

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

Di seguito alcune **considerazioni generali** che MOTUS-E ritiene fondamentale richiamare affinché le aree di servizio siano dotate delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici, ai sensi dell'art. 57, comma 13, del D.L. 76/2020 (cd. "Decreto Semplificazioni").

- È fondamentale che l'applicazione di tale misura copra tutti i concessionari autostradali (pubblici e privati) per tutte le subconcessioni nuove ed in rinnovo, affinché i tempi di infrastrutturazione siano compatibili con la crescita del mercato dei veicoli elettrici e con gli impegni, anche europei come la nuova proposta di AFIR, richiamata anche all'interno dello "Schema di Analisi di Impatto della Regolazione".
- Si segnala che nonostante le iniziative dei singoli concessionari autostradali, oggi non ci risultano pubblicate gare a seguito delle manifestazioni di interesse pervenute, è quindi importante che i concessionari siano obbligati alla predisposizione di bandi di gara in tempi brevi e con delle penali qualora non vengano rispettati.
- Apprezziamo che la subconcessione del servizio "ricarica" sia separata dai servizi "oil", "non-oil" e "ristoro" e lo riteniamo l'unico mezzo possibile affinché venga rispettato il principio di concorrenza.
- Segnaliamo che il documento in consultazione lascia molta discrezionalità al concessionario autostradale e riteniamo importante introdurre alcuni vincoli minimi, ad esempio sulle potenze di ricarica, che permettano di garantire un servizio minimo all'utente finale.
- Riteniamo di fondamentale importanza la pubblicazione dei piani di sviluppo da parte dei concessionari autostradali, previsti dalla Direttiva 2014/94/UE (c.d. DAFI) entro il 2018, e che ad oggi non sono resi noti al pubblico, nonostante siano stati consegnati ai Ministeri.
- Va chiarito se il PNRR copra l'infrastrutturazione autostradale poiché il MITE ha più volte smentito che i fondi saranno utilizzabili per la rete autostradale, al contrario i fondi andranno destinati alla sola rete di superstrade, anche come scritto nell'ultimo documento pubblicato a dicembre sullo stato di attuazione delle misure del PNRR (disponibile al [link](#)), in cui si parla di "superstrade" e non di rete autostradale.
- Nell'ottica di favorire un'applicazione del provvedimento 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 infrastrutture di ricarica, 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.

Di seguito i commenti puntuali al testo del documento in consultazione (Allegato A alla delibera n. 174/2021 del 16 dicembre 202):

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, in ambito autostradale ai fini delle presenti misure , i punti di ricarica "di potenza elevata" (oltre 22 kW, distinti in "veloce" fino a 50 kW e "ultraveloce" oltre detta soglia): a partire da 100kW .	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 con punti di ricarica di potenza pari o superiore 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 <i>"la potenza alla quale viene effettuata la ricarica costituisce un fattore determinante del servizio reso in quanto influenza la durata della sessione di ricarica"</i> .

2	2.1	<p>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>	<p>le presenti misure regolatorie afferiscono alla definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove subconcessioni</p>	<p>È di estrema rilevanza il chiarimento che l'ambito di applicazione di tale misura sia per tutti i concessionari autostradali, per le nuove subconcessioni. Quindi nell'ambito del perimetro servizio "ricarica", si applica a tutti i concessionari autostradali dal giorno della pubblicazione, non esistendo ad oggi alcuna subconcessione di questo tipo. Utilizzare il termine "per le nuove concessioni" è fuorviante vista la descrizione inserita all'interno del testo stesso (Misura 1, punto 1.8) del termine "concessione".</p> <p>MOTUS-E ritiene al contrario non accettabile che il riferimento sia alle nuove concessioni autostradali, viste le implicazioni in termini di ritardo nei tempi di applicazione e di conseguenza di infrastrutturazione. L'infrastrutturazione autostradale, attraverso una rete di ricarica ad alta potenza, è uno degli elementi chiave affinché la mobilità elettrica possa affermarsi. L'Italia conta oggi meno di 50 punti di ricarica ad uso pubblico ad alta potenza ($P>150kW$) sul territorio autostradale ed è fondamentale agire in tempi brevi.</p>
4	4.1 - e / 4.2 e / 4.3- e	<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 con potenza nominale almeno pari a 100 kW 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,</p> <p>Ogni CPO dovrà garantire l'accesso in condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti agli MSP che ne facciano richiesta, 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>Ogni area di servizio ed ogni area di sosta sarà assegnata in modo univoco ad un CPO, ma l'intera tratta autostradale dovrà essere divisa in lotti (ciascuno dei quali contenente aree di classi diverse) in modo da privilegiare una pluralità di CPO su aree di servizio consecutive. In ogni caso un unico CPO non potrà essere aggiudicatario di più del 50% delle aree di servizio/sosta sulla singola tratta.</p>	<p>La presente modifica si applica allo stesso modo ai punti 4.1 - e / 4.2 e / 4.3-e.</p> <p>Riteniamo che prevedere due CPO per ogni area di servizio sia poco efficace: aumenta i tempi di ritorno dell'investimento, duplica molti costi fissi (ad es. connessione, cabine di trasformazione, ...) e non presenta vantaggi tali da giustificare la scelta; per rispettare il principio di concorrenza suggeriamo invece che vengano inseriti dei vincoli sulla tratta autostradale in modo da evitare che un solo CPO possa aggiudicarsi tutte le aree di servizio di una tratta, ed al tempo stesso che CPO diversi possano, per quanto possibile, essere collocati su aree di servizio consecutive. Tale scelta permette anche di evitare che i due CPO debbano dividersi la potenza che il DSO può mettere a disposizione, che in alcuni casi può avere dei limiti.</p> <p>Abbiamo quindi inserito una proposta di modifica affinché un CPO non possa avere più del 50% delle aree sulla tratta autostradale. Proponiamo anche che all'interno dei bandi vengano definiti dei lotti, ciascuno dei quali contenga aree di classi diverse, al fine di evitare distorsioni (ad esempio, che un unico CPO si aggiudichi tutte le aree di classe 1).</p> <p>Per quanto riguarda gli MSP, è importante che vengano</p>

		<p>Gli MSP che hanno accesso alle infrastrutture di ricarica installate presso le aree di servizio devono garantire all'utente finale tariffe eque e trasparenti, un servizio clienti secondo i migliori standard (ad esempio un servizio di customer service attivo tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, almeno bilingue – italiano ed inglese).</p>	<p>inserite condizione eque e non discriminatorie di accesso a tutti gli MSP che ne fanno richiesta, il vincolo di due MSP è poco efficiente, e già lontano dalla realtà per cui molti degli operatori sono interoperabili tra loro. Allo stesso tempo è interesse di tutti i CPO avere un numero quanto più alto possibile di MSP, al fine di garantire il maggior utilizzo dell'infrastruttura installata.</p> <p>Crediamo sia importante allargare lo scope of work alle aree di sosta/parcheggio, sia in ottica trasporto merci, sia come possibilità ulteriore di ricaricare il veicoli elettrico durante una sosta, anche più lunga che può avvenire in queste aree.</p>	
5	5.1. c, 5.2. c, 5.3. c	<p>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>almeno due affidamenti+un affidamento (“ricarica”) per il CPO dei punti di ricarica ultraveloce con potenza nominale almeno pari a 100 kW accessibili al pubblico, il quale ciascuno dei quali è tenuto a garantire l’accesso in condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti agli MSP che ne facciano richiesta.</p> <p>L’erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno due MSP.</p>	<p>Si veda la relazione alla Misura 4.</p>
7	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 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>Per il solo servizio “ricarica” la durata dell'affidamento minima è di 10 anni.</p>	<p>Vista la natura del servizio, i costi di installazione ed allacciamento delle infrastrutture di ricarica nonché la durata della vita utile dell’asset, il ritorno dell’investimento e la difficoltà tecnologica di riutilizzo dell’asset da parte di un diverso CPO si ritiene necessario estendere l’affidamento ad un minimo di 10 anni.</p> <p>Infatti, il mercato dei veicoli elettrici è ancora in una fase iniziale, quindi di dimensioni molto contenute, il che ha implicazioni sul tempo di ritorno dell’investimento, di gran lunga superiore agli altri servizi.</p> <p>Il mantenimento del limite minimo di 5 anni per il servizio ricarica rischia di determinare delle barriere all’ingresso per gli operatori e/o meccanismi di lock-in.</p>
12	12.4	<p>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:</p> <p>a) una componente fissa annua, stabilita dal CA:</p>	<p>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:</p> <p>a) una componente fissa annua, stabilita dal CA:</p>	<p>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”. Suggeriamo pertanto, ai fini di contenere i prezzi per l’utente finale, di eliminare il corrispettivo fisso ed utilizzare solo il corrispettivo variabile, che è il risultato di un quantitativo</p>

		<p>[...]</p> <p>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.</p>	<p>[...]</p> <p>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.</p> <p>Per il solo servizio “ricarica” tale componente è nulla.</p>	<p>annuo effettivamente erogato/fatturato dal CPO (sub-concessionario).</p> <p>La presenza di una componente fissa potrebbe alzare i costi per l’utente finale nei primi anni in cui l’erogazione del servizio potrebbe essere limitata.</p>
15	15.2 (a.ii)	disponibilità di stazioni/punti di ricarica rispetto al totale dei punti di rifornimento;	disponibilità in termini di tempo in servizio di stazioni/punti di ricarica rispetto al totale (al fine di minimizzare il tempo di fuori servizio);	È importante che vengano garantiti degli SLA e che venga minimizzato il tempo di fuori servizio delle infrastrutture in autostrada. Per tale ragione riteniamo opportuno l’inserimento di un fattore che ne monitori il tempo in fuori servizio.
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 gli 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 accordi di interoperabilità siglati tra le parti, oltre che essere molto elevato, si consiglia pertanto di richiedere tale aggiornamento, 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 (l’App con cui ricarica abitualmente) potrà sapere in ogni caso le infrastrutture a sua disposizione e non è quindi necessario indicarlo.