

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	Ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, le misure regolatorie riportate nel presente documento afferiscono alla definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove subconcessioni.	<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.</p> <p>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> <p>E' importante fornire delle indicazioni temporali per l'adeguamento.</p>
4	4.1 e)	e) i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e: i. garantendo l'assistenza alla clientela anche da remoto, con	e) i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando una pluralità di CPO lungo la tratta autostradale evitando posizioni dominanti limitando ad un massimo del 40% il numero 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>Obbligare una pluralità di CPO nella stessa area</p>

		<p>possibilità di pronto intervento;</p> <p>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;</p> <p>iii. prevedendo l'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento;</p>	<p>punti di ricarica per CPO per tratta e garantendo la pluralità di CPO su aree non contigue.</p> <p>si dovrà inoltre:</p> <p>i. garantire l'assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</p> <p>ii. prevedere un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e comunque di potenza nominale non inferiore a 100 kW;</p> <p>iii. prevedere l'installazione di punti di ricarica ultraveloci accessibili al pubblico.</p> <p>Questi dovranno essere in grado di ricaricare sempre almeno all'50% della potenza nominale.</p> <p>I connettori utilizzati dovranno essere conformi a quanto specificato nell'Allegato I del Dl 257 del 16.12.2016.</p>	<p>di servizio potrebbe essere poco funzionale per l'ottimizzazione dei costi in quanto si raddoppierebbero molti elementi dell'infrastrutturazione con costi per l'utente finale. E' fondamentale mantenere la concorrenza ottenendola limitando il numero di CPO per tratta e/o evitando contiguità.</p> <p>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 offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e:</p> <p>i. garantendo</p>	<p>e) i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando una pluralità di CPO lungo la tratta autostradale evitando posizioni</p>	<p>In merito ai connettori è opportuno garantire delle potenze adeguate alla maggior parte delle auto elettriche circolanti sia attuali che future.</p>

		<p>l'assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</p> <p>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;</p> <p>iii. prevedendo l'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento;</p>	<p>dominanti limitando ad un massimo del 40% il numero di punti di ricarica per CPO per tratta e garantendo la pluralità di CPO su aree non contigue.</p> <p>si dovrà inoltre:</p> <p>i. garantire l'assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</p> <p>ii. prevedere un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e comunque di potenza nominale non inferiore a 100 kW;</p> <p>iii. prevedere l'installazione di punti di ricarica ultraveloci accessibili al pubblico.</p> <p>Questi dovranno essere in grado di ricaricare sempre almeno all'50% della potenza nominale.</p> <p>I connettori utilizzati dovranno essere conformi a quanto specificato nell'Allegato I del DL 257 del 16.12.2016.</p>	<p>Obbligare una pluralità di CPO nella stessa area di servizio potrebbe essere poco funzionale per l'ottimizzazione dei costi in quanto si raddoppierebbero molti elementi dell'infrastrutturazione con costi per l'utente finale. E' fondamentale mantenere la concorrenza ottenendola limitando il numero di CPO per tratta e/o evitando contiguità.</p> <p>Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l'erogazione del servizio.</p>
4	4.3 e)	e) i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando la	e) i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando una	In merito ai connettori è opportuno garantire delle potenze adeguate alla maggior parte delle auto

		<p>coesistenza di una pluralità di CPO e:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. garantendo l'assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento; ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita; iii. prevedendo l'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento; 	<p>pluralità di CPO lungo la tratta autostradale evitando posizioni dominanti limitando ad un massimo del 40% il numero di punti di ricarica per CPO per tratta e garantendo la pluralità di CPO su aree non contigue.</p> <p>si dovrà inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. garantire l'assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento; ii. prevedere un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita e comunque di potenza nominale non inferiore a 100 kW; iii. prevedere l'installazione di punti di ricarica ultraveloci accessibili al pubblico. <p>Questi dovranno essere in grado di ricaricare sempre almeno all'50% della potenza nominale.</p> <p>I connettori utilizzati dovranno essere conformi a quanto specificato nell'Allegato I del Dl 257 del 16.12.2016.</p>	<p>elettriche circolanti sia attuali che future.</p> <p>Obbligare una pluralità di CPO nella stessa area di servizio potrebbe essere poco funzionale per l'ottimizzazione dei costi in quanto si raddoppierebbero molti elementi dell'infrastrutturazione con costi per l'utente finale. E' fondamentale mantenere la concorrenza ottenendola limitando il numero di CPO per tratta e/o evitando contiguità.</p> <p>Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l'erogazione del servizio.</p>
5	5.1 c)	c) almeno due affidamenti	c) almeno un affidamento	Obbligare una pluralità di CPO nella stessa area

		<p>(“ricarica”) per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica di cui all’articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.</p>	<p>(“ricarica”) per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica di cui all’articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.</p>	<p>di servizio potrebbe essere poco funzionale per l’ottimizzazione dei costi in quanto si raddoppierebbero molti elementi dell’infrastrutturazione con costi per l’utente finale. E’ fondamentale mantenere la concorrenza ottenendola limitando il numero di CPO per tratta e/o evitando contiguità. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l’erogazione del servizio.</p>
5	5.2 c)	<p>c) almeno due affidamenti (‘‘ricarica’’) per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica di cui all’articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.</p>	<p>c) almeno un affidamento (‘‘ricarica’’) per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica di cui all’articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.</p>	<p>Obblicare una pluralità di CPO nella stessa area di servizio potrebbe essere poco funzionale per l’ottimizzazione dei costi in quanto si raddoppierebbero molti elementi dell’infrastrutturazione con costi per l’utente finale. E’ fondamentale mantenere la concorrenza ottenendola limitando il numero di CPO per tratta e/o evitando contiguità. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l’erogazione del servizio.</p>
5	5.3 b)	<p>b) almeno due affidamenti (‘‘ricarica’’) per i CPO dei punti di ricarica</p>	<p>b) almeno un affidamento (‘‘ricarica’’) per i CPO dei punti di ricarica</p>	<p>Obblicare una pluralità di CPO nella stessa area di servizio potrebbe essere poco funzionale</p>

		<p>ultraveloce accessibili al pubblico, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.</p>	<p>ultraveloce accessibili al pubblico, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.</p>	<p>per l'ottimizzazione dei costi in quanto si raddoppierebbero molti elementi dell'infrastrutturazione con costi per l'utente finale. E' fondamentale mantenere la concorrenza ottenendola limitando il numero di CPO per tratta e/o evitando contiguità. Così come avviene per la distribuzione dei carburanti tradizionali è sufficiente un soggetto a garantire l'erogazione del servizio.</p>
--	--	--	--	--