

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza n. 230
10126 - Torino (TO)
A mezzo PEC pec@pec.autorita-trasporti.it

Genova, 06 giugno 2022

Oggetto: riscontro indagine conoscitiva Prot.N.0010439/2022

E Spettabile Autorità,

ringraziandoVi per averci coinvolto in questa indagine conoscitiva volta a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali, siamo a rispondere puntuamente alle domande poste, esclusivamente per le parti di nostra competenza.

In primis preme sottolineare che Duferco Energia Spa esercita tre diversi ruoli nell'ambito della mobilità sostenibile:

- Asset Owner (AO): proprietario dell'infrastruttura di ricarica e del relativo impianto;
- Charging Point Operator (CPO): gestore della stazione di ricarica che, principalmente, ha in carico il costo dell'energia, la manutenzione ordinaria e l'attivazione di tutti i Mobility Service Provider che possono ricaricare su quel punto di ricarica;
- Mobility Service Provider (MSP): soggetto che vende al cliente finale il servizio di ricarica.

Fermo quanto sopra, riportiamo di seguito le risposte ai quesiti di cui all'allegato A alla delibera n. 59/2022.

1. Punto 1 "L'informazione all'utenza autostradale"

k) sui contenuti informativi relativi al numero e alle caratteristiche di punti di ricarica elettrica e all'esistenza di impianti di rifornimento GNC, GNL e GPL, attualmente esistenti sulle tratte autostradali in concessione, e sulle informazioni che dovrebbero essere contenute nei pannelli informativi (prezzi praticati, orari del servizio, self-service, etc.)

L'informazione verso i driver elettrici in autostrada deve riguardare: disponibilità dei punti di ricarica (es. libero, occupato, in manutenzione), loro numero, tipologia (es. CCS Combo 2) e potenza (es. Fast fino a 50 kW, Ultra Fast fino a 300 kW).

La suddetta informazione non dovrebbe limitarsi alla sola presenza di punti di ricarica presso le aree di sosta ma anche ai punti di ricarica, meglio se Ultra Fast, presenti in prossimità dei caselli autostradali.

m) sui contenuti informativi relativi ai prezzi oil, GNC, GNL, GPL, ricariche elettriche praticati dai concessionari e gestori

Per quanto concerne le ricariche elettriche, sembra difficile poter individuare un prezzo della ricarica in quanto sono diversi gli MSP ad avere accesso su un singolo punto di ricarica e l'eventuale disponibilità (prossima) di ad hoc payment.

L'indicazione potrebbe perciò riguardare gli MSP abilitati su ciascun punto di ricarica così da permettere al driver di utilizzare un servizio di cui è già cliente o, diversamente, individuarne un altro.

2. Punto 7 “I servizi di ricarica dei veicoli elettrici sulla rete autostradale”

a) alla distanza minima tra le infrastrutture di ricarica che insistono su ciascuna tratta autostradale

La strategia e gli investimenti richiesti per l'installazione e la gestione di un punto di ricarica in autostrada sono distinti rispetto a un ambito urbano o comunque extra-autostradale. Difatti, da un primo approccio coi gestori autostradali, si è compreso quanto sia difficile per un operatore terzo negoziare l'installazione, in quanto:

- la sub-concessione delle aree di servizio (Food, Oil) è mediamente rilasciata per un periodo di 5 anni o comunque per una durata assai ridotta rispetto ai tempi di ritorno attesi per un investimento in infrastruttura di ricarica Ultra Fast (HPC), l'unica in grado di soddisfare il servizio richiesto in ambito autostradale, ossia di “ricaricare molti km di autonomia in poco tempo”;
- i concessionari talvolta hanno già concordato direttamente coi sub-concessionari l'installazione di colonnine di tipo Fast (non Ultra Fast) secondo le indicazioni dell'AFID e quindi eventuali nuove installazioni genererebbero conflitto con tali iniziative;

- la legge di Bilancio 2021, la quale richiede ai concessionari di installare stazioni di ricarica entro 180 gg. con “tempi di attesa per il servizio non superiori a quelli offerti agli utilizzatori di veicoli a combustione interna”, sembra risultare potenzialmente in contrasto con il precedente richiamo all’AFID, portando nuovamente all’individuazione di colonnine di tipo Ultra Fast e non Fast.

I suddetti fattori contribuiscono a un rallentamento del piano di installazioni atteso dalle Istituzioni e dai cittadini per un servizio di ricarica pienamente comparabile al rifornimento per veicoli termici e in grado di supportare i viaggi su lunga distanza dei veicoli elettrici.

Gli investimenti di diversi operatori (es. Supercharger di Tesla, Ionity) insistono non solo sulla tratta autostradale ma anche e soprattutto in aree in prossimità dei caselli autostradali. Tale soluzione dovrà esser perseguita da altri operatori, tra cui la scrivente, qualora non dovessero mutare le condizioni sopra descritte.

In tale scenario, l’informazione verso i driver elettrici in autostrada non dovrebbe limitarsi alla sola presenza di punti di ricarica presso le aree di sosta ma anche ai punti di ricarica Ultra Fast presenti in prossimità dei caselli autostradali.

Tale informazione è già fornita dalle diverse App degli operatori di mobilità elettrica (MSP, E-Mobility Service Provider) ma può esser integrata tramite cartellonistica e informazione in siti e App dedicata ai servizi in autostrada.

b) alla distanza minima tra le infrastrutture di ricarica che insistono su ciascuna tratta autostradale

Vale quanto descritto al punto a) precedente. L’informazione dovrà fornire l’indicazione per raggiungere i punti di ricarica più vicini con indicazione della tipologia di infrastruttura (es. focus su Ultra Fast) e laddove possibile la disponibilità in tempo reale.

c) alle forme di tutela che dovrebbero essere fornite ai possessori di veicoli BEV nei casi in cui il malfunzionamento dei punti di ricarica determini la sosta forzata dei veicoli nell’area di servizio o di sosta.

Chi viaggia in elettrico non usa accortezze differenti rispetto a chi ha un veicolo termico se non, probabilmente, in una pianificazione del viaggio con attenzione alla presenza dei punti di ricarica (cfr. nuovamente punto a). In tal senso, la tutela è data dalla trasmissione di



informazioni veritieri circa la disponibilità e le caratteristiche dei punti di ricarica, anche tramite cartellonistica dedicata.

3. Punto 7.1. "Condizioni d'uso delle infrastrutture di ricarica"

a) alla tempistica di ripristino della funzionalità dell'infrastruttura di ricarica

Il gestore del punto di ricarica (CPO) si impegna al ripristino del pieno funzionamento dei punti di ricarica nei contratti con gli MSP, dove sono riportati gli SLA, e le relative penali, per il ripristino delle diverse casistiche di mal funzionamento, risolvibili da remoto o con intervento in loco.

Tali accordi sembrano rispondere anche alle esigenze di funzionamento in ambito autostradale.

b) ai contenuti informativi sullo stato di funzionamento delle infrastrutture di ricarica e, in caso di disservizio, sulla tempistica per il ripristino dell'infrastruttura

Il dialogo tra il punto di ricarica e la piattaforma di gestione del CPO consente di trasmettere in tempo reale o comunque con alta frequenza il cambio di stato del punto (libero, occupato, in manutenzione) agli MSP e quindi ai driver tramite le App.

La stessa informazione deve esser comunicata ai punti digitali di informazione (es. pannelli, App, siti) dedicati alle autostrade.

Meno immediata risulta la comunicazione dei tempi di ripristino. Difatti, in caso di disservizio, se non è risolutivo l'intervento in loco secondo gli SLA contrattuali, è solo possibile stimare il tempo di ripristino tenuto conto del guasto che si è verificato presso la struttura e del tempo di approvvigionamento di eventuali pezzi di ricambio necessari.

Nella speranza di aver illustrato in modo chiaro ed esaustivo i punti di cui sopra, restiamo a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

Distinti saluti

DUFERCO ENERGIA S.P.A.