali, piuttosto che i fornitori di energia. La fornitura di energia è in seno al CPO, che acquista l'energia elettrica dai fornitori o produttori, per poi rivenderla ai consumatori finali attraverso l'utilizzo dei punti di ricarica operati dall'operatore.

A evidenza di ciò, si pensi che in caso di pagamento per la sessione di ricarica per mezzo di carta di credito o debito, l'MSP non sarebbe coinvolto nella transazione. Tuttavia,



			energia elettrica sarebbe fornita all'utente finale.	
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 assicurando la coesistenza di almeno due CPO, [...]	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 esclusivamente da un CPO, [...]	Ai fini del miglioramento dell'esperienza di ricarica del consumatore, di efficientamento dei costi di costruzione della stazione di ricarica, e di generale miglioramento della rete di ricarica autostradale, si suggerisce che un'area di servizio sia servita esclusivamente da un solo CPO. La coesistenza di più CPOs su una stessa area di servizio ha come conseguenza: confusione per il consumatore, progettazione scadente della stazione e probabile incremento del rischio di incidente per gli utenti che cercano per una specifica opzione tra quelle disponibili sull'area di servizio. La presenza di più CPOs sulla medesima area di servizio conduce inoltre a un significativo peggioramento del business plan del CPO, con conseguente riduzione della qualità della infrastruttura.
			In aggiunta a quanto sopra, è rilevante sottolineare come, al fine di stimolare la competizione tra CPOs e la completa copertura della rete autostradale, sia necessario organizzare gli affidamenti attraverso il raggruppamento degli stessi in un bando di gara contenente molteplici aree di servizio. In questo sistema, un affidamento farebbe riferimento a una pluralità di aree di servizio. All'interno di uno stesso affidamento si suggerisce che vengano incluse aree di servizio di classi di traffico diverse, così che anche aree di servizio a basso traffico ricevano adeguata copertura da parte di CPO.	
4	2.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, [...]	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 esclusivamente da un CPO, [...]	Si faccia riferimento al punto 4.1.e riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica per i CPO (SC) avvenga in maniera esclusiva a un solo operatore
4	3.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, [...]	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 esclusivamente da un CPO, [...]	Si faccia riferimento al punto 4.1.e riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica per i CPO (SC) avvenga in maniera esclusiva a un solo operatore
5	1.c	Almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico,	Un affidamento esclusivo ("ricarica") per il CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico,	Si faccia riferimento al punto 4.1.e riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica per i CPO (SC) avvenga in maniera esclusiva a



		ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.	ciascuno dei quali è tenuto a garantire l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.	un solo operatore.
5	2.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.	Un affidamento esclusivo ("ricarica") per il 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.	Si faccia riferimento al punto 4.1.e riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica per i CPO (SC) avvenga in maniera esclusiva a un solo operatore.
5	2.c.i	un affidamento unitario ("oil + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b);	un affidamento unitario ("oil + ristoro" o "ricarica + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b) oppure c) e b)	Le stazioni di ricarica rapida sulle aree di servizio autostradali costituiscono un mercato specifico e indipendente, che richiede vasta esperienza in fatto di progettazione, tecnologia, servizio alla clientela e gestione della rete. Questa esperienza è essenziale per garantire una rete di caricatori di alta qualità e affidabilità. Pertanto, si suggerisce che una combinazione di "ricarica + ristoro" venga presa in considerazione in fase di affidamento. In tale fattispecie, l'area di servizio includerebbe un affidamento congiunto "ricarica + ristoro" e un affidamento separato "oil". A titolo informativo, l'allegato che segue mostra come un'area di servizio con tale formato potrebbe apparire: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=oRWkDbY-JUA">https://www.youtube.com/watch?v=oRWkDbY-JUA</a>
5	2.c.ii	un affidamento unitario accorpato ("oil + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b) relativi alla coppia di aree di servizio collocate una di fronte all'altra su direzioni opposte e/o a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale	un affidamento unitario accorpato ("oil + ristoro" o "ricarica + ristoro") che comprenda i servizi di cui alle precedenti lettere a) e b) oppure c) e b) relativi alla coppia di aree di servizio collocate una di fronte all'altra su direzioni opposte e/o a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale	Si faccia riferimento al punto 5.2.c.i riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica possa essere fornito in combinazione con quello ristoro (affidamento "ricarica + ristoro").
5	3.a	un affidamento unitario ("oil + ristoro") che includa i servizi di distribuzione carburanti, la vendita di prodotti lubrificanti e di altri prodotti accessori per gli autoveicoli, i servizi di assistenza al veicolo (e, se del caso, i servizi di distribuzione di GNC e GNL), le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi	un affidamento ("oil") che includa i servizi di distribuzione carburanti, la vendita di prodotti lubrificanti e di altri prodotti accessori per gli autoveicoli, nonché i servizi di assistenza al veicolo e, se del caso, i servizi di distribuzione di GNC e GNL;	Si faccia riferimento al punto 5.2.c.i riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica possa essere fornito in combinazione con quello ristoro (affidamento "ricarica + ristoro").
			Un affidamento ("ristoro") includente le attività commerciali e ristorative e la gestione dei servizi igienici collettivi, da aggregare in un affidamento unitario alternativamente all'affidamento di ricarica (affidamento "ricarica + ristoro") o all'affidamento oil (affidamento "oil + ristoro")	



5	3.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.	Un affidamento esclusivo ("ricarica") per il 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.	Si faccia riferimento al punto 4.1.e riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica per il CPO (SC) avvenga in maniera esclusiva a un solo operatore.
5	3.c.i	un affidamento unitario accorpati ("oil + ristoro") relativo alla coppia di aree di servizio collocate una di fronte all'altra su direzioni opposte e/o a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale	un affidamento unitario accorpati ("oil + ristoro" oppure "ricarica + ristoro") relativo alla coppia di aree di servizio collocate una di fronte all'altra su direzioni opposte e/o a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale	Si faccia riferimento al punto 5.2.c.i riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica possa essere fornito in combinazione con quello ristoro (affidamento "ricarica + ristoro").
5	3.c.ii	una pluralità di affidamenti accorpati ("ricarica") relativi alla coppia di aree di servizio collocate una di fronte all'altra su direzioni opposte e/o a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale, avendo cura di assicurare la presenza di più CPO nella stessa area di servizio.	una pluralità di affidamenti accorpati ("ricarica") relativi alla coppia di aree di servizio collocate una di fronte all'altra su direzioni opposte e/o a più aree di servizio collocate sulla medesima tratta autostradale.	Si faccia riferimento al punto 4.1.e riportato sopra. Si suggerisce che l'affidamento di ricarica per il CPO (SC) avvenga in maniera esclusiva a un solo operatore.
5	4	Inserimento di un punto aggiuntivo 5.5, a seguito 5.4	Gli affidamenti di ricarica devono essere accorpati all'interno di lotti contenenti una pluralità di affidamenti relativi a stazioni appartenenti a classi di traffico differenti.	Come sottolineato al punto 4.1.e, è rilevante menzionare come, al fine di stimolare la competizione tra CPOs (SC) e la completa copertura della rete autostradale, sia necessario organizzare gli affidamenti attraverso il raggruppamento degli stessi in un bando di gara contenente molteplici aree di servizio. In questo sistema, un affidamento farebbe riferimento a una pluralità di aree di servizio. All'interno di uno stesso affidamento devono essere incluse aree di servizio di classi di traffico diverse, così che anche aree di servizio a basso traffico ricevano adeguata copertura da parte dei CPOs (SC).
7	1	Il CA valuta il livello di infrastrutturazione delle aree di servizio, nonché l'eventuale necessità di porre a carico del SC la realizzazione di investimenti di rilevante valore economico	Il CA valuta il livello di infrastrutturazione delle aree di servizio, nonché l'eventuale necessità di porre a carico del SC la realizzazione di investimenti di rilevante valore economico. La costruzione della stazione di ricarica e i relativi costi, ad esclusione dei costi di allacciamento alla rete elettrica, saranno in ogni caso a carico del SC entrante.	Una stazione di ricarica veloce di alta qualità e creata per servire le generazioni di vetture elettriche a venire, ha un costo tra i 500 mila e il milione di euro, variabile anche a seconda dello stato della connessione alla rete di distribuzione elettrica. Nel modello suggerito, una stazione di ricarica ha come minimo 4 punti di ricarica con una potenza massima di 300 kW. Si suggerisce che il costo dell'installazione di tale tecnologia, così come della stazione che la include, sia sopportato dal CPO (SC) e che la durata della concessione permetta la remunerazione dell'investimento. In un tale modello, una concessione di minimo 15 anni è necessaria.
				Tuttavia, si suggerisce che il CA o l'ente concedente, in qualità di operatore dell'infrastruttura autostradale, si occupi in anticipo



			<p>della preparazione e dell'allacciamento alla rete elettrica di media potenza, anche alla luce dei tempi necessari per la finalizzazione di tali opere.</p>
7	2	<p>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.</p>	<p>La durata dell'affidamento è, di norma, stabilita dal CA in 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.</p> <p>Per quanto riguarda gli affidamenti di ricarica, alla luce dello stato corrente del mercato delle auto elettriche in Italia e in Europa, i primi 8-10 anni di operazione delle stazioni non permettono di generare un ritorno sufficiente a giustificare l'iniziale investimento. In questo periodo, il numero di vetture elettriche sull'ammontare totale del traffico è troppo ridotto per giustificare il business plan. A tale fine, è importante che la durata delle concessioni offra un incentivo ai CPO (SC) a investire nella progettazione e la costruzione della stazione di ricarica, e a gestire la stessa garantendo la migliore esperienza di carica possibile all'utente. Alla luce di ciò, si suggerisce una durata di un minimo di 15 anni.</p>
13	2	<p>Il CA definisce i criteri di aggiudicazione nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto ai servizi e alle attività oggetto dell'affidamento stesso, parità di trattamento e non discriminazione, a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, in modo da:</p> <p>a) garantire la netta separazione tra la fase di valutazione dell'offerta tecnica e quella di valutazione dell'offerta economica di ciascun partecipante alla gara, assicurando inoltre che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica non sia condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;</p> <p>b) assicurare, nella ponderazione, la prevalenza dei criteri dell'offerta tecnica, ai sensi dell'art. 11, comma 5-ter, lettera b), della l. 498/1992</p>	<p>Il CA definisce i criteri di aggiudicazione nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto ai servizi e alle attività oggetto dell'affidamento stesso, parità di trattamento e non discriminazione, a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, in modo da:</p> <p>a) garantire la netta separazione tra la fase di valutazione dell'offerta tecnica, quella di valutazione dell'offerta economica e quella di valutazione dell'offerta commerciale di ciascun partecipante alla gara, assicurando inoltre che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica e quella commerciale non siano condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;</p> <p>b) assicurare, nella ponderazione, la prevalenza dei criteri dell'offerta tecnica, ai sensi dell'art. 11, comma 5-ter, lettera b), della l. 498/1992</p> <p>Per quanto riguarda gli affidamenti di ricarica, si suggerisce di distinguere la valutazione delle offerte secondo 3 criteri anziché 2. In particolare, si suggerisce di scorporare la valutazione delle politiche di prezzo al consumatore dai criteri tecnici e includere la stessa in un nuovo criterio definito offerta commerciale. I 3 criteri così formati sarebbero: offerta tecnica, offerta economica e offerta commerciale. Tra questi, si suggerisce che il criterio tecnico prevalga sugli altri due criteri. Al principio di questa lettera potete trovare una proposta di ponderazione dei vari criteri per la valutazione delle offerte per gli affidamenti di ricarica.</p> <p>Una simile ponderazione è di particolare rilievo in questa fase nascente del mercato delle vetture elettriche. Fornire un peso maggiore all'offerta tecnica risulta in una migliore qualità dell'infrastruttura di ricarica costruita, a cui segue inevitabilmente una migliore esperienza per l'utente finale. Un peso sproporzionato verso offerte di carattere economico, come la remunerazione del CA o le politiche di prezzo al consumatore, va inevitabilmente a penalizzare la qualità dell'infrastruttura in termini sia di progettazione che di manutenzione, con conseguente penalizzazione del consumatore finale.</p>
13	6	<p>Nella determinazione dei criteri di valutazione dell'offerta</p>	<p>Nella determinazione dei criteri di valutazione dell'offerta</p> <p>Si faccia riferimento al punto 13.2 riportato sopra.</p>



---

tecnica, il CA tiene in considerazione almeno i seguenti obiettivi di efficienza ed efficacia dell'affidamento:

- a) progetto tecnico dell'area, in termini di configurazione, funzionalità e accessibilità;
- b) strategia di offerta, anche in termini di pluralità dei marchi;
- c) mix di prodotti e servizi disponibili al pubblico;
- d) qualità dei prodotti offerti, nonché qualità e accessibilità dei servizi e delle attività svolte;
- e) politiche di prezzo nei confronti dell'utenza autostradale;
- f) efficienza della gestione;
- g) sostenibilità ambientale.

---

tecnica, il CA tiene in considerazione almeno i seguenti obiettivi di efficienza ed efficacia dell'affidamento:

- a) progetto tecnico dell'area, in termini di configurazione, funzionalità e accessibilità;
- b) strategia di offerta, anche in termini di pluralità dei marchi;
- c) mix di prodotti e servizi disponibili al pubblico;
- d) qualità dei prodotti offerti, nonché qualità e accessibilità dei servizi e delle attività svolte;
- e) efficienza della gestione;
- f) sostenibilità ambientale.

Saremmo lieti di prendere parte alla videoconferenza pianificata per il giorno 1° febbraio 2022, per elaborare più approfonditamente e condividere con Lei le nostre osservazioni sulle aree di servizio e il loro sviluppo nel futuro.

In attesa di un Suo gentile riscontro, Le invio i miei più cordiali saluti.

Michiel Langezaal,  
CEO