



Osservazioni e proposte del Gruppo A2A relative alla Delibera 53/2022- Indizione di una nuova 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 di Regolazione dei Trasporti (di seguito Autorità) nella **Delibera 53/2022** 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 e successiva consultazione (Delibera 174/2022).

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. Si segnala, inoltre, particolare apprezzamento per le osservazioni – formulate dal Gruppo A2A – accolte da codesta Autorità nel corso della prima consultazione, con particolare riferimento all’applicazione della disciplina a tutte le concessioni autostradali (ivi incluse quelle nelle quali il concessionario ha già provveduto all’affidamento del servizio di ricarica elettrica), alla possibilità di suddividere le aree di servizio per lotti ai fini dell’affidamento del servizio di ricarica ed alla possibilità di includere i costi di allacciamento alla rete tra i beni indispensabili.

In linea generale, si ribadisce quanto la realizzazione di un’infrastruttura di ricarica ad alta potenza sulla rete autostradale rappresenti 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 Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Tale cornice normativa, 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. A questo proposito, una parte dei fondi PNRR dedicati alle infrastrutture di ricarica potrebbe essere destinata allo sviluppo delle infrastrutture a più bassa potenza.

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

1. 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 tale 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;
2. In merito al perimetro di applicabilità dei bandi oggetto di consultazione, **si chiede di chiarire** – nel documento definitivo – **se le aree di servizio (tipicamente private) attualmente in concessione ad ANAS siano incluse all'interno di predetto perimetro. La scrivente auspica l'indizione di procedure ad evidenza pubblica anche alle sopracitate aree di servizio**, al fine di garantire il più possibile le dinamiche concorrenziali nel settore *de quo*;
 3. Come suesposto, la scrivente esprime apprezzamento relativamente all'obbligo, da parte del Concessionario, di disporre di affidamenti aggiuntivi (relativamente al servizio di ricarica) nei casi in cui – nelle aree di servizio di propria competenza – sia già attivo un sub concessionario. A tal proposito, **richiamando la previsione che introduce, in capo al concessionario, l'obbligo di effettuare un'adeguata riorganizzazione degli spazi nell'area di servizio** (al fine di assicurare a ciascun CPO pari ed adeguata visibilità, accessibilità e disponibilità di spazio), **si suggerisce di definire all'interno degli schemi dei bandi alcuni criteri di massima volti ad assicurare tale previsione nel caso in cui, nell'area di servizio in oggetto, sia già presente un sub concessionario** (per esempio obbligo di pubblicazione, in sede di bando, dei *layout* predisposti dal concessionario e destinati ai due o più servizi di ricarica previsti). Tali informazioni contribuirebbero ad incrementare le informazioni a disposizione per gli operatori, in modo tale da definire puntualmente la strategia di offerta in sede di gara su ciascuna delle aree di servizio;
 4. Per quanto concerne la possibilità, per il concessionario autostradale, di raggruppare per lotti le aree di servizio relative alle tratte di propria competenza, si segnala la necessità di **esplicitare che la procedura competitiva di ciascuna area di servizio dovrà essere oggetto di almeno due offerte da parte di altrettanti operatori**, al fine di garantire il livello minimo di competizione necessario per un'allocazione efficiente dei servizi di ricarica;
 5. **Quanto alla durata degli affidamenti, si sottolinea nuovamente come – nel caso del servizio di ricarica – vi siano delle importanti barriere all'ingresso, di natura tecnologica, nel subentro da parte di un nuovo operatore.** La disponibilità di soluzioni tecnologiche diverse spinge infatti i CPO a dotarsi di un principale fornitore per le infrastrutture di ricarica (ai fini dell'ottimizzazione dei costi di gestione, manutenzione e magazzino), oltre che a sviluppare piattaforme *software* di gestione delle colonnine di ricarica dedicate e studiate per specifiche esigenze. Il combinato disposto rende di fatto difficile che un CPO subentri in una subconcessione caratterizzata da infrastrutture ricarica e/o *software* di gestione differenti rispetto a quelle utilizzate: questo elemento, tipico del servizio di ricarica, rischia di rappresentare una forte limite al subentro da parte di operatori diversi. **Si suggerisce quindi di prevedere, per la sola subconcessione del servizio di ricarica, una durata minima pari a 10 anni;**
 6. **In merito ai corrispettivi per la subconcessione**, si apprezza l'inserimento di un corrispettivo fisso di segno negativo correlato ai costi sostenuti per ottemperare agli obblighi di servizio. In linea generale, **si suggerisce di prevedere delle linee guida** (pubblicate e/o approvate da codesta Autorità) **che specifichino più nel dettaglio i criteri e le modalità con le quali i concessionari autostradali dovranno definire i corrispettivi per i servizi di ricarica in subconcessione.**

7. **Con riferimento ai criteri di valutazione delle offerte**, per quanto attiene l'offerta tecnica **si suggerisce di non considerare come criterio prevalente la potenza erogata dalle colonnine**. Si ritiene infatti che il livello di potenza messo a disposizione dal CPO debba essere lasciato alle esigenze di mercato (strettamente legate alla tipologia di utenza della singola area di servizio), con successivi adeguamenti – sempre attuati in autonomia dai CPO – sulla base dell'evoluzione del numero e delle caratteristiche tecniche dei veicoli elettrici. L'introduzione di un criterio sulla sola potenza potrebbe infatti generare distorsioni nelle offerte degli operatori, che sarebbero portati a offrire potenze di ricarica eccessivamente elevate per le attuali e future necessità del mercato, comportando un'allocazione poco efficiente delle infrastrutture di ricarica, con costi elevati che ricadrebbero sugli utenti della rete autostradale.