

Osservazioni e proposte di Motus-E relative alla Delibera 53/2022 - “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”

Di seguito alcune **considerazioni generali** che Motus-E ritiene fondamentale richiamare affinché le aree di servizio siano dotate delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici, ai sensi dell’art. 57, comma 13, del D.L. 76/2020 (cd. “Decreto Semplificazioni”).

- Segnaliamo particolare apprezzamento per le modifiche accolte dall’Autorità rispetto alle osservazioni condivise da Motus-E nel corso della precedente consultazione pubblica.
- Apprendiamo con favore, in particolare, la modifica dell’ambito di applicazione a tutte le subconcessioni nuove ed in rinnovo. È fondamentale che l’applicazione di tale misura copra tutti i concessionari autostradali (pubblici e privati) per tutte le subconcessioni, affinché i tempi di infrastrutturazione siano compatibili con la crescita del mercato dei veicoli elettrici e con gli impegni, anche europei come la nuova proposta di AFIR.
- Vogliamo sottolineare che è fondamentale che la subconcessione del servizio “ricarica” sia separata obbligatoriamente dai servizi “oil”, “non-oil” e “ristoro” e lo riteniamo l’unico mezzo possibile affinché venga rispettato il principio di concorrenza. Le gare di subconcessione, seppur separate tra i vari servizi, possono vedere le partecipazioni di singoli player a più subconcessioni nella stessa area di servizio e, come sottolineato anche dall’autorità nella relazione istruttoria, qualora sinergie siano effettivamente presenti permetteranno ai player di aggiudicarsi il nuovo affidamento, potendo esprimere l’offerta migliore.

Fermo restando quanto già condiviso da Motus-E come risposta alla consultazione precedente, a seguito della delibera n. 174/2021 del 16 dicembre 2021, di seguito si segnalano i commenti puntuali al testo del documento in consultazione (*Allegato A alla delibera n. 53/2022 del 7 aprile 2022*):

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
4	4.1 - e / 4.2 e / 4.3- e	<p>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, 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</p>	<p>i servizi di ricarica elettrica sono offerti tutti i giorni dell’anno, 24 ore su 24, assicurando la coesistenza di una pluralità di CPO ed affidati ad un singolo CPO per area di servizio e:</p> <p>i. garantendo l’assistenza alla clientela anche da remoto, con possibilità di pronto intervento;</p> <p>ii. prevedendo un numero di punti di ricarica ultraveloce accessibili al pubblico adeguato al livello di traffico circolante sulla carreggiata servita;</p> <p>iii. prevedendo l’installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico aventi potenza nominale adeguata, e comunque non inferiore a 100kW.</p> <p>Ogni area di servizio sarà assegnata in modo univoco ad un CPO, ma l’intera tratta autostradale dovrà essere divisa in lotti (ciascuno dei quali contenente aree di classi diverse) in modo da privilegiare una pluralità di CPO su aree di servizio consecutive. In ogni caso il CA assicura inoltre che nessun soggetto possa detenere una posizione dominante nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione.</p>	<p>La presente modifica si applica allo stesso modo ai punti 4.1 - e / 4.2 e / 4.3-e.</p> <p>Riteniamo che prevedere due CPO per ogni area di servizio sia poco efficace: aumenta i tempi di ritorno dell’investimento, duplica molti costi fissi (ad es. connessione, cabine di trasformazione, ...) e non presenta vantaggi tali da giustificare la scelta; per rispettare il principio di concorrenza suggeriamo invece che vengano inseriti dei vincoli sulla tratta autostradale in modo da evitare che un solo CPO possa aggiudicarsi tutte le aree di servizio di una tratta, ed al tempo stesso che CPO diversi possano, per quanto possibile, essere collocati su aree di servizio consecutive. Tale scelta permette anche di evitare che i due CPO debbano dividersi la potenza che il DSO può mettere a disposizione, che in alcuni casi può avere dei limiti.</p> <p>Abbiamo quindi inserito una proposta di modifica affinché un CPO non possa avere una posizione dominante sulla tratta autostradale. Proponiamo anche che all’interno dei bandi vengano definiti dei lotti, ciascuno dei quali contenga aree di classi diverse, al fine di evitare distorsioni (ad esempio, che un unico CPO si aggiudichi tutte le aree di classe 1).</p> <p>Riteniamo importante chiarire che la potenza minima di 100 kW, anche se non sfruttata al 100% da tutti i veicoli circolanti oggi, permette comunque a tutti i veicoli di ricaricare. Ricordiamo anche che i segmenti di auto che oggi si trovano</p>

				tra i più venduti, non costituiscono spesso l'auto con cui si viaggia in contesti extraurbani. Inoltre, si sottolinea che non è economicamente sostenibile prevedere una variazione della potenza installata durante il corso dell'affidamento a causa dei tempi di ritorno dell'investimento non compatibili. Dunque, nell'ottica di costruire una rete di ricarica compatibile con gli sviluppi delle auto dei prossimi anni, e in particolare con quelle che maggiormente viaggeranno in contesto autostradale, riteniamo importante inserire da subito un vincolo minimo in potenza di 100kW.
5	5.1. c, 5.2. c, 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'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.	almeno due affidamenti un affidamento ("ricarica") per il CPO di ricarica ultraveloce con potenza nominale almeno pari a 100 kW accessibili al pubblico, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016.	Si veda la relazione alla Misura 4.
7	7.2	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.	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. Per il solo servizio "ricarica" la durata della subconcessione minima è di 10 anni.	Vista la natura del servizio ricarica, che include la difficoltà tecnologica di riutilizzo degli asset (Infrastruttura di Ricarica) da parte di player diversi da quelli che li hanno installati, si ritiene necessario inserire un vincolo minimo di 10 anni (anche qualora le infrastrutture di connessione alla rete elettrica di media tensione siano inserite all'interno dei beni indispensabili). Infatti, il singolo CPO si affida ad una tecnologia specifica ed a fornitori specifici che non possono essere facilmente intercambiabili, anche alla luce: <ul style="list-style-type: none"> - dell'integrazione software con le diverse piattaforme di gestione remota delle infrastrutture, che spesso sono di proprietà e specifiche del CPO - dei magazzini e delle forniture di ricambio che il CPO utilizza per le infrastrutture autostradali e non autostradali e che non sarebbero utilizzabili qualora la tecnologia sia differente. Di fatto quindi il SC uscente avrebbe un vantaggio in termini competitivi rispetto ad altri player. <p>Inoltre, 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, di gran lunga superiore agli altri servizi. Il mantenimento del limite minimo di 5 anni per il servizio ricarica rischia di determinare delle barriere all'ingresso per gli operatori e/o meccanismi di lock-in.</p>
12	12.4	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	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	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".

		<p>previsto dalla Convenzione di concessione – è costituito dalle seguenti componenti: a) una componente fissa annua [...] Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara;</p>	<p>previsto dalla Convenzione di concessione – è costituito dalle seguenti componenti: a) una componente fissa annua [...] Tale componente è fissata dal CA medesimo e non può essere oggetto di offerta al rialzo da parte dei partecipanti alla gara; Per il solo servizio “ricarica”, qualora le infrastrutture di connessione alla rete elettrica di media tensione non siano incluse all’interno dei beni indispensabili, tale componente è nulla.</p>	<p>Sugeriamo pertanto, ai fini di contenere i prezzi per l’utente finale, di eliminare il corrispettivo fisso ed utilizzare solo il corrispettivo variabile, che è il risultato di un quantitativo annuo effettivamente erogato/fatturato dal CPO (sub-concessionario), almeno per i primi anni in cui i ricavi e l’utilizzo di tali infrastrutture sono limitati, anche se fondamentali per lo sviluppo futuro della mobilità elettrica. La presenza di una componente fissa potrebbe alzare i costi per l’utente finale nei primi anni in cui l’erogazione del servizio sarà limitata e di conseguenza anche i ricavi per i CPO.</p>
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>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 il numero minimo di gli-MSP contrattualizzati, nonché la specifica localizzazione dei punti di ricarica all’interno dell’area di servizio interessata.</p>	<p>Il numero di MSP può variare rapidamente a fronte di accordi di interoperabilità siglati tra le parti, oltre che essere molto elevato, si sconsiglia pertanto di richiedere tale aggiornamento, anche in vista della Piattaforma Unica Nazionale, che avrà tutte le informazioni sulle Infrastrutture di Ricarica e sarà gestita a livello pubblico. Il rischio è che il dato sia non aggiornato, difficilmente accessibile e non utilizzato dagli utenti. Infatti, l’utente finale attraverso gli strumenti messi a disposizione dall’MSP stesso (l’App con cui ricarica abitualmente) potrà sapere in ogni caso le infrastrutture a sua disposizione sia all’interno che all’esterno del corridoio autostradale e non è quindi di suo interesse. Ai fini del monitoraggio del CA e dell’Autorità stessa suggeriamo pertanto di monitorare che esista un numero minimo di MSP abilitati.</p>