

**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**

| Misura   | Punto      | Citazione del testo da modificare/integrare   | Inserimento del testo modificato/integrato  | Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione   |
|----------|------------|---|---|--|
| Misura 1 | 1.18       | 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 e ai fini delle presenti misure, i punti di ricarica "di potenza elevata" ( <del>oltre 22 kW, distinti in "veloce" fino a 50 kW e "ultraveloce" oltre detta soglia</del> ): <b>almeno pari a 150kW per punto di ricarica, con possibilità di raggiungere e superare i 300kW (i.e. in vista dello sviluppo di mezzi pesanti con batteria) in linea con le specifiche tecniche indicate dal concessionario autostradale ai sensi della art. 1 comma 697 della legge 178/2020</b>  | La definizione di punto di ricarica ultraveloce inteso a potenza superiore a 50 kW, sebbene in linea con la normativa di recepimento della DAFI, non risulta del tutto confacente rispetto alle esigenze dell'utenza in ambito autostradale. Infatti, nell'aggiornamento della direttiva (i.e. Regolamento Europeo AFIR) in ambito autostradale le potenze di riferimento sono appunto 150kW per singolo punto di ricarica. La ragione di tale evoluzione normativa è a tutta evidenza legata ai tempi di ricarica e quindi di sosta, 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> , nonché nell'art. 1 comma 697 della legge 178/2020 in modo tale che <i>"le infrastrutture messe a disposizione consentano tempi di attesa per l'accesso al servizio non superiori a quelli offerti agli utilizzatori di veicoli a combustione"</i> .   |
| Misura 4 | 4.1÷4.3 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:<br>i. garantendo l'assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;<br>ii. Prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;<br>iii. prevedendo l'installazione di punti di ricarica accessibilità al pubblico aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento | i servizi di ricarica elettrica, <b>da garantire secondo una neutralità tecnologica in merito agli standard di ricarica</b> , sono offerti tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, <del>assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO e</del> :<br>i. garantendo l'assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;<br>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica <del>ultraveloce</del> <b>con potenza almeno pari a 150 kW</b> accessibili al pubblico in numero adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;<br>iii. prevedendo l'installazione di punti di ricarica accessibilità al pubblico aventi potenza nominale adeguata al prevedibile sviluppo delle capacità di ricarica dei veicoli nell'orizzonte temporale dell'affidamento <b>e comunque secondo le specifiche tecniche minime pubblicate dal concessionario autostradale ai sensi della art. 1 comma 697 della legge 178/2020.</b> | Riteniamo che prevedere una pluralità di CPO per ogni area di servizio, come del resto rappresentato anche dalla maggioranza degli operatori nel corso della prima consultazione, rappresenti una inefficiente allocazione delle risorse proprio in ragione della assoluta novità del mercato della mobilità elettrica. Gli investimenti necessari ad infrastrutturare una singola area di servizio con stazioni ad alta potenza (ca. 500/600 mila euro) troveranno una auspicabile remunerazione solo a fronte del progressivo sviluppo del parco circolante di veicoli elettrici (BEV) nel prossimo decennio. Di conseguenza volumi di ricariche adeguati sono previsti solo in un futuro non immediato. Per tali ragioni la maggioranza degli operatori, richiedono, per stazioni di ricarica con potenze per punto di ricarica di 100/150kW, durate delle sub-concessioni sufficientemente estese, quanto meno a 15 anni. In questa prospettiva, prevedere almeno due CPO per ogni area di servizio da un lato non avrebbe impatti sull'incremento della domanda ma certamente, dall'altro, duplicherebbe i costi (ad es. infrastrutture di connessione, cabine in media tensione, ...), non presentando quindi vantaggi tali da giustificare la scelta più CPO. Si ritiene preferibile, d'altro canto, dare priorità alla completa infrastrutturazione di tutte le aree di servizio da parte degli operatori di mercato. La scelta di avere un solo CPO per area di servizio è anche coerente con la potenza che il DSO riesce di norma a mettere a disposizione, anche in tempi ragionevoli. In merito, anche l'Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente ha ritenuto che la previsione di due affidamenti "ricarica" in ogni area di servizio può:<br>- <i>"(...) ridurre le opportunità teoricamente disponibili per un unico CPO di contenere l'impegno di potenza gestendo efficientemente i propri carichi elettrici tramite una gestione dinamica dei diversi punti di ricarica utilizzati contemporaneamente (c.d. bilanciamento dei carichi); dall'altro lato, in ogni caso, non comportare di per sé necessariamente un'inutile sovradimensionamento della rete elettrica e - di conseguenza - maggiori investimenti in capo all'impresa distributrice di energia"</i> |

| Misura   | Punto      | Citazione del testo da modificare/integrare  | Inserimento del testo modificato/integrato  | Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione   |
|----------|------------|--|---|--|
|          |            |  |   | <p>elettrica”;</p> <p>- <i>comportare maggiori costi fissi iniziali per la realizzazione di due cabine per la consegna dell’energia in media tensione e per la successiva trasformazione e misura;</i></p> <p>- <i>“in alcune particolari configurazioni catastali dell’area di servizio considerata, comportare eventuali difficoltà amministrative legate all’applicazione del principio generale di unicità del punto di prelievo, come formulato dal comma 5.1 del TIC” .</i></p> <p>Si noti che, alle inefficienze rappresentate, non corrispondono invero reali benefici per i clienti finali.</p> <p>In merito al livello di potenza minimo richiesto, si faccia riferimento alla nota relativa alla Misura 1 sopra riportata.</p>  |
| Misura 5 | 5.1÷5.3 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’art. 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016   | <p><del>almeno due affidamenti</del> <b>un affidamento</b> (“ricarica”) per il CPO dei punti di ricarica ultraveloce <b>con potenza nominale almeno pari a 150 kW</b> accessibili al pubblico, <b>il quale ciascuno dei quali è tenuto a garantire l’accesso in condizioni eque e non discriminatorie e secondo procedure trasparenti a tutti gli MSP che ne facciano richiesta. Unitamente a ciò dovrà essere garantito il pagamento immediato attraverso i più diffusi mezzi elettronici, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti.</b></p> <p><b>Gli MSP che avranno 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).</b></p> | <p>In merito alla possibilità di prevedere almeno due affidamenti di “ricarica”, oltre a quanto già rappresentato al punto precedente, si forniscono ulteriori elementi alla Vostra attenzione.</p> <p>La competizione tra operatori nel settore della mobilità elettrica avviene essenzialmente a livello di MSP e non di CPO, quale è Free To X che non opera nel mercato degli MSP. È, infatti, il MSP ad offrire concretamente il servizio di ricarica all’utente finale e una serie di altri servizi accessori (ad esempio, gestione dell’interoperabilità per l’accesso a diverse reti/infrastrutture di ricarica di vari CPO, gestione delle modalità di pagamento da remoto, fornitura di ausili per la localizzazione, la prenotazione dei punti di rifornimento, ecc.).</p> <p>La competizione sui prezzi praticati a beneficio dei clienti finali avviene pertanto tra i diversi MSP e non tra i diversi CPO. Peraltro, tale competizione prescinde, nella maggior parte dei casi, dal singolo punto di ricarica utilizzato dal cliente finale, in quanto gli MSP tendenzialmente offrono abbonamenti <i>flat</i> analogamente agli operatori di telefonia mobile. Al fine di garantire lo sviluppo concorrenziale del settore della mobilità elettrica, l’elemento veramente cruciale è dunque che i CPO operino in condizioni di neutralità tecnologica, geografica e commerciale, tali da assicurare l’accesso a ciascun MSP che ne faccia richiesta.</p> <p>Nell’ambito del settore della mobilità elettrica, attività relative al CPO e MSP possono essere svolte dal medesimo soggetto, da soggetti diversi, o da soggetti tra loro verticalmente integrati. Al riguardo si precisa che Free To X, operando esclusivamente come CPO, non ha alcun rapporto con l’utente finale, il quale è di fatto un cliente del MSP.</p> |
| Misura 5 | 5.4        | Per gli affidamenti (“ricarica”), inoltre, il CA:<br>i. previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2, dispone aggregazioni per lotti che raggruppano 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 | Per gli affidamenti (“ricarica”), inoltre, il CA:<br>i. previa approvazione del Concedente e adeguata motivazione nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 9.2, dispone aggregazioni per lotti che raggruppano più aree di servizio collocate sulla stessa tratta autostradale, al fine di assicurare <b>la neutralità geografica da parte del CPO 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 mercato di riferimento costituito dalla singola</b>  | <p>Al fine di assicurare la neutralità geografica per ciascun CPO lungo la rete autostradale nazionale, qualora il concessionario sia presente su più tratte autostradali, l’accorpamento omogeneo a lotti su più tratte autostradali, favorisce lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia, evitando la concentrazione da parte di CPO su tratte ritenuta più redditizie.</p> <p>Relativamente alle tariffe praticate agli utenti finali, si specifica che la competizione sui prezzi praticati a beneficio dei clienti finali avviene tra i diversi MSP. Peraltro, tale competizione prescinde, nella maggior parte dei casi, dal singolo punto di ricarica utilizzato dal cliente finale, in quanto gli MSP offrono anche abbonamenti <i>flat</i> analogamente agli operatori di telefonia mobile. Al fine di garantire lo sviluppo concorrenziale del settore della mobilità elettrica, l’elemento veramente cruciale è dunque che i CPO operino in condizioni di neutralità tecnologica, geografica e</p>   |

| Misura | Punto | Citazione del testo da modificare/integrare  | Inserimento del testo modificato/integrato   | Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione  |
|--------|-------|--|--|---|
|        |       | <p>inoltre che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>vi. in prima applicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- comunica all'Autorità, entro 30 giorni dalla data di pubblicazione delle presenti misure, modalità e tempistiche delle procedure di</li> </ul> | <p><del>tratta autostradale assentita in concessione;</del></p> <p>ii. <del>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;</del></p> <p>iii. <del>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;</del></p> <p>iv. <del>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;</del></p> <p>v. dispone affinché ciascuno dei i CPO titolari di affidamento garantiscano l'erogazione del servizio di ricarica da parte di tutti gli MSP che ne facciano 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;</p> <p>vi. in prima applicazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- provvede con ogni consentita urgenza affinché siano disposti affidamenti aggiuntivi nelle aree di servizio in cui è già attivo un SC;</li> </ul> | <p>commerciale, tali da assicurare l'accesso a ciascun MSP che ne faccia richiesta a condizioni eque e non discriminatorie.</p> <p>Al fine di accelerare il processo di infrastrutturazione delle aree di servizio, è opportuno che le attività di realizzazione dell'intera stazione ad alta potenza, ivi inclusa la connessione alla rete elettrica di media tensione (MT), siano di competenza del CPO, al netto delle attività di esclusiva competenza del DSO.</p> <p>Infatti la connessione alla rete MT è essenziale che avvenga con tempistiche coerenti con quelle di realizzazione dell'intera stazione di ricarica ad alta potenza, al fine di attivare la stazione non appena realizzata.</p> |

| Misura    | Punto | Citazione del testo da modificare/integrare   | Inserimento del testo modificato/integrato   | Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione   |
|-----------|-------|---|--|--|
|           |       | <p>affidamento concluse, in corso e programmate con riferimento a tutte le aree di servizio di competenza, impegnandosi al pieno rispetto dei termini ivi indicati;</p> <p>– provvede con ogni consentita urgenza affinché siano disposti affidamenti aggiuntivi nelle aree di servizio in cui è già attivo un SC;</p>  |  |  |
| Misura 7  | 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>La durata delle subconcessioni è stabilita dal CA in relazione al singolo affidamento ed è compresa tra 5 e <b>15 12</b> 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.</p> <p><del>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</del></p> <p><b>Per il solo servizio "ricarica" la durata minima del primo affidamento è di 15 anni.</b></p> | <p>In considerazione degli ingenti investimenti che dovranno sostenere i CPO nelle aree di servizio autostradali (AdS), per infrastrutturare le stesse AdS con stazioni ad alta potenza (cfr. nota Misura 1), dalla connessione alla rete di MT all'attivazione della stessa stazione, il cui tasso di obsolescenza è al momento poco noto ed in presenza di ricavi prospettici legati a diversi fattori che potranno abilitare più o meno velocemente la transizione verso la mobilità elettrica, si ritiene necessario estendere l'affidamento per il servizio "ricarica" ad un minimo di 15 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, superiore agli altri servizi in sub-concessione.</p>                               |
| Misura 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:<br/>[...]</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>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:<br/>[...]</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><b>Per il solo servizio "ricarica" tale componente è nulla.</b></p>  | <p>Il servizio di CPO è in fase embrionale, differentemente dai servizi consolidati della distribuzione carburati e della ristorazione commerciale.</p> <p>Al fine di incentivare la crescita del mercato della mobilità elettrica si propone di eliminare la componente fissa del corrispettivo, mantenendo esclusivamente una componente variabile legata al quantitativo di energia utilizzata per l'erogazione del servizio e fatturata dal CPO agli MSP, secondo criteri non discriminatori. Tale 'ratio' è collegata al fatto che, oltre agli ingenti investimenti realizzativi, il CPO, nell'ambito dell'acquisto di energia per l'erogazione del servizio di ricarica agli MSP, sostiene già degli oneri fissi in relazione alla potenza impegnata, i quali incidono significativamente in presenza di bassi volumi erogati in questa fase di mercato emergente.</p> |