



Michiel Langezaal,

Fastned B.V.

James Wattstraat 77R,

1097 DL Amsterdam

Paesi Bassi

michiel.langezaal@fastned.nl

+31 6 8280 9703

<https://fastnedcharging.com/en/>

Amsterdam, 6 maggio 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,

Facciamo 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.

Nella tabella di cui sotto, Vi preghiamo di trovare le considerazioni di Fastned relativamente al testo della consultazione nel formato richiesto dall'Autorità. Tuttavia, prima di andare nel dettaglio delle singole misure, desideriamo portare alla Vostra attenzione alcune considerazioni di particolare rilievo che secondo la nostra esperienza sono conduttrici di una infrastruttura di ricarica autostradale affidabile e di qualità, capace di servire non solo il mercato della mobilità elettrica odierno, ma anche quello degli anni a venire:

- 1) **Durata dell'affidamento:** il testo della consultazione suggerisce una durata per gli affidamenti sulle autostrade tra i 5 e i 12 anni. Se questo orizzonte temporale può essere sufficiente per affidamenti "ristoro" e "oil", non lo è altrettanto per gli affidamenti di ricarica. 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. Si pensi che sulla base della penetrazione del mercato elettrico corrente, un'area di sosta di classe 1 genererebbe un numero medio di sessioni tra 2 e 6 al giorno per stazione. Il mercato è tuttavia in fase di forte sviluppo e nei prossimi 10 anni circa si passerà da una penetrazione dello 0.5% fino ad un circa 10% nel 2030. Sono gli anni che seguono il 2030-35 che permettono di realizzare un business plan economicamente solido. Questo è particolarmente importante nell'ottica di espansione della stazione all'aumentare del traffico elettrico: un affidamento di durata di ~10 anni rappresenta un freno all'investimento dell'operatore nell'ingrandimento della stazione nel momento in cui l'utilizzazione della stessa raggiunge valori rilevanti. Il mancato ingrandimento della stazione ha come conseguenza la creazione di file e tempi di attesa sempre maggiori per ricaricare presso la stazione, con l'aumentare del traffico elettrico. Nei Paesi Bassi, dove la penetrazione di vetture elettriche raggiunge ora il 2.5-3%, vediamo che stazioni con 4 punti di ricarica devono già essere ingrandite per servire il traffico di vetture elettriche.



Pertanto, si suggerisce che l'affidamento abbia una durata di almeno 15 anni, così da creare un business plan economicamente fattibile ed incentivare l'investimento da parte del CPO nell'espansione della stazione. Questa misura sarebbe più in linea con quanto vediamo in Olanda (15 anni), in Belgio, in Francia (14 anni) e in Svizzera (30 anni).

- 2) **Almeno due operatori per area di servizio:** il testo della consultazione suggerisce la presenza di almeno due CPO per area di servizio. Fastned ritiene che la presenza di più di un operatore per area di servizio non sia lo strumento ideale per stimolare la competizione tra operatori e che sia un deterrente ad investimenti in qualità della stazione e servizi alla clientela. In particolare, la presenza di più di un operatore su un'area di servizio presenta le seguenti conseguenze di natura economica (che in un mercato giovane come quello della ricarica elettrica hanno un impatto particolarmente rilevante):

- La duplicazione di certi investimenti che non crescono linearmente con l'aumentare della dimensione della stazione. Un esempio di simili costi sono quelli relativi ai lavori di costruzione: la costruzione di due stazioni con 4 punti di ricarica costa significativamente di più della costruzione di una sola stazione con 8 punti di ricarica
- Il peggioramento del business case dell'operatore, visto il significativo incremento dell'incertezza circa il numero di sessioni realizzabili su base giornaliera. In aggiunta, la competizione su una stessa area di servizio può portare a politiche di prezzo volte a catturare la clientela dell'altro operatore attraverso abbassamenti di prezzo artificiali, cosa che ha un effetto significativo in termini di capacità di offrire un prodotto di qualità per il consumatore

La combinazione di costi relativamente più alti e l'incremento dell'incertezza del business case, sono un grosso freno per gli investimenti in qualità, manutenzione e servizi offerti alla clientela. In questa fase del mercato dove il consumatore non ha fiducia nell'infrastruttura esistente, è invece di primaria importanza che il CPO abbia cura che la qualità della stazione, dei servizi offerti agli utenti e della manutenzione vengano prioritizzate. In mancanza di ciò, l'utente non sarà portato ad affidarsi all'infrastruttura di ricarica autostradale, risultando in minor traffico sulle autostrade e rallentamenti alla mobilità sostenibile.

Vi sono poi considerazioni di natura più pratica che a nostro avviso rendono la presenza di un solo CPO per area di servizio come la soluzione più appropriata al mercato corrente. In primo luogo, la nostra esperienza nei Paesi Bassi ci insegna che lo spazio fisicamente disponibile su un'area di servizio è spesso limitato, specialmente considerando gli sviluppi del mercato negli anni futuri. Quando Fastned ha iniziato ad aprire le sue prime stazioni di ricarica ultraveloce nel 2013, le stazioni erano equipaggiate con 2-4 punti di ricarica. Tuttavia, con l'aumento del numero di vetture elettriche sulle strade, la dimensione delle nostre stazioni è dovuta crescere di pari passo: molte stazioni oggi contengono fino a 8-12 punti di ricarica e ci aspettiamo che questo numero continuerà a crescere nei prossimi anni (fino a poter avere un numero di caricatori installati sulle stazioni di maggiori dimensioni di 30-50). Pertanto, le stazioni di ricarica avranno bisogno di uno spazio vasto per svilupparsi all'aumentare del traffico di vetture elettriche, cosa che nella nostra esperienza impedisce, nel medio periodo, una coesistenza sana e competitiva di 2 CPOs sulla stessa area di servizio. Inoltre, sulla base della nostra esperienza nei Paesi Bassi, risulta difficile assicurare un grado sufficiente di sicurezza per l'utente dell'area quando più di un operatore è presente: la presenza di 2 CPOs per area di servizio crea confusione nell'utente, che alla ricerca di un certo marchio può essere portato all'altro marchio presente sull'area. Le conseguenze di tale pratica sono alternativamente:

- Confusione e riduzione del livello sicurezza dell'utente, vista la possibilità per alcuni utenti di fare manovre non completamente sicure per andare da un CPO ad un altro



- Competizione sleale, dove alcuni CPO verrebbero premiati per il solo fatto di essere sulla stessa area di servizio di CPOs che investono in un livello di qualità maggiore

Infine, bisogna considerare come evolverà la navigazione degli utenti delle autostrade nei prossimi anni. A tal proposito, i sistemi di navigazione delle macchine e le applicazioni telefoniche dedicate, già permettono ai conducenti di vetture elettriche di fare decisioni informate su dove caricare, basate sulla qualità dell'infrastruttura e l'esperienza di ricarica, piuttosto che esclusivamente su dove si trovi la stazione, ottimizzando la durata e la velocità del tragitto. Pertanto la competizione tra CPO avviene già a monte, prima che l'utente entri in autostrada: la presenza di due CPOs per area di servizio creerebbe una distorsione a tale competizione.

Pertanto, si suggerisce che ogni area di servizio il cui affidamento sia il risultato di una procedura competitiva, aperta e trasparente (come quelle risultanti da tale regolamentazione) abbia un solo affidamento ricarica con un CPO che gestisca i punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico. In questo modo si stimolerebbe una competizione tra CPOs tra aree di servizio distinte, piuttosto che sulla stessa area, e basata su qualità e offerta alla clientela

Come maniera alternativa per aumentare il livello di competizione e di affidabilità dell'infrastruttura di ricarica sulle autostrade, si suggerisce di considerare di equipaggiare le esistenti aree di sosta e le aree di servizio dismesse (o da dismettere) con stazioni di ricarica ultraveloce dedicate. Le nuove aree di servizio così costituite avrebbero un affidamento ricarica e un affidamento ristoro (o un sottopensilina), ed andrebbero ad incrementare il livello di affidabilità e competizione della rete autostradale per quello che concerne la ricarica elettrica, senza però inficiare il business plan del CPO.

- 3) **Interoperabilità e metodi di pagamento:** il testo della consultazione suggerisce che ogni MSP che richieda di essere connesso alla rete abbia il diritto di vedere questa richiesta accettata dal CPO. Fastned ritiene che questa misura crei una forte distorsione del mercato in quanto impedirebbe al CPO la libertà di decidere come condurre la propria attività e inoltre di tutelare il consumatore da pratiche opache spesso adottate dagli MSP verso i propri clienti. A tal proposito, vediamo che molti MSP adottano politiche di prezzo molto opache che non sono coerenti con il livello di qualità e gli standard diffusi nel mercato. Nel caso in cui l'MSP presenti queste caratteristiche di opacità e tariffe elevate, i CPOs dovrebbero essere autorizzati a rifiutare la richiesta di un MSP di connettersi alla propria rete. La connessione con un MSP si tratta inoltre di una decisione legata al business del CPO e pertanto dovrebbe essere lasciato allo stesso la possibilità di selezionare a quale MSP connettersi: la regolamentazione dovrebbe garantire adeguata copertura indicando un numero minimo di MSPs con cui i CPO devono connettersi.

In linea con i recenti suggerimenti della Commissione Europea e al fine di garantire che tutti gli utenti autostradali abbiano la possibilità di pagare per le proprie sessioni di ricarica, si suggerisce che i CPO siano tenuti a rendere disponibili come metodi di pagamento almeno uno dei seguenti:

- Lettori di carte di pagamento;
- Strumenti per il pagamento in modalità "contactless" che sia almeno in grado di leggere carte di pagamento.

Per quanto riguarda l'interoperabilità delle stazioni, occorre garantire un numero minimo di MSPs per assicurare che i possessori delle carte di ricarica abbiano la



possibilità, qualora lo volessero, di pagare per mezzo di esse: a tal proposito, si suggeriscono almeno 5 MSPs.

- 4) **Potenza di ricarica:** il testo della consultazione definisce la ricarica ultraveloce come ricarica oltre i 50 kW. Già oggi vediamo che sulla rete di Fastned le velocità di ricarica superano tale soglia: in media, le vetture ricaricano sulla nostra rete fino a 52 kW, raggiungendo in alcuni Paesi come la Germania una media di 56 kW. Questo rende una velocità di ricarica di 50 kW insufficiente a servire il mercato elettrico odierno. In aggiunta, il mercato delle vetture elettriche si sta sviluppando a grande velocità con i modelli più recenti che arrivano a caricare a velocità ben superiori ai 100 kW. Gli utenti della stazione devono essere garantiti la possibilità di utilizzare la propria velocità di ricarica; pertanto una velocità di ricarica di 300 kW dovrebbe essere posto come obiettivo. A tal proposito, se un conducente di una Hyundai IONIQ 5 (macchina di fascia media in commercio dal 2021 che può caricare fino a 230 kW) si fermasse ad una stazione con caricatori da 50 kW, caricherebbe 250 km in più di un'ora, piuttosto che in meno di 30 minuti se caricatori da 300 kW fossero installati. Chiaramente un grosso disincentivo per gli utenti all'utilizzo dell'infrastruttura ad alto scorrimento e più in generale al passaggio alla mobilità elettrica. L'installazione di punti di ricarica da 50 kW porterebbe alla creazione di una rete di ricarica obsoleta in partenza e in futuro causerebbe code e rallentamenti nel processo di ricarica.

Pertanto, 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. A tal proposito si suggerisce che in ambito autostradale, i punti di ricarica “di potenza ultraveloce” vengano definiti come punti di ricarica capaci di caricare una vettura fino a 300 kW oppure fino a 150 kW nel caso di ricarica contestuale di due vetture al medesimo caricatore.

- 5) **Criteri di valutazione delle offerte:** il testo della consultazione indica che i criteri di natura economica non superino il 30% della valutazione delle offerte. Fastned accoglie con positività il fatto che i criteri di natura tecnica abbiano una rilevanza maggiore rispetto a quelli di natura economica, tuttavia suggerisce di rendere i criteri tecnico-qualitativi ancora più rilevanti nella valutazione delle offerte. In questa fase nascente del mercato della mobilità e della ricarica elettrica, risulta di particolare rilievo una ponderazione che predilige fortemente parametri di natura tecnico-qualitativo, piuttosto che parametri di tipo economico. Fornire un peso maggiore all'offerta tecnica-qualitativa risulta in una migliore qualità dell'infrastruttura di ricarica costruita, sia in termini di progettazione e design della stazione, che in termini di cura e servizi offerti al consumatore: a ciò segue inevitabilmente una migliore esperienza per l'utente finale. Un peso maggiore verso offerte di carattere economico va inevitabilmente a penalizzare la qualità dell'infrastruttura in termini sia di progettazione che di manutenzione, con conseguente penalizzazione del consumatore finale.

Si suggerisce che la ponderazione delle procedure competitive per gli affidamenti di ricarica si focalizzi su criteri di qualità della stazione piuttosto che su valori economici. Nei sottopunti che seguono si suggerisce un esempio di ponderazione:

- **Offerta tecnico-qualitativa - 90%**
 - i) **Qualità dell'infrastruttura - 20%**
 - ii) **Sostenibilità ambientale - 5%**



- iii) **Progettazione e design - 15%**
- iv) **Scalabilità della stazione - 10%**
- v) **Qualità del servizio al consumatore - 25%**
- vi) **Qualità e organizzazione della gestione della stazione - 15%**
- **Offerta economica - 10% (in caso necessario, includente le politiche commerciali del CPO)**

6) **Organizzazione dei bandi in lotti:** il testo della consultazione prevede la possibilità per il CA di proporre un raggruppamento delle aree di servizio in lotti. Fastned accoglie con positività questa misura, tuttavia suggeriamo che l'allocazione in lotti sia la base di gara piuttosto che una possibilità. L'organizzazione delle gare in lotti consente di affrontare 2 temi chiave: 1) la possibilità di evitare la creazione di posizioni dominanti di un solo CPO su una singola tratta autostradale, con la creazione di un contesto competitivo equo, in cui gli utenti abbiano la possibilità di ricaricare con diversi operatori, senza sacrificare la possibilità per l'operatore di generare il proprio ritorno e favorendo investimenti nella qualità dell'infrastruttura (cosa che invece verrebbe meno in caso di competizione tra CPOs su una stessa area di servizio); 2) la piena copertura dell'intera rete autostradale, evitando situazioni di "cherry picking" dove non vengono coperte stazioni a minore intensità di traffico. In questo senso è importante assicurare che i lotti siano costituiti da aree di servizio con diverso livello di traffico e che i lotti siano in media comparabili.

Si suggerisce che il CA disponga aggregazioni per lotti che raggruppino più aree di servizio anche collocate su diverse tratte autostradali di competenza del CA, assicurando che i lotti includano aree di servizio appartenenti a categorie di traffico differenti, in modo tale che i lotti abbiano un traffico medio paragonabile tra loro. Il CA altresì assicura che un solo soggetto non possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione.

In attesa di un Vostro gentile riscontro, Vi invio i miei più cordiali saluti.

Michiel Langezaal,
CEO

Nella tabella seguente Vi 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	18	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).	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. <u>Rilevano, in ambito autostradale, i punti di ricarica "di potenza ultraveloce" (definiti come punti di ricarica capaci di caricare una vettura fino a 300 kW oppure fino a 150 kW nel caso di ricarica simultanea di due vetture al medesimo cariatore).</u>	Già oggi vediamo che sulla rete di Fastned le velocità di ricarica superano i 50 kW: in media, le vetture ricaricano sulla nostra rete fino a 52 kW, raggiungendo in alcuni Paesi come la Germania una media di 56 kW. Questo rende una velocità di ricarica di 50 kW insufficiente a servire il mercato elettrico odierno. In aggiunta, il mercato delle vetture elettriche si sta sviluppando a grande velocità con i modelli più recenti che arrivano a caricare a velocità ben superiori ai 100 kW. Gli utenti della stazione devono essere garantiti la possibilità di utilizzare la propria velocità di ricarica; pertanto 300 kW dovrebbe essere posto come obiettivo. A tal proposito, se un conducente di una Hyundai IONIQ 5 (macchina di fascia media in commercio dal 2021 che può caricare fino a 230 kW) si fermasse ad una stazione con caricatori da 50 kW, caricherebbe 250 km in più di un'ora, piuttosto che in meno di 30 minuti se caricatori da 300 kW fossero installati. Chiaramente un grosso disincentivo al passaggio alla mobilità elettrica. 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 alla creazione di una rete di ricarica obsoleta in partenza e in futuro causerebbe code e rallentamenti nel processo di ricarica.

1	21	Mobility service provider (di seguito: MSP): soggetto che commercializza all'utente finale il servizio di ricarica elettrica attraverso uno o più punti di ricarica accessibili al pubblico.	Mobility service provider (di seguito: MSP): soggetto che <u>offre all'utente finale servizi di pagamento, fatturazione ed altri servizi accessori volti al pagamento</u> del servizio di ricarica elettrica attraverso uno o più punti di ricarica accessibili al pubblico.	Si suggerisce di rendere chiaro il ruolo dello MSP all'interno della filiera della ricarica elettrica come fornitore di servizi di pagamento e assimilabili, piuttosto che come soggetto che commercializza il servizio di ricarica. Come anche suggerito dalla Commissione Europea, nel futuro si richiederà che gli utenti possano utilizzare la propria carta di credito o debito per pagare per le proprie sessioni: in questa ottica, l'MSP si inquadra come strumento di pagamento alternativo alla carta bancaria. I CPO sono i soggetti che commercializzano il servizio di ricarica agli utenti finali.
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.	Nuova sezione: Per quanto concerne l'affidamento di ricarica, gli affidamenti già esistenti sulla rete autostradale che hanno ottenuto la concessione in maniera non competitiva, saranno tenuti a sottostare agli stessi vincoli di qualità, tecnici e di durata dell'affidamento, così come indicati dalla presente regolamentazione.	Alla luce dello stato nascente del mercato della mobilità elettrica, è necessario che un adeguato livello di servizio venga garantito da parte di tutti gli operatori presenti sulla rete autostradale. In assenza di ciò il consumatore non sarebbe in grado di affidarsi alla rete di ricarica, con la conseguenza di un rallentamento del passaggio alla mobilità sostenibile e di un peggior servizio al consumatore. Pertanto si suggerisce che anche gli operatori esistenti si adeguino ai requisiti tecnico-operativi, nonché qualitativi della presente regolamentazione.
2	3	Le misure regolatorie riportate nel presente documento si applicano a tutti gli affidamenti di	Nuova sezione:	Si veda il punto 2.1.



cui alla misura 2.2, il cui bando di gara è pubblicato successivamente alla data di pubblicazione della delibera di approvazione delle misure stesse.

Per quello che concerne l'affidamento di ricarica, gli affidamenti già esistenti sulla rete autostradale che hanno ottenuto la concessione in maniera non competitiva, saranno tenuti a sottostare agli stessi vincoli di qualità, tecnici e di durata dell'affidamento, così come indicati dalla presente regolamentazione.

- | | | |
|---|---|--|
| 4 | <p>1.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> <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>i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, assicurando la presenza di un solo CPQ e:</p> <ul style="list-style-type: none">i. garantendo l'assistenza alla clientela anche da remoto (24 ore su 24), con possibilità di pronto intervento;ii. garantendo la presenza di competizione tra le aree di servizio pertinenti ad uno stesso tratto autostradale;iii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;iv. 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 e in ogni caso uguale o superiore a 300 kW.v. garantendo coerenza della potenza della rete di connessione rispetto alla potenza dei caricatori installati;vi. garantendo un design delle stazioni che offre un'esperienza di ricarica sicura per l'utente, inclusa la valutazione dell'area di attesa della ricarica e dell'impatto sui flussi di traffico dell'area di servizio in momenti di picco di percorrenza;vii. garantendo visibilità della stazione attraverso un tetto o una pensilina; |
|---|---|--|

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 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 ad un significativo peggioramento del business plan del CPO, con conseguente riduzione della qualità della infrastruttura.

In aggiunta a quanto sopra, il problema della coesistenza di 2 (o più) CPOs diventa ancora più significativo nel momento in cui ci si mette in un'ottica di medio periodo e si pensa alla necessità di ingrandire la dimensione delle stazioni di ricarica all'aumentare del traffico di vetture elettriche. Quando Fastned ha iniziato ad aprire le sue prime stazioni di ricarica ultraveloce nel 2013, le stazioni erano equipaggiate con 2-4 punti di ricarica. Tuttavia, con l'aumento del numero di vetture elettriche sulle strade, la dimensione delle nostre stazioni è dovuta crescere di pari passo: molte stazioni offi contengono fino a 8-12 punti di ricarica e ci aspettiamo che questo numero continuerà a crescere nei prossimi anni. Pertanto, le stazioni



viii. garantendo interoperabilità e una pluralità di sistemi di pagamento (tra cui carta bancaria con metodi di pagamento "contactless" o con lettore con codice);

ix. manutenzione dei caricatori (minimo 48 ore per la riparazione di caricatori non funzionanti) e disponibilità degli stessi (come minimo al 99%)

di ricarica avranno bisogno di uno spazio vasto per svilupparsi all'aumentare del traffico di vetture elettriche nei prossimi anni, cosa che nella nostra esperienza impedisce, nel medio periodo, una coesistenza sana e competitiva di 2 CPOs sulla stessa area di servizio

Come alternative alla presenza di almeno 2 CPOs sulla stessa area di servizio si suggerisce di considerare l'alternativa di equipaggiare con infrastruttura di ricarica le aree di sosta e le ex aree di servizio sulle tratte autostradali che abbiano una dimensione sufficiente a tal fine. Le nuove aree di servizio così create sarebbero delle stazioni completamente dedicate alla ricarica, con l'annessione di una piccola area ristoro o un "sottopensilina". Tali aree perseguiterebbero l'obiettivo di incrementare la competizione per quanto riguarda la ricarica elettrica in autostrada, lasciando però intatto il business case del CPO. La presenza di una infrastruttura dedicata alla ricarica sulle autostrade incrementerebbe inoltre la confidenza dei conducenti rispetto alla possibilità di caricare effettivamente sulle autostrade.

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 bandi di gara contenenti 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 dei CPO.



Si faccia riferimento a quanto indicato al punto 1.18 per quanto riguarda la velocità di ricarica.

Per garantire che il servizio fornito all'utente finale sia effettivamente di buona qualità si suggerisce che:

- 1) ci sia coerenza tra la potenza delle connessione alla rete e la potenza dei caricatori installati. Avere 4 caricatori da 300 kW e una rete di connessione da 500 kW (nonostante sia a media tensione), porta ad un limite significativo della potenza di ricarica (i caricatori non potranno avere una potenza combinata di più di 500 kW). Nel caso in esempio una potenza di minimo 1,200 kW è necessaria affinchè i caricatori possano essere usati contestualmente a piena potenza.
- 2) il design delle stazioni è di primaria importanza per l'esperienza del consumatore. Un design a parcheggio può essere logico per la ricarica lenta, ma per le autostrade dove gli utenti vogliono fermarsi per il minor tempo possibile, un design ad attraversamento che consideri i flussi di traffico è necessario. Questo garantisce una migliore esperienza per il consumatore e un maggior grado di sicurezza.
- 3) il design della stazione deve anche tenere in considerazione la visibilità della stazione da lontano. Si suggerisce che l'installazione di una pensilina o un tetto venga inclusa come requisito. Questo permetterebbe agli utenti di individuare le stazioni dalla distanza e offrire agli utenti una protezione in caso di agenti atmosferici avversi.
- 4) sia garantita la possibilità di pagare con un vario numero di modi. In particolare, si suggerisce che il CPO offra agli utenti la possibilità di pagare per mezzo di carte di



5	1.c 2.c 3.b	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.	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.	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	4	Per gli affidamenti (“ricarica”), inoltre, il CA: i. previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2, dispone aggregazioni per lotti che raggruppino più aree di servizio collocate sulla stessa tratta autostradale, assicurando che in ogni area di servizio siano presenti diversi affidatari. In tal caso, il CA assicura inoltre che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel	Per gli affidamenti (“ricarica”), inoltre, il CA: i. <u>dispone aggregazioni per lotti che raggruppino più aree di servizio anche collocate su diverse tratte autostradali di competenza del CA, assicurando che i lotti includano aree di servizio appartenenti a categorie di traffico differenti, in modo tale che i lotti abbiano un traffico medio paragonabile tra loro. Il CA altresì assicura che un solo soggetto non possa detenere</u>	L'organizzazione delle gare in lotti consente di affrontare 2 temi chiave: 1) la possibilità di evitare la creazione di posizioni dominanti di un solo CPO in una singola tratta autostradale, che punta alla creazione di un contesto competitivo equo, in cui gli utenti abbiano la possibilità di ricaricare con diversi operatori, senza sacrificare la possibilità per l'operatore di generare il proprio ritorno e favorendo investimenti nella qualità dell'infrastruttura (cosa che invece verrebbe meno in caso di competizione tra

pagamento (ad esempio con strumenti “contactless”) e senza registrazione. Solo in questa maniera l’infrastruttura sarà veramente aperta ed accessibile al consumatore. Questa regolamentazione andrebbe inoltre nella direzione suggerito dalla Commissione Europea per quanto riguarda le modalità di pagamento per la ricarica lungo la rete autostradale TEN-T.

Il CPO deve inoltre permettere interoperabilità offrendo almeno 5 MSPs come metodo di pagamento.

5) sia garantito il pronto intervento per la manutenzione dei caricatori non funzionanti e che sia garantita una disponibilità degli stessi di almeno il 99%. La non affidabilità dell’infrastruttura di ricarica pubblica, come il trovare caricatori rotti, è una delle principali ragioni che frenano la transizione alla mobilità elettrica.

In tale contesto, è necessario che il CA monitori che la performance del CPO sia in linea con i requisiti indicati.



mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione;

ii. dispone un'adeguata riorganizzazione degli spazi nell'area di servizio, affinché a ciascuno dei CPO titolari di affidamento siano assicurate pari visibilità, accessibilità e disponibilità di spazio, salvaguardando inoltre la fruizione delle attività commerciali e ristorative, nonché di distribuzione carburanti;

iii. valuta l'opportunità di mettere a disposizione dei SC, nel quadro dei beni indispensabili di cui alla Misura 6, le infrastrutture di connessione alla rete elettrica di media tensione;

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;

v. dispone affinché ciascuno dei CPO titolari di affidamento garantisca l'erogazione del servizio di ricarica da parte di tutti gli MSP che ne fanno richiesta, 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;

vi. in prima applicazione:

- comunica all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione delle presenti misure, modalità e tempistiche delle procedure di affidamento concluse, in corso e programmate con riferimento a tutte le aree di servizio di competenza, impegnandosi al pieno rispetto dei termini ivi indicati;

- provvede con ogni consentita urgenza affinché siano disposti affidamenti aggiuntivi nelle aree di

una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione. I lotti sono approvati dal Concedente e adeguata motivazione rispetto alla costituzione dello specifico lotto viene inclusa nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2:

ii. dispone un'adeguata **riorganizzazione degli spazi nell'area di servizio, affinché il CPO titolare dell'affidamento sia assicurata pari visibilità, accessibilità e disponibilità di spazio, nei confronti** delle attività commerciali e ristorative, nonché di distribuzione carburanti;

iii. **mette a disposizione dei SC, nel quadro dei beni indispensabili di cui alla Misura 6, le infrastrutture di connessione alla rete elettrica di media tensione con una potenza minima di 2 MW, tenuto conto anche del livello di traffico e della taglia dell'area di servizio:**

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. **Rimanendo che questa disposizione si applica solo per gli affidamenti ottenuti attraverso processi di gara competitivi, aperti, trasparenti e non discriminatori:**

v. **dispone affinché ciascuno dei CPO titolari di affidamento garantisca l'erogazione del servizio di ricarica da parte di almeno 5 MSPs, 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**

CPOs su una stessa area di servizio); 2) la piena copertura dell'intera rete autostradale, evitando situazioni di "cherry picking" dove non vengono coperte stazioni a minore intensità di traffico. In questo senso è importante assicurare che i lotti siano costituiti da aree di servizio con diverso livello di traffico e che i lotti siano in media comparabili.

Nell'esercizio di riorganizzazione degli spazi dell'area di servizio, si suggerisce che venga data all'affidamento di ricarica una visibilità, accessibilità ai servizi dell'area (come ristorazione o bagni) e disponibilità di spazio comparabile a quella degli affidamento carburanti. La ricarica deve essere vista come servizio separato ed autonomo, dotato di un proprio spazio nell'area, piuttosto che come funzione accessoria al parcheggio. Si suggerisce per altro la possibilità di accorpate l'affidamento "ristoro" con quello "ricarica" come alternativa all'accorpamento "ristoro" e "oil" per garantire competizione equa tra i partecipanti al bando di gara.

Si suggerisce che la possibilità di avere un CPO per area di servizio sia concessa solo nel caso di affidamenti risultanti da bandi di gara competitivi, aperti e trasparenti, per garantire una competizione equa per la fornitura dei servizi di ricarica elettrica in autostrada.

Si suggerisce che la rete di connessione sia inclusa di base tra i beni indispensabili di cui alla Misura 6 alla luce della lunga vita utile di tali investimenti rispetto alla durata dell'affidamento. L'investimento del CA nella rete di connessione permette una migliore distribuzione del costo della stessa agli operatori che potenzialmente



servizio in cui è già attivo un SC.

stipulare contratti. Il CA dispone altresì che i CPO titolari dell'affidamento rendano disponibile almeno uno dei seguenti metodi di pagamento:

- lettori di carte di pagamento;**
- strumenti per il pagamento in modalità "contactless" che sia almeno in grado di leggere carte di pagamento;**

vi. in prima applicazione:

- comunica all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione delle presenti misure, modalità e tempistiche delle procedure di affidamento concluse, in corso e programmate con riferimento a tutte le aree di servizio di competenza, impegnandosi al pieno rispetto dei termini ivi indicati;
- provvede con ogni consentita urgenza affinché siano disposti affidamenti aggiuntivi nelle aree di servizio in cui è già attivo un SC.

Nuova sezione:

vii. sulle aree di servizio dove sono prese misure per il supporto dell'affidamento "oil" attraverso la combinazione con l'affidamento "ristoro" (affidamento "oil+ristoro"), si suggerisce che un simile supporto venga fornito all'affidamento "ricarica", attraverso l'accorpamento con un servizio "ristoro" (affidamento "ricarica+ristoro").

potrebbero susseguirsi sull'area.

La dimensione della rete di connessione, inoltre, deve tenere in considerazione sia il livello di traffico dell'area che la dimensione dell'area stessa. L'installazione di una rete di connessione di media tensione che però non abbia una potenza sufficiente per alimentare tutti i punti di ricarica della stazione (anche in un'ottica di incremento nel numero di caricatori della stazione), richiede un investimento successivo nell'espansione della connessione ad un costo maggiore che se la rete di connessione non fosse stata adeguatamente dimensionata in sede di costruzione.

La ricarica rapida pubblica deve essere un servizio aperto e trasparente. Vediamo che molti MSP hanno politiche di prezzo molto opache che non sono coerenti con il livello di qualità e gli standard diffusi sul mercato. Nel caso in cui l'MSP presenti al cliente queste caratteristiche di opacità e tariffe elevate, i CPO dovrebbero essere autorizzati a rifiutare la richiesta di un MSP di connettersi alla rete. Occorre garantire un numero minimo di MSP per assicurare che i possessori delle carte di ricarica abbiano la possibilità, qualora lo volessero, di pagare per mezzo di esse: a tal proposito, si consiglia che il CPO sia tenuto a garantire l'accesso ad almeno 5 MSPs.

In linea con i suggerimenti della Commissione Europea e al fine di garantire una copertura completa si suggerisce che i CPO siano tenuti a rendere disponibili come metodi di pagamento almeno uno dei seguenti:

- lettori di carte di pagamento;
- strumenti per il pagamento in modalità "contactless" che sia almeno in grado di leggere carte di pagamento.

7	2	<p>La durata delle subconcessioni è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è compresa 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><u>Ad eccezione che per gli affidamenti di ricarica,</u> la durata delle subconcessioni è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è compresa 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><u>Per gli affidamenti di ricarica, la durata dell'affidamento è 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.</u></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 concessione 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	1	<p>Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, il CA stabilisce nella documentazione di gara:</p> <p>a) i criteri di aggiudicazione dell'offerta, correlati agli obiettivi di efficacia ed efficienza individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica, che non potranno incidere per più del 30% del punteggio, ai sensi dell'art. 95, comma 10-bis, del Codice dei Contratti;</p> <p>b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione</p>	<p>Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, il CA stabilisce nella documentazione di gara:</p> <p>a) i criteri di aggiudicazione dell'offerta, correlati agli obiettivi di efficacia ed efficienza individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica, che non potranno incidere per più del 30% del punteggio, ai sensi dell'art. 95, comma 10-bis, del Codice dei Contratti. <u>Per quanto concerne gli affidamenti di ricarica, i parametri di tipo economico non potranno incidere per più del 10% del punteggio;</u></p>	<p>In questa fase nascente del mercato della mobilità e della ricarica elettrica, risulta di particolare rilievo una ponderazione che predilige fortemente parametri di natura tecnico-qualitativo, piuttosto che parametri di tipo economico. Fornire un peso maggiore all'offerta tecnica-qualitativa risulta in una migliore qualità dell'infrastruttura di ricarica costruita, sia in termini di progettazione e design della stazione, che in termini di cura e servizi offerti al consumatore: a ciò segue inevitabilmente una migliore esperienza per l'utente finale. Un peso sproporzionato verso offerte di carattere economico va inevitabilmente a penalizzare la qualità dell'infrastruttura in termini sia di progettazione che di</p>

		dei punteggi.	b) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.	manutenzione, con conseguente penalizzazione del consumatore finale.
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> <ul style="list-style-type: none"> 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; 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>Nuova sezione:</p> <p>c) assicurare che per i servizi di ricarica la valutazione dei parametri di caratteri tecnico-qualitativi incida almeno per il 90% del punteggio.</p>	Si faccia riferimento al punto 13.1.
13	6	<p>Nella determinazione dei criteri di valutazione dell'offerta tecnica, il CA tiene in considerazione almeno i seguenti obiettivi di efficienza ed efficacia dell'affidamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) progetto tecnico dell'area, in termini di configurazione, funzionalità e accessibilità; b) strategia di offerta, anche in termini di pluralità dei marchi resi disponibili; c) mix di prodotti e servizi disponibili al pubblico; d) varietà e qualità dei prodotti offerti, nonché qualità e accessibilità dei servizi e delle attività svolte; e) efficienza della gestione; 	<p>Nella determinazione dei criteri di valutazione dell'offerta tecnica, il CA tiene in considerazione almeno i seguenti obiettivi di efficienza ed efficacia dell'affidamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) progetto tecnico dell'area, in termini di configurazione, funzionalità, accessibilità, visibilità e design; b) strategia di offerta, che per gli affidamenti di ricarica, in ogni caso dovrà prevedere la possibilità per ogni tipo di vettura elettrica (indipendentemente dal marchio) la possibilità di caricare come minimo attraverso lo standard di ricarica CCS; c) mix di prodotti e servizi disponibili al pubblico, 	<p>Si suggerisce che nella valutazione del progetto tecnico si consideri come parametri chiave anche la visibilità della stazione e il design. Le stazioni a parcheggio non sono visibili dall'autostrada con il risultato che i consumatori possono fermarsi e non trovare alcuna stazione o non fermarsi pensando che non vi sia il servizio di ricarica. Il design della stazione allo stesso tempo è un elemento chiave per garantire un flusso di traffico all'interno dell'area che sia fluido e garantire sicurezza per l'utente.</p> <p>Affinché le preoccupazioni dell'utente in fatto di possibilità ed affidabilità della ricarica diminuiscano è necessario che la rete di ricarica</p>



f) sostenibilità ambientale.

nonché il livello di qualità dei medesimi;

- d) varietà e qualità dei prodotti offerti, nonché qualità e accessibilità dei servizi e delle attività svolte **e metodi di pagamento;**
- e) efficienza della gestione **e manutenzione;**
- f) sostenibilità ambientale.

veloce di natura pubblica sia effettivamente accessibile e ben funzionante. La possibilità che alcune stazioni di ricarica forniscano il servizio di ricarica solo ad un ristretto gruppo di consumatori è una pratica discriminante che non fa altro che alimentare le preoccupazioni degli utenti e che scoraggiano il passaggio alla mobilità elettrica.

Si suggerisce che come requisito minimo per la fornitura del servizio di ricarica elettrica ultraveloce sulle tratte autostradali il CPO offra agli utenti la possibilità di ricaricare attraverso lo standard internazionale di ricarica CCS, il più diffuso tra le case automobilistiche per quanto riguarda la ricarica ultraveloce.

Un'infrastruttura che sia effettivamente aperta ed accessibile in termini di sistemi di pagamento è necessaria affinché il consumatore sia incentivato al suo utilizzo e a passare alla mobilità elettrica. Si suggerisce che il numero e il tipo di sistemi di pagamento offerti sia preso in considerazione in fase di valutazione, sempre nel rispetto dei requisiti minimi identificati sopra.

Una rete di ricarica funzionante e affidabile è necessaria affinché il consumatore sia portato al suo utilizzo. Per tale ragione si suggerisce che la qualità e l'esperienza nella manutenzione delle stazioni ed la struttura messa in piedi per la manutenzione (preventiva e non) siano usati come criteria per la valutazione dell'offerta tecnica. La non affidabilità dell'infrastruttura di ricarica pubblica, come il trovare caricatori rotti, è una delle principali ragioni che frenano la transizione alla mobilità elettrica.

In tale contesto, è necessario che il CA monitori che la performance del CPO sia in linea con i requisiti indicati.

14	6	<p>Possono essere inoltre oggetto di offerta tecnica impegni del partecipante in relazione a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) differenza di prezzo per le diverse modalità di erogazione e pagamento; b) esistenza di accordi di prezzo massimo al pubblico, iniziative promozionali e programmi di fidelizzazione. 	<p>Possono essere inoltre oggetto di offerta economica impegni del partecipante in relazione a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) differenza di prezzo per le diverse modalità di erogazione e pagamento; b) esistenza di accordi di prezzo massimo al pubblico; iniziative promozionali e programmi di fidelizzazione. 	<p>Si suggerisce che il prezzo offerto all'utente per la fornitura del servizio di ricarica non sia oggetto di regolazione e che non entri a far parte dei parametri della valutazione. La stipulazione di tetto massimo può portare a distorsioni del mercato dove la competizione non si basa sulla qualità dell'infrastruttura ed i servizi offerti ai clienti, ma su offerte al ribasso del prezzo offerto. Se questo può sembrare un beneficio per il consumatore in una prima istanza, diventa un limite se a fronte di un prezzo più basso all'utente viene offerta un'infrastruttura di ricarica inaffidabile.</p> <p>In ogni caso, si suggerisce che le politiche di prezzo verso l'utente finale (quali iniziative promozionali, etc.) entrino come parametri legati all'offerta economica piuttosto che all'offerta tecnica.</p>
15	2.a	<p>Il sistema di valutazione della qualità prevede l'identificazione, da parte del CA, sentito il Concedente, di almeno un indicatore per ciascuna delle seguenti aree tematiche, qualora pertinenti per ciascun affidamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) per i servizi di distribuzione carburanti o di ricarica elettrica: <ul style="list-style-type: none"> i. disponibilità di punti di rifornimento/ricarica rispetto ai flussi di traffico medio della tratta autostradale servita; ii. disponibilità di stazioni/punti di ricarica rispetto al totale dei punti di rifornimento; iii. potenza dei punti di ricarica rispetto alle necessità del mercato; iv. accessibilità e assistenza per le persone a ridotta mobilità; v. livello di congestione dei punti di rifornimento e dei punti di ricarica; 	<p>Nuovi punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ix) coerenza della potenza della rete di connessione rispetto alla potenza dei caricatori installati; x) design delle stazioni, inclusa la valutazione rispetto alla capacità della stazione di servire vetture e all'area di attesa della ricarica e dell'impatto sui flussi di traffico in momenti di picco di percorrenza; xi) sicurezza dell'utente; xii) visibilità della stazione; xiii) interoperabilità e sistemi di pagamento accettati; xiv) manutenzione dei caricatori e disponibilità degli stessi (almeno al 99%) xv) supporto al cliente, in ogni caso garantito 24 ore su 24 (servizio di call center, etc.) 	<p>Si suggerisce che la valutazione dei parametri di stampo qualitativo tengano in considerazione anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) la potenza della connessione alla rete di media tensione. Avere installati 4 caricatori da 300 kW, ma avere una rete di connessione da appena 600 kW implica l'impossibilità di utilizzare i caricatori a pieno regime. Alla velocità di sviluppo del mercato della mobilità elettrica, una simile rete di connessione dovrebbe essere ben presto ingrandita; ii) il design delle stazioni è di primaria importanza per garantire: 1) esperienza del consumatore elevata; 2) visibilità della stazione; 3) sicurezza per l'utente e generalmente per le vetture nella stazione. Le stazioni a parcheggio sono adatte a potenze basse e per sessioni di ricarica di lungo periodo. Per le sessioni di ricarica ad alta velocità è necessario un design ad attraversamento ("drive-through") che consenta ai veicoli di entrare ed uscire



-
- vi. pulizia dei piazzali e stato della segnaletica (orizzontale e verticale);
 - vii. livello di soddisfazione degli utenti riguardo alla disponibilità di punti di rifornimento/ricarica, all'accessibilità per le persone a ridotta mobilità e alla disponibilità di tecnologie innovative;
 - viii. utilizzo di Intelligent Transport Systems (ITS) per la condivisione di informazioni relative alla disponibilità di punti di rifornimento/ricarica e relativi prezzi;
 - rapidamente dalla stazione, e che permetta ai veicoli con dimensioni maggiori di ricaricare;
 - iii) il livello di sicurezza dell'utente, in termini di spazio di sosta per l'attesa per la ricarica, di riparazione dagli agenti atmosferici e di regolazione dei flussi di traffico all'interno dell'area;
 - iv) la visibilità della stazione dall'autostrada. Si suggerisce che l'installazione di una pensilina o un tetto venga inclusa come requisito. Questo permetterebbe agli utenti di individuare le stazioni dalla distanza e offrirebbe agli utenti una protezione in caso di agenti atmosferici avversi. La non visibilità della stazione può portare gli utenti a fermarsi quando manca l'area di ricarica o non fermarsi quando l'area di ricarica è presente: tutto ciò riducendo la fiducia del pubblico nell'infrastruttura;
 - v) le modalità di pagamento sia un criterio considerato nella valutazione dell'offerta, sempre nel rispetto dei requisiti minimi indicati sopra in termini di pagamento con carte di credito/debito senza registrazione (come anche indicato dalla Commissione Europea). La presenza della possibilità di pagare con carte di pagamento incrementa significativamente il grado di accessibilità dell'area;
 - vi) la manutenzione e la gestione delle stazioni, nonché l'esperienza pregressa del CPO in questo campo, sia un criterio rilevante nella valutazione dell'offerta. La bassa affidabilità delle stazioni di ricarica è una delle principali ragioni che frena il passaggio alla mobilità elettrica per molti utenti. Se su una stazione con 4 punti di ricarica, 1 or 2 non funzionano e gli altri sono occupati, una sosta di potenzialmente 20-30 minuti può trasformarsi in una sosta di 1 ora o più. Per tale ragione è estremamente importante che i caricatori siano funzionanti e
-



quando guasti, riparati prontamente.

vii) il mercato elettrico è estremamente giovane e molti utenti sono alle prime armi con la ricarica. L'interazione tra macchina e caricatore non è intuitiva come l'inserimento di una spina nella presa di casa, ma si tratta di due computer (quello del caricatore e quello della macchina) che interagiscono per fornire la maggior potenza di ricarica possibile in qualsiasi momento. Questo fa sì che spesso l'utente non riesca a completare la propria sessione di ricarica al primo colpo e che abbia bisogno di supporto esperto. Per tale ragione si suggerisce che un supporto remoto (call center) sia disponibile 24 ore su 24 e che la qualità dei servizi offerti al consumatore in questo contesto sia uno dei criteri utilizzati per valutare l'offerta.
