

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti

Via Nizza 230, 10126 Torino

E-mail: art@autorita-trasporti.it

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Delibera n. 53/2022 - Procedimento avviato con delibera n. 77/2021 - 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”.

Facciamo riferimento al procedimento di cui in oggetto e dell’opportunità riservataci di provvedere a sottoporre ulteriori osservazioni per evidenziare alcune criticità che ancora permangono sugli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per dotarsi, tra l’altro, di infrastrutture di ricarica elettrica.

A tal riguardo, evidenziamo come il documento di consultazione attribuisca rilevanza in ambito autostradale ai punti di ricarica “di potenza elevata” (oltre 22 kW, distinti in “veloce” fino a 50 kW e “ultraveloce” oltre detta soglia). Tuttavia, per le aree di servizio autostradali è fondamentale la dotazione di infrastrutture di potenza pari ad 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”.

Inoltre, sebbene si valuta positivamente la modifica relativa alla validità della concessione, nel testo attuale del documento di consultazione tra i 5 ed i 12 anni, tuttavia si ritiene che la durata minima dell’affidamento, nel caso delle infrastrutture di ricarica debba essere di almeno 15 anni e ciò in considerazione della natura del servizio, dei costi di installazione ed allacciamento delle infrastrutture di ricarica, della durata della vita utile e della difficoltà tecnologica di riutilizzo dell’asset da parte di un diverso CPO, considerando complessivamente i tempi di ritorno dell’investimento. In tal senso, la previsione che alla scadenza della convenzione il sub concessionario sia 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, è sostenibile solo se la durata della subconcessione sia effettivamente pari a 15 anni.

Resta inteso come di fondamentale importanza è assicurare che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale

assentita in concessione (sia nei casi di coesistenza di più CPO in singole AdS sia nei casi dove la CA rileva impossibile la coesistenza di più CPO e strutturi per alcune AdS dei bandi che ne prevedano uno per AdS).

Infine, con riferimento al modello di business del CPO si evidenzia come questo costituisca una novità assoluta che si basa sull'ipotesi di ricavi futuri e quindi non è 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 ritiene necessario 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.

Gli aspetti sopra indicati sono meglio declinati e chiariti nell'Allegato I al presente documento, nella forma tabellare così come previsto dal documento di consultazione.

Cogliamo infine l'occasione per ribadire, alla luce delle numerose e recenti notizie sulla vulnerabilità dei sistemi informatici, come sia di massima importanza che le infrastrutture di ricarica siano realizzate, come requisito base, con un approccio di Cyber Security by Design in linea con i principali standard e linee guida di settore (es: NIST, ISO/IEC) e lasciando ai Concessionari la facoltà di specificare requisiti anche più stringenti. In particolare, dovranno essere soddisfatti i requisiti base di sicurezza relativi alle seguenti macrocategorie:

- Sicurezza Hardware delle infrastrutture con meccanismi che rivelino effrazioni o manomissioni delle stesse inviando un messaggio di allarme alla piattaforma di backend.
- Sicurezza Software/Firmware delle infrastrutture mediante periodico aggiornamento di sistema operativo e delle componenti software/firmware da remoto attraverso un canale di comunicazione sicuro.
- Sicurezza dei Dati: 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.

Nel rimanere a disposizione per qualsiasi chiarimento, l'occasione ci è gradita per porgerVi i nostri più cordiali saluti.

Federico Caleno

Amministratore Unico

Spett.le
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza 230, 10126 Torino

E-mail: art@autorita-trasporti.it
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

ALLEGATO I

Mis.	P.to	Citazione del testo	Testo modificato	Nota illustrativa
1	1.18	<p>Punto di ricarica accessibile al pubblico (di seguito: punto di ricarica): ai sensi del d.lgs. 257/2016, articolo 2, comma 1, 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).</p>	<p>Punto di ricarica accessibile al pubblico (di seguito: punto di ricarica): ai sensi del d.lgs. 257/2016, articolo 2, comma 1, 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.</p>	<p>La definizione di punto di ricarica ultraveloce come di potenza superiore a 50 kW, sebbene in linea con la normativa di recepimento della DAFI (risalente ormai a 6 anni fa in un mercato in rapidissima evoluzione tecnologica) 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 <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>.</p>
4	4.1.e 4.2.e 4.3.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 l'assistenza alla clientela anche da remoto,</p>	<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 l'assistenza alla clientela anche da remoto,</p>	<p>vedi punto sopra</p>

		<p>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>con possibilità di pronto intervento;</p> <p>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce di potenza pari o superiore a 100 kW 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>	
5	5.1.c 5.2.c 5.3.c	a) 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.	a) almeno due affidamenti ("ricarica") per i CPO dei punti di ricarica ultraveloce di potenza pari o superiore a 100kW accessibili al pubblico, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.	Vedi punto sopra
5	5.4.iv	iv. qualora, per comprovate ragioni di natura tecnica puntualmente esposte nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.1, rilevasse l'oggettiva impossibilità della coesistenza di più affidatari nella stessa area di servizio, può sottoporre all'Autorità la programmazione di un unico affidamento, assicurando che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione;	iv. qualora, per comprovate ragioni di natura tecnica puntualmente esposte nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.1, rilevasse l'oggettiva impossibilità della coesistenza di più affidatari nella stessa area di servizio, può sottoporre all'Autorità la programmazione di un unico affidamento, assicurando che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione;	
7	7.2	La durata delle subconcessioni è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è compresa	La durata delle subconcessioni è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è compresa	La previsione di un termine tra 5 e 12 anni non è coerente con i tempi di ritorno dell'investimento,

		<p>tra 5 e 12 anni, sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 e tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, 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. Per gli investimenti eseguiti dal subconcessionario uscente, non ammortizzati alla scadenza della concessione, si applica l'art. 178, comma 7, del d.lgs. 50/2016.</p>	<p>tra 5 e 12 anni per gli affidamenti "oil" e "ristoro" e pari ad almeno 15 anni per gli affidamenti "ricarica", sulla base delle valutazioni di cui alla Misura 7.1 e tenuto conto di quanto previsto dalla Misura 6 in materia di beni indispensabili, 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. Per gli investimenti eseguiti dal subconcessionario uscente, non ammortizzati alla scadenza della concessione, si applica l'art. 178, comma 7, del d.lgs. 50/2016.</p>	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.
12	12.4.a	<p>a) una componente fissa annua, stabilita ex ante dal CA e corrispondente alla pertinente quota dei costi annui di cui al punto 12.3, lettera a).</p>	<p>a) una componente fissa annua, stabilita ex ante dal CA e corrispondente alla pertinente quota dei costi annui di cui al punto 12.3, lettera a). Per gli affidamenti "ricarica" tale componente fissa è nulla.</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". 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.
16	16.5	<p>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 ognuna delle aree di servizio di competenza, 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.</p>	<p>Abrogare la disposizione</p>	<p>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.</p>

Federico Caleno

Amministratore Unico