

## **RELAZIONE ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI**

**Procedimento avviato con delibera n. 77/2022 dell'11 marzo 2021.**

**Atto di regolazione recante “Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici”.**

## SOMMARIO

<b>1. PROCEDIMENTO</b> .....	<b>3</b>
1.1 Il procedimento avviato con delibera n. 77/2021 .....	3
1.2 La prima consultazione indetta con delibera n. 174/2021 .....	3
1.3 Le interlocuzioni con i Ministeri competenti .....	4
1.4 La nuova consultazione indetta con delibera n. 53/2022.....	4
1.5 L’approvazione delle misure relative agli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici.....	5
<b>2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE</b> .....	<b>7</b>
2.1 Misura 1 dell’Allegato A – Definizioni.....	7
2.2 Misura 2 dell’Allegato A – Oggetto e ambito di applicazione .....	7
2.3 Misura 3 dell’Allegato A – Realizzazione delle infrastrutture di connessione .....	7
2.4 Misura 4 dell’Allegato A – Affidamento del servizio di ricarica elettrica .....	8
2.5 Misura 5 dell’Allegato A – Beni indispensabili per l’esercizio dei servizi di ricarica elettrica .....	11
2.6 Misura 6 dell’Allegato A – Durata degli affidamenti .....	12
2.7 Misura 7 dell’Allegato A – Valore economico della subconcessione .....	12
2.8 Misura 8 dell’Allegato A – Relazione di Affidamento e contenuti minimi delle convenzioni di subconcessione .....	12
2.9 Misura 9 dell’Allegato A – Condizioni e requisiti di partecipazione .....	13
2.10 Misura 10 dell’Allegato A – Allocazione dei rischi .....	13
2.11 Misura 11 dell’Allegato A – Determinazione dei corrispettivi.....	13
2.12 Misura 12 dell’Allegato A – Criteri di valutazione delle offerte .....	15
2.13 Misura 13 dell’Allegato A – Modalità di svolgimento del servizio di ricarica elettrica.....	16
2.14 Misura 14 dell’Allegato A – Moderazione e trasparenza dei prezzi al pubblico .....	16
2.15 Misura 15 dell’Allegato A – Valutazione della qualità dei servizi .....	16
2.16 Misura 16 dell’Allegato A – Monitoraggio della subconcessione e sistema sanzionatorio .....	17
2.17 Misura 17 dell’Allegato A – Divieto di proroga/rinnovo della convenzione di subconcessione .....	17
2.18 Misura 18 dell’Allegato A – Forza maggiore, recesso e risoluzione della convenzione di subconcessione ....	17
<b>3. CONCLUSIONI</b> .....	<b>19</b>

## 1. PROCEDIMENTO

### 1.1 Il procedimento avviato con delibera n. 77/2021

Con delibera n. 77/2021 del 27 maggio 2021, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito anche Autorità o ART) ha disposto l'avvio un procedimento volto alla 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, stabilendone il termine di conclusione al 28 febbraio 2022.

Al riguardo, va precisato che il sistema concepito dall'Autorità sviluppa la cornice regolatoria entro cui si inscrivono i poteri dei concessionari autostradali i quali, sulla base del provvedimento ART e tenuto conto delle previsioni dei rispettivi atti concessori, sono tenuti a definire puntualmente i contenuti dei citati bandi.

Nel corso del procedimento, gli Uffici hanno innanzitutto provveduto al completamento del quadro conoscitivo in materia, anche attraverso la preventiva acquisizione dalle società concessionarie, con note prott. 11135 e 11139 del 15 luglio 2021, di ogni utile elemento in merito (bandi di gara, lettere di invito, contratti di sub-concessione in essere, nonché i pertinenti dati di natura tecnico-economica).

A seguito dell'analisi di tale documentazione e degli ulteriori approfondimenti svolti, gli Uffici hanno definito il primo documento recante *"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"*.

### 1.2 La prima consultazione indetta con delibera n. 174/2021

Con delibera n. 174/2021 del 16 dicembre 2021, l'Autorità ha indetto, nell'ambito dell'avviato procedimento, una prima consultazione pubblica sul citato documento, individuando il 24 gennaio 2021 quale termine per la presentazione di osservazioni e proposte da parte degli interessati. Con la medesima delibera è stata inoltre convocata un'audizione in data 1° febbraio 2022, alle ore 11.00, al fine di consentire, ai partecipanti alla consultazione che ne avessero fatto richiesta, di illustrare le proprie osservazioni e proposte innanzi al Consiglio dell'Autorità.

In data 28 dicembre 2021, con note prott. 20734/2021, 20735/2021 e 20736/2021, la stessa delibera n. 174/2021 è stata inoltre trasmessa, rispettivamente, all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (di seguito: AGCM), all'Autorità Nazionale Anticorruzione (di seguito: ANAC) e all'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: ARERA), richiedendo a tali soggetti di esprimere ogni osservazione ritenuta utile in relazione alle misure di regolazione ivi incluse.

Entro il termine di conclusione della consultazione, sono pervenute osservazioni da parte dei seguenti soggetti:

- Gruppo A2A S.p.a. (prot. ART 955/2022);
- Associazione delle Imprese di Grande Ristorazione e servizi Multilocalizzate - AIGRIM (prot. ART 968/2022);
- Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori - AISCAT (prot. ART 971/2022);
- Federazione nazionale imprese elettrotecniche ed elettroniche - ANIE (prot. ART 972/2022);
- Assopetroli - Assoenergia (prot. ART 974/2022);
- Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.a. - ATIVA (prot. ART 954/2022);
- Autogrill S.p.a. (prot. ART 973/2022);
- Autostrada dei Fiori S.p.a. (prot. ART 940/2022);
- Autovia Padana S.p.a. (prot. ART 978/2022);
- Enel X Mobility S.r.l. (prot. ART 982/2022);
- Associazione Energia Libera (prot. ART 945/2022);
- Fastned B.V. (prot. ART 944/2022);
- Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.a. (prot. ART 979/2022);
- Associazione MOTUS-E (prot. ART 930/2022);
- Società Autostrada Ligure Toscana p.A. - SALT (prot. ART 952/2022);
- SATAP S.p.a. (prot. ART 941/2022);
- Società Autostrade Valdostane S.p.a. - SAV (prot. ART 980/2022);
- Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.a. - SITAF (prot. ART 957/2022);

- SNAM S.p.a. (prot. ART 992/2022);
- Tangenziale Esterna S.p.a. (prot. ART 970/2022);
- Unione Energie per la Mobilità - UNEM (prot. ART 969/2022).

Oltre il termine sopra indicato sono pervenute inoltre osservazioni da parte dei seguenti soggetti, di cui si è tenuto conto nell'ambito del procedimento:

- Italiana Petroli - IP (prot. ART 2160 del 31 gennaio 2022);
- Faib Confesercenti, Fegica Cisl, Anisa Confcommercio (prot. ART 2205 del 1° febbraio 2022).

Tutti i citati contribuiti, tempestivamente pubblicati sul sito web istituzionale dell'Autorità, sono stati illustrati dai partecipanti alla consultazione nel corso dell'audizione di fronte al Consiglio, che si è tenuta in data 1° febbraio 2022 in videoconferenza.

In data 9 febbraio 2022, 10 febbraio 2022 e 17 marzo 2022, ARERA (prot. ART 2597/2022), ANAC (prot. ART 2733/2022) e AGCM (prot. ART 5345/2022) hanno fatto rispettivamente pervenire le proprie osservazioni sul documento di consultazione pubblicato con la delibera n. 174/2021.

### 1.3 Le interlocuzioni con i Ministeri competenti

Per la rilevanza che gli atti di pianificazione del Governo rivestono nell'ambito del settore di cui trattasi, è apparso opportuno, con la nota prot. 2929/2022 del 14 febbraio 2022 a firma del Presidente dell'Autorità, sottoporre al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito: MIMS), al Ministro dello sviluppo economico (di seguito: MISE) e al Ministro della transizione ecologica (di seguito: MITE), la necessità di disporre, tra l'altro, di ogni informazione utile sui processi di aggiornamento (i) del Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali; (ii) del Piano nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica, anche alla luce dell'obbligo di aggiornamento di detti Piani prescritto dall'articolo 57, comma 13, del d.l. 76/2020.

A riscontro di tale nota, il MIMS, con propria nota del 22 febbraio 2022 (prot. ART 3326/2022), ha comunicato di avere provveduto a riattivare il tavolo di consultazione con MISE e MITE finalizzato all'aggiornamento del citato Piano di ristrutturazione delle aree di servizio.

### 1.4 La nuova consultazione indetta con delibera n. 53/2022

Attesa la numerosità e la complessità dei contributi ricevuti nell'ambito della citata prima consultazione pubblica, e tenuto conto delle rilevanti finalità del procedimento, sono stati ritenuti necessari, per il completamento dell'istruttoria e dei correlati adempimenti procedurali, adeguati approfondimenti e valutazioni in merito ai contenuti delle osservazioni e delle proposte pervenute. Di conseguenza, con delibera n. 28/2022 del 24 febbraio 2022, l'Autorità ha disposto la proroga al 31 maggio 2022 del termine di conclusione del procedimento.

In considerazione delle modifiche apportate alle proposte di misure regolatorie già oggetto di osservazioni in esito alla prima consultazione indetta con la citata delibera n. 174/2021, e al fine di rafforzare la fase partecipativa al procedimento, con delibera n. 53/2022 del 7 aprile 2022, l'Autorità ha indetto, nell'ambito dell'avviato procedimento, una seconda consultazione pubblica su una nuova versione dello schema di atto di regolazione, individuando il 6 maggio 2022 quale termine per la presentazione di osservazioni e proposte da parte degli interessati.

In esito alla nuova consultazione, su una nuova versione dello schema di atto di regolazione, sono pervenuti nuovi contributi da parte dei seguenti 21 soggetti:

- Gruppo A2A S.p.A. (prot. ART 12574/2022);
- Associazione delle Imprese di Grande Ristorazione e servizi Multilocalizzate - AIGRIM (prot. ART 12605/2022);
- Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori - AISCAT (prot. ART 12573/2022 e 12799/2022);
- Federazione nazionale imprese elettrotecniche ed elettroniche - ANIE (prot. ART 12608/2022);
- Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A. - ATIVA (prot. ART 12570/2022);
- Autogrill S.p.A. (prot. ART 12577/2022);
- Autostrada dei Fiori S.p.A. (prot. ART 12598/2022);
- Autovia Padana S.p.A. (prot. ART 12607/2022);
- Enel X Way Italia S.r.l. (prot. ART 12618/2022);
- Associazione Energia Libera (prot. ART 12549/2022);

- Fastned B.V. (prot. ART 12554/2022);
- Free To X S.r.l. (prot. ART 12601/2022);
- H2IT - Associazione Italiana Idrogeno e Celle a Combustibile (prot. ART 12621/2022);
- Italiana Petroli (prot. ART 12565/2022);
- Associazione MOTUS-E (prot. ART 12600/2022);
- Società Autostrada Ligure Toscana p.A. - SALT (prot. ART 12594/2022);
- SATAP S.p.A. (prot. ART 12567/2022);
- Società Autostrade Valdostane S.p.A. - SAV (prot. ART 12552/2022);
- Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. - SITAF (prot. ART 12551/2022);
- Tangenziale Esterna S.p.A. (prot. ART 12489/2022);
- Unione Energie per la Mobilità - UNEM (prot. ART 12599/2022).

Anche i nuovi contributi pervenuti sono stati pubblicati sul sito *web* istituzionale dell’Autorità.

### 1.5 L’approvazione delle misure relative agli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici

In considerazione della numerosità e complessità dei contributi ricevuti nell’ambito della citata seconda consultazione pubblica e tenuto conto delle rilevanti finalità del procedimento, nonché della necessità di svolgere le pertinenti valutazioni sugli elementi istruttori acquisiti, l’Autorità ha rilevato che la tempistica complessivamente necessaria per la conclusione del procedimento non risultava compatibile con il termine del 31 maggio 2022 previsto dalla citata delibera n. 28/2022.

Di conseguenza, l’Autorità ha ritenuto necessario, alla luce delle illustrate esigenze istruttorie, prorogare al 28 ottobre 2022 il termine per la conclusione del procedimento volto alla 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, anche tramite l’adozione di più deliberazioni finali riguardanti le diverse tipologie di servizi da affidare, al fine di consentire, tenendo tra l’altro conto delle differenti esigenze istruttorie, la più sollecita approvazione delle misure di regolazione relative ai servizi di ricarica elettrica e tenendo conto delle differenti esigenze istruttorie.

Gli Uffici dell’Autorità hanno provveduto ad integrare ulteriormente il quadro conoscitivo in materia, tramite la preventiva acquisizione dalle società concessionarie, con note prott. da 14537/2022 a 14557/2022 del 13 giugno 2022, di utili elementi in relazione a: l’entità dei costi eventualmente allocati dai concessionari autostradali (di seguito: CA) ai subconcessionari (di seguito: SC) e i correlati criteri di allocazione; le informazioni aggiornate sulla dotazione delle infrastrutture di ricarica e sulla superficie complessiva delle aree di servizio; la validazione dei dati tecnico-economici elaborati dagli stessi Uffici.

Gli elementi richiesti sono stati forniti da ciascun soggetto interessato: Salerno Pompei Napoli S.p.A. - SPN (nuova concessionaria della tratta A3 dal 1° aprile 2022, al posto dell’uscente Società Autostrade Meridionali S.p.A. - SAM, prot. 15081/2022), Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (prot. ART 15157/2022), Autovia Padana S.p.A. (prot. ART 15386/2022), Società Traforo Autostradale del Frejus S.p.A. – SITAF (prot. ART 15422/2022), Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova S.p.A. (prot. ART 15426/2022), SATAP (prot. ART 15475/2022 e 15477/2022), Concessioni Autostradali Venete S.p.A. – CAV (prot. ART 15486/2022), Autostrada Torino-Ivrea-Valle d’Aosta S.p.A. – ATIVA S.p.A. (prot. ART 15516/2022), Autostrada dei Fiori S.p.A. (prot. ART 15519/2022), Strada dei Parchi S.p.A. (prot. ART 15525/2022), Autostrade per l’Italia S.p.A. (prot. ART 15529/2022), Società di progetto Brebemi S.p.A. (prot. ART 15531/2022), Società Autostrada Ligure Toscana S.p.A. – SALT (prot. ART 15543/2022), Società Autostrada Tirrenica S.p.A. – SAT (prot. ART 15553/2022), Società Autostrade Valdostane S.p.A. – SAV (prot. ART 15581/2022), Società Italiana Traforo del Monte Bianco S.p.A. – SITMB (prot. ART 15579/2022), Autovie Venete S.p.A. (prot. ART 15633/2022), Autostrada del Brennero S.p.A. (prot. ART 15624/2022 e 16325/2022), ANAS S.p.A. (prot. ART 15690/2022), Consorzio per le Autostrade Siciliane - CAS (15715/2022) e Tangenziale di Napoli S.p.A. (prot. ART 15718/2022).

In esito alle pertinenti analisi effettuate sulle informazioni da ultimo acquisite, nonché agli ulteriori approfondimenti istruttori svolti, è emersa la completezza del quadro istruttorio per l’approvazione di uno specifico atto di regolazione recante le misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei **servizi di ricarica dei veicoli elettrici**, ai sensi del punto 1 della delibera n. 89/2022, che contemplava questa possibilità.

È stato pertanto predisposto l'atto di regolazione a cui è allegata la presente relazione, che reca **“Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici”**.

Atteso che, per quanto attiene alle attività di **distribuzione carburanti** e di **ristoro**, anche tenuto conto delle rilevanti finalità del procedimento, ai fini della conclusione dell'istruttoria appare necessario effettuare ulteriori approfondimenti e valutazioni, si evidenzia che le misure regolatorie pertinenti alla definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti relativi a tali attività saranno adottate con una successiva deliberazione, sempre nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 77/2021.

## 2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE

La Relazione illustrativa riguardante la delibera n. 174/2021 recava la descrizione degli istituti e delle tematiche rilevanti, nonché degli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a prima consultazione, unitamente alla *ratio* degli interventi regolatori proposti.

La Relazione istruttoria relativa alla delibera n. 53/2022 dava conto, sinteticamente, della fase del procedimento successiva alla prima consultazione, ossia delle osservazioni formulate dagli *stakeholder* in merito ai contenuti del primo documento di consultazione e delle relative e motivate valutazioni degli Uffici.

Ciò premesso, anche alla luce di quanto precisato nel precedente capitolo, nel prosieguo della presente Relazione istruttoria si darà conto, sinteticamente, degli esiti della fase del procedimento successiva alla seconda consultazione, con esclusivo riferimento: (i) alle osservazioni formulate dagli *stakeholders* in merito ai contenuti del secondo Documento posto in consultazione, allegato alla delibera n. 53/2022, aventi specifico e puntuale rilievo per l'affidamento dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici (di seguito: ricarica), laddove non ripropongano questioni già affrontate e risolte nelle citate Relazioni, nonché (ii) alle relative e motivate valutazioni degli Uffici.

Al fine di semplificare la lettura della presente Relazione istruttoria, si precisa che nel testo si adotterà la seguente nomenclatura:

- sarà denominato “**Documento**” il citato secondo documento posto in consultazione, allegato alla delibera n. 53/2022;
- sarà invece denominato “**Allegato A**”, oppure “le **Misure**”, il documento finale recante “Misure per la definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici”.

### 2.1 Misura 1 dell'Allegato A – Definizioni

La misura 1 dell'Allegato A, riprendendo la corrispondente misura del Documento, comprende le definizioni ritenute rilevanti ai fini della disciplina dell'affidamento dei servizi di ricarica. Al riguardo, si è ritenuto di aggiungere la definizione di “**area interessata**”, per chiarire più esplicitamente che l'ambito di applicazione della disciplina ART include tutti gli affidamenti a terzi del servizio di ricarica a prescindere dalla pertinenza di servizio – area di servizio (di seguito, anche: “Ads”) o area di parcheggio (di seguito, anche: “Adp”) – in cui lo stesso viene erogato; ciò in funzione del combinato disposto dell'articolo 57, comma 13 del d.l. 76/2020 e dell'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016. Inoltre, si evidenzia che sono state introdotte le definizioni di “**dispositivo di ricarica**” e di “**stazione di ricarica**” ed è stata aggiornata quella di “**infrastruttura di ricarica**”, al fine di recepire le analoghe definizioni adottate per tali elementi all'articolo 45, comma 2, del d.lgs. 199/202, aggiornando di conseguenza anche la definizione di “**Charging Point Operator**” (di seguito: CPO).

Al fine di semplificare la lettura dell'atto di regolazione, è stata infine introdotta nell'Allegato A la puntuale definizione di “**affidamento del servizio**”.

### 2.2 Misura 2 dell'Allegato A – Oggetto e ambito di applicazione

La Misura, a partire dall'analoga misura del Documento, specifica l'oggetto e l'ambito di applicazione dell'atto di regolazione in questione, che si rivolge alle gare per gli affidamenti delle subconcessioni relative ai servizi di ricarica per i veicoli elettrici ai sensi dell'art. 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, che saranno bandite successivamente all'adozione del provvedimento di regolazione.

### 2.3 Misura 3 dell'Allegato A – Realizzazione delle infrastrutture di connessione

La Misura, che costituisce una innovazione rispetto a quanto precedentemente posto in consultazione, riguarda una specificità dei servizi di ricarica, emersa nel corso del procedimento e di cui si è ritenuta rilevante la trattazione, ai fini di un equilibrato sviluppo dei servizi di ricarica elettrica sulla rete autostradale.

Nel corso della seconda consultazione, infatti, alcuni *stakeholders* hanno evidenziato, tra l'altro, il rischio di una duplicazione dei costi a fronte di uno sviluppo solo progressivo del parco mezzi, con conseguente erosione di profittabilità. Nel merito, la maggioranza degli operatori della ricarica ha suggerito che le **infrastrutture di connessione**

**dei dispositivi di ricarica con la rete elettrica** siano predisposte dal CA, alla luce della lunga vita utile di tali investimenti rispetto alla durata degli affidamenti, garantendo *“coerenza della potenza della rete di connessione rispetto alla potenza dei caricatori installati”*<sup>1</sup>.

Peraltro, anche in relazione alla durata degli affidamenti (per la quale si rimanda al paragrafo relativo alla Misura 6), gli *stakeholders* hanno segnalato la necessità di contemplare adeguate tempistiche per il recupero degli elevati investimenti necessari all’infrastrutturazione delle aree; necessità che si ravvede laddove i principali investimenti siano posti a carico dei SC.

In considerazione di tali osservazioni, nonché delle esigenze correlate alla sostenibilità delle gestioni, si è introdotta la misura in commento, la quale prevede che il CA metta a disposizione dei SC le infrastrutture di connessione alla rete elettrica di media tensione dei dispositivi di ricarica, assicurandone l’adeguatezza rispetto alla potenza nominale complessiva prevista per i medesimi dispositivi.

Si ritiene che tale impostazione consenta di perseguire almeno due ulteriori obiettivi, ossia: (i) l’eliminazione di una significativa barriera all’ingresso per nuovi operatori; (ii) il venire meno di uno dei maggiori vincoli alla durata delle concessioni e della conseguente necessità di quantificare un valore di subentro all’atto del riaffidamento della concessione nel frattempo giunta a scadenza, per via della maggiore vita utile del bene in questione.

In ordine al finanziamento di tali infrastrutture, occorre preliminarmente osservare che ai sensi della misura 13.1 del sistema tariffario di pedaggio autostradale adottato dall’Autorità, *“Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all’intero periodo concessorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio: a) gli investimenti in asset reversibili oggetto di concessione, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio; b) gli investimenti in asset non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio; c) gli ulteriori investimenti in asset reversibili, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, concordati con il concedente”*.

Conseguentemente, ricorrendo nel caso di specie i presupposti sopra elencati, il finanziamento di tali infrastrutture potrà coerentemente avvenire tramite il riconoscimento nel pedaggio autostradale, ponendolo pertanto a carico della totalità degli utenti dell’autostrada. Tale modalità appare pienamente coerente con gli obiettivi definiti a livello eurounitario per la transizione verso le forme di mobilità sostenibile. L’attuazione di tale modalità di finanziamento degli investimenti potrà avvenire attraverso l’adeguamento delle convenzioni di concessione autostradale vigenti.

In subordine, è comunque possibile ricorrere alla specifica componente del corrispettivo fisso annuo da porre a carico dei SC di cui alla misura 11, ponendone conseguentemente l’ammontare a carico dei soli utenti del servizio ricarica, attraverso la relativa tariffazione.

## 2.4 Misura 4 dell’Allegato A – Affidamento del servizio di ricarica elettrica

La Misura, che riprende i contenuti pertinenti per i servizi di ricarica riportati nella Misura 5 del Documento, definisce le modalità di affidamento del servizio di ricarica elettrica.

Alcuni (operatori della ricarica e CA) hanno contestato nuovamente la **previsione di almeno due CPO per ogni area interessata** in quanto:

- la ritengono *“poco efficace”*, suggerendo invece nuovamente di prevedere un solo CPO per area, con misure volte ad evitare *“che un solo CPO possa aggiudicarsi tutte le aree di servizio di una tratta”*, oppure che non possa aggiudicarsi aree contigue nella medesima direzione di marcia;
- genererebbe una duplicazione dei costi a fronte di uno sviluppo solo progressivo del parco mezzi e quindi del mercato (aspetto già oggetto di valutazione nel precedente paragrafo);
- ritengono che la competizione avverrebbe a livello di MSP e non di CPO.

Un operatore di servizi *“oil”* ha evidenziato inoltre che l’affidamento a 2 CPO richiederà di gestire 2 *Point of delivery* (di seguito: POD, i cd. *“contatori”*), aspetto che ritiene critico dal punto di vista gestionale.

Al riguardo, ferme restando le valutazioni in materia contenute nelle Relazioni relative alle delibere n. 174/2021 e n. 53/2022, in considerazione della fase di *start-up* del mercato della ricarica, è parso ragionevole prevedere un periodo

<sup>1</sup> Un solo operatore della ricarica, diversamente, riterrebbe preferibile che anche le infrastrutture di connessione fossero di competenza del CPO, al fine di velocizzarne la realizzazione.



transitorio quinquennale nel quale è rimessa al CA la valutazione in ordine alla possibilità di ricorrere all'affidamento plurimo del servizio, proprio in ragione delle predette condizioni del mercato; ciò per assicurare la proporzionalità e l'adeguatezza dell'intervento attraverso la graduale applicazione dello stesso. In definitiva, nel predetto periodo transitorio il CA è tenuto a garantire la presenza di un CPO per ogni area interessata, effettuando gli ulteriori affidamenti entro cinque anni dall'adozione dell'atto di regolazione. Per cui, sempre limitatamente al periodo transitorio, la formulazione della Misura consente l'assolvimento dell'obbligo in questione anche nell'eventualità in cui nell'area interessata sia già offerto il servizio di ricarica da almeno un operatore.

Si è pertanto previsto, nell'Allegato A, che:

- in sede di prima attuazione, il CA garantisca la presenza di un CPO per ogni area interessata;
- gli ulteriori affidamenti "ricarica", oltre al primo, siano effettuati entro cinque anni dalla data di adozione dell'atto di regolazione.

Si ritiene che il termine quinquennale possa ragionevolmente riflettere le attese di sviluppo del mercato dei veicoli elettrici, assecondando comunque le istanze provenienti dagli *stakeholders* e le aspettative degli utenti, relative al tempestivo avvio del servizio di ricarica elettrica di potenza elevata sulla rete autostradale.

Si precisa, al riguardo, che è stata mantenuta la possibilità per l'Autorità – già contenuta nel Documento – di autorizzare una deroga all'obbligo di almeno due affidamenti per ogni area interessata, su istanza del CA da formulare nell'ambito della RdA, laddove ragioni di natura tecnica impediscono la presenza di più CPO. Solo in tal caso (vedi infra, Misura 14) l'Autorità si riserva di disporre ragionevoli e proporzionate misure per la moderazione dei prezzi relativi ai servizi di ricarica dei veicoli elettrici, attraverso uno specifico procedimento di natura regolatoria. Si è precisato che qualora la RdA contenga l'istanza di autorizzazione in deroga non si applichino i termini ordinariamente previsti dalla Misura 8.2, secondo e terzo periodo, dell'Allegato A; infatti, in tal caso, si applicheranno i termini appositamente individuati nell'ambito del procedimento che l'Autorità dovesse avviare.

Per le valutazioni già riportate nella precedente sezione, si è disposto inoltre nell'Allegato A che il CA metta a disposizione le infrastrutture di connessione dei dispositivi di ricarica alla rete elettrica di media tensione.

Sempre con riguardo alla previsione di almeno due CPO per ogni area interessata, si osserva, tra l'altro, che:

- si ritiene che la competizione tra MSP non possa ritenersi sostitutiva della competizione tra CPO (trattandosi di due livelli di mercato diversi), come asserito da alcuni rispondenti;
- non si ritiene che l'eventuale necessità di disporre due diversi POD, a sua volta paventata da alcuni *stakeholders*, possa costituire un ostacolo rilevante sotto il profilo economico e gestionale, a fronte dei benefici della concorrenza nel mercato fra più operatori.

Un operatore di servizi "oil" ha chiesto di specificare i meccanismi di partecipazione economica dei SC della ricarica alle **attività di assistenza al veicolo** e di chiarire, in caso di compresenza di servizi igienici al pubblico su fabbricato "oil" e su fabbricato ristoro, come avviene la partecipazione ai costi di investimento, manutenzione e gestione di tali servizi da parte degli affidatari dei servizi di ricarica.

Al riguardo, si chiarisce che il Documento già prevedeva – alla Misura 12.3 – che il CA riconosca nei confronti dei SC la copertura dei costi per l'ottemperanza agli obblighi di servizio pubblico posti a loro carico nell'ambito dell'affidamento.

Operatori di servizi "ristoro" hanno chiesto di precisare che il **posizionamento dei servizi di ricarica** deve consentire la pronta fruizione dei servizi ristoro da parte degli automobilisti in sosta per il tempo necessario alla ricarica, al fine di garantire *"una più agevole fruizione dei servizi ristoro con un conseguente incremento dei consumi e (quindi) dei fatturati (e, conseguentemente, delle royalties dovute dai sub-concessionari ai concessionari), senza però che ciò possa comportare svantaggio alcuno degli altri stakeholders"*.

Si ritiene condivisibile tale proposta e si è conseguentemente modificata in tal senso la Misura 4 dell'Allegato A.

Un operatore di servizi di ricarica elettrica ha chiesto di precisare la **neutralità tecnologica** in merito agli standard di ricarica e di specificare che le infrastrutture rispondano alle specifiche tecniche minime pubblicate dal CA ai sensi dell'articolo 1, comma 697, della legge 178/2020.

Al riguardo, si evidenzia che la neutralità tecnologica di cui all'articolo 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016 era già richiamata nel Documento (ed è presente nella Misura 4 dell'Allegato A). Come suggerito, si è ritenuto di introdurre invece nell'Allegato A la precisazione sulla necessità di rispettare le specifiche tecniche minime pubblicate dal CA.

Un operatore di servizi di ricarica elettrica ha espresso apprezzamento per la previsione di affidamenti aggiuntivi ove sia già attivo un SC, richiamando la previsione per il CA dell'obbligo di **riorganizzazione del layout degli spazi e**

suggerendo, a tale riguardo (come peraltro richiesto anche da altri operatori), di definire negli schemi dei bandi alcuni criteri specifici. Inoltre, alcuni CA hanno chiesto di chiarire se la riorganizzazione degli spazi debba essere eseguita direttamente dai CA o se debba essere prevista a carico dei SC; hanno evidenziato che, in caso di diretta realizzazione da parte dei CA, *"potrebbero configurarsi come «opere di primo impianto» costituendo in tal caso un bene gratuitamente devolvibile al Concedente MIMS al termine della concessione. Tali interventi sono pertanto da regolare nell'ambito dei PEF CA/MIMS e dovranno essere in questo caso preventivamente approvati dal Concedente"*.

Sempre con riguardo alla riorganizzazione, alcuni CA hanno evidenziato che:

- la stessa riorganizzazione delle aree per gli affidamenti multipli richiede tempistiche adeguate;
- il concetto di pari visibilità ed accessibilità potrebbe non essere sempre garantito in relazione alle specifiche caratteristiche delle aree;
- ritengono che l'individuazione degli spazi da destinare ai servizi ricarica inoltre non potrà prescindere da una preventiva informazione e condivisione delle scelte con gli operatori già presenti sulle aree.

Al riguardo, si è ritenuto di dettagliare ulteriormente nell'Allegato A la disposizione volta ad assicurare un'adeguata riorganizzazione degli spazi per i CPO da parte del CA nelle aree interessate. Si evidenzia che tale riorganizzazione, riguardando l'area complessivamente assentita in concessione al CA, sarà ordinariamente eseguita dai CA. I relativi costi saranno conseguentemente inclusi tra gli investimenti oggetto di remunerazione della concessione autostradale, previa approvazione del concedente, oppure – nella denegata ipotesi che ciò non fosse possibile – posti a carico dei SC, qualora ne ricorrano le condizioni, tramite la componente fissa del corrispettivo.

Sull'applicazione dei principi di pari visibilità ed accessibilità, l'Autorità potrà esprimere le proprie eventuali valutazioni – caso per caso – in esito al ricevimento della RdA, come previsto dalla specifica misura.

Alcuni CA hanno chiesto di permettere, per gli affidamenti, l'**aggregazione di aree interessate** sull'intera rete concessa, piuttosto che su singole tratte. Un operatore di servizi di ricarica elettrica, inoltre, ha chiesto che tali aggregazioni siano comparabili tra loro ed includano aree a diversa intensità di traffico su diverse tratte autostradali, mentre un altro operatore ha chiesto che siano omogenee sul territorio, al fine di assicurare la *"neutralità geografica dei CPO"*.

Si condividono tali osservazioni. Nell'Allegato A, la Misura è stata pertanto riformulata specificando che il CA dispone aggregazioni che raggruppino più aree interessate, omogenee per numero di aree e per volume di traffico medio insistente sulle tratte servite.

Sempre rispetto a tali affidamenti, un operatore di servizi di ricarica elettrica, per quanto concerne la possibilità, per il CA, di affidare i servizi tramite aggregazioni di aree interessate sulle tratte di propria competenza, segnala la necessità di esplicitare che la procedura competitiva di ciascuna area di servizio dovrà essere oggetto di **almeno due offerte** da parte di altrettanti operatori, al fine di garantire il livello minimo di competizione necessario per un'allocazione efficiente dei servizi di ricarica.

Al riguardo, si evidenzia che il Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 50/2016) non prevede tale possibilità. Ai sensi dell'art. 95, comma 12, del Codice *"Le stazioni appaltanti possono decidere di non procedere all'aggiudicazione se nessuna offerta risulti conveniente o idonea in relazione all'oggetto del contratto. Tale facoltà è indicata espressamente nel bando di gara o nella lettera di invito."* In ogni caso, l'Allegato A prevede che, a regime, il CA debba assicurare che *"in ogni area interessata siano presenti distinti affidatari"*, come già previsto nel Documento.

Un operatore di servizi di ricarica elettrica ha chiesto di specificare, nei casi particolari nei quali il Documento prevede che il CA possa sottoporre all'Autorità la programmazione di un unico affidamento, che questo avvenga *"assicurando che nessun soggetto possa detenere una **posizione dominante** nel mercato di riferimento costituito dalla singola tratta autostradale assentita in concessione"*.

Al riguardo, si richiama la previsione, già illustrata *supra*, in base alla quale il CA dispone aggregazioni che raggruppino più aree interessate, omogenee per numero di aree e per volume di traffico medio insistente sulle tratte servite, insieme alla previsione, già presente nel Documento (e confermata nell'Allegato A, alla misura 4.2), che il CA assicuri che in ogni area di servizio siano presenti diversi affidatari. Si ritiene che tali previsioni siano sufficienti ad evitare fenomeni di concentrazione nel mercato.

Alcuni CA evidenziano **possibili problemi di adeguata potenza** da parte del *Distribution System Operator* ("DSO"), difficoltà di posizionamento delle cabine di trasformazione e delle cabine di consegna in Media Tensione (MT).

Al riguardo, come già illustrato *supra*, il Documento prevedeva già – e l'Allegato A conferma alla Misura 4.2 – che, per comprovate ragioni di natura tecnica (non risolvibili nei 5 anni dalla pubblicazione delle misure entro le quali è ora previsto vengano affidati gli ulteriori servizi di ricarica nelle aree interessate), il CA può motivatamente proporre ad ART

di procedere con un solo affidamento "ricarica".

Alcuni CA, con riferimento alla previsione del Documento di **comunicazione** da parte dei CA ad ART entro 30 giorni di **modalità e tempistiche delle procedure di affidamento** concluse, in corso e programmate:

- ritengono la stessa previsione ridondante rispetto agli obblighi sui piani di diffusione già presenti nei confronti del MIMS;
- hanno chiesto di estendere il citato termine a 60 giorni.

Al riguardo, anche in virtù della citata disposizione in base alla quale gli ulteriori affidamenti "ricarica" vengono affidati entro 5 anni dalla pubblicazione delle misure, sono stati eliminati nell'Allegato A gli obblighi di comunicazione citati.

Alcuni CA hanno evidenziato che in alcune aree i SC "oil" o "ristoro" forniscono il già il servizio "ricarica", nell'ambito di **affidamenti esistenti** svoltisi con gara; hanno chiesto che per tali aree si possa aspettare il termine di tali subconcessioni per affidare l'ulteriore servizio "ricarica" *"al fine di non perturbare le originarie valutazioni dei concorrenti"*. Hanno chiesto di chiarire come contemperare il principio di adeguatezza ai volumi di traffico con l'indicazione del Documento di provvedere con ogni consentita urgenza agli affidamenti aggiuntivi nelle aree di servizio in cui è già attivo un servizio ricarica.

Alcuni operatori di servizi "oil" hanno chiesto di prevedere e specificare i meccanismi di compensazione che i CA dovrebbero riconoscere ai SC i quali, ad esito di regolari procedure di gara, siano risultati affidatari dell'attività di ricarica e abbiamo provveduto ad effettuare i relativi investimenti, vedendosi successivamente alterare gli equilibri economico-finanziari alla base della loro partecipazione alla gara.

Con riguardo a tali osservazioni, si ritiene che il differimento fino a 5 anni degli affidamenti ulteriori rispetto al primo possa fornire adeguato riscontro. In caso di alterazione dell'equilibrio economico-finanziario delle subconcessioni in essere, dovrà farsi riferimento alle pertinenti disposizioni del Codice dei contratti pubblici applicabili alla fattispecie contrattuale.

Alcuni CA segnalano che l'attuale proposta di **Regolamento europeo** sulle infrastrutture per i carburanti alternativi **AFIR** (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*) *"avrà certamente impatti importanti sulla situazione attuale, e conseguentemente [ritengono] inopportuno e controproducente procedere ad effettuare un piano di gare prima dell'avvenuta uscita di detto provvedimento."*

Al riguardo, non si ritiene possibile attendere la pubblicazione di un Regolamento non ancora approvato, che rileverà eventualmente per gli affidamenti successivi alla data di pubblicazione dello stesso.

Un operatore di servizi di ricarica elettrica ha chiesto che i servizi di ricarica siano offerti garantendo *"un design delle stazioni che offra 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", "visibilità della stazione attraverso un tetto o una pensilina", "interoperabilità e una pluralità di sistemi di pagamento (tra cui carta bancaria con metodi di pagamento "contactless" o con lettore con codice)" e "manutenzione dei caricatori (minimo 48 ore per la riparazione di caricatori non funzionanti) e disponibilità degli stessi (come minimo al 99%)"*.

Al riguardo, si evidenzia che il Documento prevede già che il *layout* dell'area interessata sia definito preventivamente dal CA e che gli aspetti tecnici siano oggetto di valutazione tra i parametri di tipo tecnico-qualitativo dei criteri di aggiudicazione dell'offerta (Misura 12 dell'Allegato A) e tra i criteri di valutazione della qualità dei servizi (Misura 15 dell'Allegato A).

## 2.5 Misura 5 dell'Allegato A – Beni indispensabili per l'esercizio dei servizi di ricarica elettrica

La Misura, che ripropone i contenuti della Misura 6 del Documento, definisce la disciplina dei beni indispensabili applicabile nell'affidamento del servizio di ricarica elettrica.

Al riguardo, alcuni CA:

- hanno chiesto che tutti i **beni di proprietà del SC uscente** (in molti casi, *"attrezzature brandizzate o che possono avere design o tecnologie proprietarie"*) siano esclusi dal perimetro dei beni indispensabili;
- ritengono che il CA possa supportare e favorire un passaggio di proprietà fra SC uscente e SC entrante solo per quei beni che quest'ultimo ritenga utile acquistare.

Al riguardo, si ricorda che, per la definizione di bene indispensabile, devono ricorrere cumulativamente le condizioni di

non divisibilità, non sostituibilità e non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, come già chiarito dal Documento e confermato nell'Allegato A.

Le citate "*attrezzature brandizzate o che possono avere design o tecnologie proprietarie*" non paiono possedere né il requisito della non sostituibilità né quello della non duplicabilità.

In ogni caso, nell'Allegato A, si è ritenuto di precisare che la misura non è riferibile ai beni di tale tipologia e di proprietà del SC uscente, che sono evidentemente riconducibili a beni commerciali.

Analogamente, i beni per le quali è possibile che il SC entrante manifesti o non manifesti interesse all'acquisto, non paiono possedere tali requisiti, dovendo conseguentemente essere individuati tra i beni commerciali di proprietà del SC uscente.

Alcuni CA hanno chiesto un chiarimento in merito al soggetto su cui ricade l'obbligo di **indennizzo al SC uscente** per investimenti che non abbiano esaurito la propria vita utile alla scadenza del contratto.

Nell'Allegato A, si è precisato che l'indennizzo è a cura del SC entrante.

Alcuni CA propongono di definire in modo più rigido la **metodologia di calcolo del valore di subentro *ex-ante***, al fine di evitare che lo stesso possa essere oggetto di ricalcolo a consuntivo.

Nell'Allegato A, si è precisato che il valore di subentro deve essere incluso nel Piano Economico Finanziario (PEF) simulato.

Alcuni operatori di servizi "oil" hanno chiesto di integrare la misura, prevedendo una specifica **procedura arbitrale in caso di disaccordo fra le parti** circa l'ammontare del corrispettivo.

Si ritiene che tali aspetti riguardino dinamiche applicative contrattuali nel rapporto tra CA e SC, estranee alla cornice regolatoria dell'Autorità.

## 2.6 Misura 6 dell'Allegato A – Durata degli affidamenti

La Misura, che ripropone i contenuti della Misura 7 del Documento, definisce la modalità con le quali il CA stabilisce la durata degli affidamenti, anche in relazione alla necessità di porre a carico del SC la realizzazione di investimenti di rilevante valore economico.

Diversi operatori della ricarica hanno chiesto **durate maggiori per gli affidamenti**, fino a 15 anni (secondo alcuni, almeno 15 anni), al fine di permettere un adeguato ritorno agli investimenti ed evitare la formazione di valori di subentro alla scadenza della subconcessione, che potrebbero costituire barriere all'ingresso di nuovi operatori.

La questione è stata già affrontata e risolta nella Relazione istruttoria degli Uffici di cui alla delibera n. 53/2022. Si rinvia pertanto alle valutazioni formulate al punto 2.8.3 della predetta Relazione, che si confermano.

Peraltro, assume particolare rilevanza per la tematica in esame quanto previsto con la Misura 3 dell'Allegato A, la quale, come già illustrato nella specifica sezione, dispone che il CA metta a disposizione adeguate infrastrutture di connessione dei dispositivi di ricarica alla rete elettrica di media tensione, anche al fine di ridurre – ove possibile – l'ammontare degli investimenti in capo ai SC, anche in ragione della vita utile di tali infrastrutture, verosimilmente superiore a quella del singolo affidamento.

Infatti, tale Misura è idonea a contenere la durata degli affidamenti.

## 2.7 Misura 7 dell'Allegato A – Valore economico della subconcessione

La Misura, che ripropone i contenuti della Misura 8 del Documento, dispone la necessità di indicare nella documentazione di gara il valore economico della subconcessione.

In tale ambito, alcuni CA hanno proposto di fare riferimento all'**erogato** piuttosto che ai **fatturati**, in quanto il valore di questi ultimi sarebbe difficilmente quantificabile dal CA, a causa delle diverse politiche di prezzo praticate dai CPO/MSP.

Si concorda con la proposta, modificando di conseguenza la misura nell'Allegato A.

## 2.8 Misura 8 dell'Allegato A – Relazione di Affidamento e contenuti minimi delle convenzioni di subconcessione

La Misura, che ripropone i contenuti della Misura 9 del Documento, definisce lo strumento della RdA, con la quale il CA

motiva le scelte effettuate in relazione agli affidamenti oggetto della stessa, definendone le tempistiche procedurali, e dispone i contenuti minimi delle convenzioni di subconcessione, facendo riferimento all'Annesso 1 all'Allegato A, che ripropone i contenuti dell'Annesso 1 al Documento.

Come precisato dalla Misura 4.2 dell'Allegato A, qualora la RdA contenga un'istanza di autorizzazione in deroga, non si applicheranno i termini procedurali ordinariamente previsti per la valutazione della RdA dalla Misura 8.2, secondo e terzo periodo, ma quelli disposti dall'Autorità nell'ambito dello specifico procedimento che dovesse avviare.

## 2.9 Misura 9 dell'Allegato A – Condizioni e requisiti di partecipazione

La Misura ripropone puntualmente i contenuti della Misura 10 del Documento, disponendo che il CA definisca nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle imprese interessate, secondo i principi indicati nella stessa Misura, spiegandone le motivazioni a sostegno nella RdA di cui alla Misura 8 dell'Allegato A.

## 2.10 Misura 10 dell'Allegato A – Allocazione dei rischi

La Misura ripropone i contenuti della Misura 11 del Documento, disponendo che il CA individui le tipologie di rischio correlate ai servizi oggetto dell'affidamento e definisca una matrice in cui sia resa nota l'allocazione di detti rischi a ciascuna delle parti contrattuali, mantenendo in capo al SC il rischio operativo, come definito dall'articolo 3, comma 1, lettera zz), del Codice dei contratti pubblici, correlato alla gestione dei servizi oggetto della subconcessione.

## 2.11 Misura 11 dell'Allegato A – Determinazione dei corrispettivi

La Misura, che ripropone – con le modifiche di seguito illustrate – i contenuti della Misura 12 del Documento, definisce la disciplina per la determinazione del corrispettivo che il SC è tenuto a versare al CA.

Rispetto al Documento, è stato eliminato il riferimento alla componente di corrispettivo correlata al riconoscimento nei confronti del SC della copertura dei costi per l'ottemperanza agli obblighi di servizio pubblico posti a suo carico nell'ambito dell'affidamento, non ricorrendo tale fattispecie per i servizi di ricarica.

Numerosi *stakeholders* del settore ristoro hanno contestato la previsione di una **componente fissa del corrispettivo**, che a loro avviso finirebbe, in sostanza, per costituire un corrispettivo minimo garantito, ponendo peraltro il rischio traffico interamente in capo ai SC, mentre secondo il loro punto di vista il CA sosterebbe comunque tali costi per garantire aree di sosta minimamente attrezzate. Diversi SC appartenenti al settore della ricarica elettrica hanno chiesto invece di **eliminare il corrispettivo fisso per gli affidamenti "ricarica"**, trattandosi di attività che si basano sull'ipotesi di ricavi futuri, connotate da elevati costi fissi (soprattutto all'inizio) ed al fine di contenere i costi per il CPO scaricati sul MSP, e quindi sui prezzi ricarica per l'utente finale.

Al riguardo, gli Uffici dell'Autorità hanno ritenuto necessario effettuare un approfondimento circa la natura e l'ammontare dei corrispettivi fissi correlati alle subconcessioni vigenti, i cui esiti sono rappresentati qui di seguito.

Innanzitutto, è necessario rilevare che esistono tre diverse tipologie di costi che, generalmente, possono essere posti in capo ai SC nell'ambito dell'affidamento:

- i costi afferenti alla realizzazione e alla gestione delle infrastrutture di interesse generale e comune presenti nella porzione di demanio pubblico autostradale oggetto di affidamento, non recuperati attraverso il pedaggio all'utenza autostradale o la contribuzione pubblica, che sono essenzialmente correlati alla manutenzione ordinaria e straordinaria dell'area di servizio (ossia: manto stradale e marciapiedi, opere d'arte, segnaletica orizzontale e verticale, sgombero neve, gestione aree verdi, pulizia dei servizi igienici) e che quindi, per tal verso, interessano direttamente tutti i soggetti operanti nell'area di servizio, indipendentemente dai livelli di traffico dell'area di servizio;
- i costi afferenti alla gestione amministrativa, contabile e operativa dell'affidamento (monitoraggio, attività ispettive), fondamentalmente posti in carico ai SC attraverso un canone annuale;
- i costi afferenti allo svolgimento della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento della subconcessione, attribuiti al SC in forma *una tantum* ovvero con una quota fissa annua.

Con riguardo alle tre tipologie di costi sopra richiamate, il lavoro di analisi ha permesso di evidenziare come:

- esista un'estrema frammentazione fra i CA delle casistiche in relazione ai costi, dalla quale si deduce la necessità di

adottare una regolazione che renda omogenee tali casistiche, in modo tale da ridurre la complessità regolatoria e rendere confrontabili le subconcessioni, a favore della trasparenza e della verifica dell'equità e non discriminazione delle condizioni di accesso alle infrastrutture;

- i costi di monitoraggio siano di importo modesto e quelli per le procedure di affidamento siano *una tantum*;
- il valore medio di incidenza dei costi di gestione sul fatturato dell'AdS sia pari a 1,3%: in merito, si ritiene auspicabile che tali costi siano imputati ai SC anziché al pedaggio, poiché renderebbe più comparabili tra loro sia la componente fissa del corrispettivo, ad essi parametrata, sia quella variabile, che peraltro potrebbe essere oggetto di maggior rialzo in caso i costi di gestione siano imputati al pedaggio anziché al SC;
- la ripartizione dei costi tra i diversi SC, anche all'interno di una medesima AdS, appaia in alcuni casi improntata a logiche diverse da quelle della mera condivisione dei costi di gestione delle infrastrutture tra gli operatori dell'AdS stessa: da questo punto di vista, l'adozione di un metodo di suddivisione dei costi pertinenti ed efficienti secondo una logica "condominiale" appare quantomai opportuno, per aumentare la trasparenza dell'attività del CA e del rapporto tra CA e SC, e per evitare comportamenti opportunistici da parte del CA, al fine di evitare modulazioni complementari di componente fissa e variabile, che – si ricorda – hanno natura e scopi differenti, nonché differenti riflessi sul rischio traffico;
- sia presente, fra i costi richiesti dai CA ai SC, una pluralità di importi, fissi e variabili: appare quindi opportuna la previsione di una componente fissa a copertura dei costi del CA e una componente variabile correlata al beneficio per il SC derivante dallo sfruttamento ai fini commerciali dell'attività assegnatagli, che comprendano tutti i flussi dal SC al CA, suddividendoli per natura e scopo, anche nell'ottica di far emergere, grazie alla componente variabile, il beneficio attribuito al CA da questa attività accessoria, sensibilizzandolo ad una riduzione;
- in generale, in caso di subentri di affidamenti nel corso dell'anno, l'incidenza delle *royalties* sul fatturato appaia molto elevata, probabilmente anche a causa della presenza del minimo garantito: appare quindi quantomai importante prevedere, oltre all'eliminazione di quest'ultimo, che di fatto trasferisce in capo ai SC parte del rischio traffico che dovrebbe essere sopportato dal CA, anche una riparametrazione della componente fissa alla porzione d'anno, nel caso in cui il singolo affidamento insista su un periodo di tempo inferiore all'anno (cosa che si potrebbe verificare in presenza del subentro).

È conseguentemente apparso necessario integrare la misura posta in consultazione, specificando in modo più puntuale la disciplina applicabile a ciascuna delle tre tipologie di costo sopra illustrate, anche al fine di assicurarne la dovuta uniformità nell'applicazione. Più precisamente:

1. per i costi afferenti alla realizzazione e alla gestione delle infrastrutture di interesse generale e comune, si è ritenuto di confermarne sia le modalità di determinazione (da effettuarsi sulla base delle attività effettivamente svolte, adottando i prezzi di riferimento a livello locale), sia quelle di allocazione ai singoli SC (da svolgere sulla base di criteri equi e non discriminatori, tenuto conto della quota a carico del CA stesso).

È di tutta evidenza che tali criteri di determinazione e allocazione dei costi non comprendono specifiche valutazioni in merito ai volumi di traffico delle tratte autostradali interessate, e pertanto non subiscono impatti derivanti dall'attribuzione del relativo rischio operativo.

In generale, va inoltre evidenziato che, verosimilmente, in tale ambito l'onere da trasferire ai SC titolari di affidamento per i servizi di ricarica elettrica non potrà risultare elevato, in presenza di una ragionevole ripartizione "condominiale" dei costi, basata – ad esempio – sulla porzione di sedime dell'AdS occupata dai dispositivi di ricarica rispetto a quella dedicata ai fabbricati per l'attività di ristoro o a quella su cui insistono le stazioni di rifornimento *oil*. Dunque, l'impatto della componente fissa dovrebbe essere così modulato da assicurarne la sostenibilità per i CPO anche in una fase di *start-up*, come quella del settore in questione;

2. per i costi afferenti alla gestione del singolo affidamento e allo svolgimento delle procedure di gara, ad eccezione di quelli esplicitamente disciplinati dalla normativa di riferimento, è apparso opportuno prevedere che non debbano essere ribaltati sui SC, ma interamente posti a carico del CA, soggetto su cui ricade l'obbligo di svolgimento delle citate procedure. Tali costi ricadono fra quelli ammissibili all'interno del sistema tariffario ART, e conseguentemente sono recuperabili dal CA attraverso il pedaggio.

Resta fermo che qualunque importo annuale, nel caso di subentro del SC entrante al SC uscente, vada ripartito proporzionalmente alla porzione di annualità di competenza di ciascuno dei due soggetti.

Con riferimento alla **componente variabile del corrispettivo**, correlata al beneficio specifico ottenuto dal SC per lo sfruttamento ai fini commerciali dell'accesso all'infrastruttura autostradale e del demanio pubblico assegnato, si rileva

come alcuni *stakeholders* abbiano proposto di considerare, in luogo delle quote percentuali, aliquote in €/kWh per il servizio di ricarica elettrica. Al riguardo, anche in ragione dell'elevata variabilità dei prezzi unitari di riferimento, si è ritenuto di adeguare la pertinente misura regolatoria prevedendo tale opportunità, pur ponendola in alternativa alla definizione di aliquote percentuali sui fatturati, che resta comunque una scelta praticabile.

Alcuni CA hanno evidenziato, inoltre, che l'assenza di un valore posto a base di gara per la componente variabile potrebbe, asseritamente, rappresentare "*un evidente rischio di perdite di entrate del Concedente*", verosimilmente in termini di canone di subconcessione correlato al livello delle *royalties* percepite. A tale riguardo, va considerato che, laddove la sola assenza di un valore posto a base di gara per la componente variabile dovesse comportare una riduzione delle entrate da *royalties* per il CA, significherebbe che la definizione di tale base da parte del CA medesimo sarebbe stata effettuata, in evidente inosservanza del principio di proporzionalità, in misura superiore al beneficio che tale componente è deputata ad estrarre dal SC, così come quantificata dai partecipanti alla gara. Dunque, l'osservazione è da respingere.

Quanto al rischio paventato da alcuni rispondenti che il **meccanismo di rialzo** su detta quota variabile impatti negativamente sulla sostenibilità degli affidamenti, si ritiene che la previsione di un valore a base d'asta pari a 0 e l'eliminazione dei corrispettivi minimi garantiti per la componente variabile siano sufficienti ad evitare che il meccanismo di rialzo su tale componente possa impattare sulla sostenibilità delle gestioni, riflettendo invece gli andamenti di mercato e permettendo – come spiegato nella RI di cui alla delibera n. 174/2021 – di estrarre unicamente l'eventuale rendita da monopolio del SC e riconducendola nell'ambito del Sistema tariffario ART, contribuendo peraltro a ridurre i pedaggi applicati da CA agli utenti dell'autostrada.

Recependo l'osservazione di un SC, si è ritenuto infine di adeguare la misura regolatoria non prevedendo l'**adeguamento ISTAT** nel caso di corrispettivi variabili determinati in percentuale sul fatturato, in quanto l'impatto inflattivo è già assicurato dall'aumento dei prezzi dei beni e dei servizi oggetto di base di calcolo.

## 2.12 Misura 12 dell'Allegato A – Criteri di valutazione delle offerte

La Misura, che ripropone le parti pertinenti ai servizi di ricarica della Misura 13 del Documento, dispone che il CA stabilisca i criteri di aggiudicazione dell'offerta e le relative modalità di valutazione, fornendo al riguardo puntuali indicazioni finalizzate, tra l'altro, all'ottenimento di maggiore trasparenza, nonché ad evitare discriminazioni fra partecipanti.

Rispetto al Documento, sono stati eliminati i riferimenti alla moderazione dei prezzi, fattispecie che non si applica ai servizi di ricarica (a meno di quanto previsto, vedi *infra*, dalla Misura 14.1, con riferimento ai soli casi previsti dalla Misura 4.2, da valutare nell'ambito di specifici procedimenti).

Con riferimento alla **ponderazione fra i criteri dell'offerta tecnica e quelli dell'offerta economica**, un SC ritiene che i parametri economici non dovrebbero incidere per più del 10% del punteggio, in considerazione della fase di sviluppo del mercato e al fine di favorire le caratteristiche qualitative e tecniche dell'offerta. A tale riguardo, occorre precisare che la soglia massima del 30%, individuata dall'Autorità per il peso dell'offerta economica, è esplicitamente indicata dall'art. 95, comma 10-bis, del Codice dei Contratti. Va chiarito però che è facoltà del CA adottare, nella propria ponderazione, un valore inferiore a tale soglia.

Per quanto attiene ai **criteri afferenti all'offerta tecnica**, un SC suggerisce di non considerare come criterio prevalente per la valutazione delle offerte la potenza erogata dai dispositivi di ricarica, perché porterebbe ad offrire potenze nominali eccessivamente elevate per le attuali e future necessità del mercato, comportando un'allocazione poco efficiente delle infrastrutture di ricarica, con costi elevati che ricadrebbero sugli utenti della rete autostradale. L'osservazione, ritenuta pertinente, è stata recepita escludendo il riferimento esplicito alla potenza nominale dai criteri di valutazione dell'offerta tecnica.

Lo stesso rispondente ha chiesto di considerare tra i parametri dell'offerta tecnica anche aspetti quali: la visibilità ed il design della stazione, la strategia di offerta, il livello di qualità di prodotti e servizi offerti, i metodi di pagamento, la manutenzione.

Al riguardo, si è ritenuto che i criteri proposti siano riconducibili a quanto già presente, in termini più generali, nelle misure relative ai criteri di valutazione delle offerte ed alla valutazione della qualità dei servizi, oltre che in quelle relative alla modalità di svolgimento del servizio.

In ogni caso, si è ritenuto di specificare tra i criteri di valutazione dell'offerta tecnica, quelli più propriamente pertinenti al servizio di ricarica elettrica, ovvero: (i) progetto tecnico dell'area, in termini di configurazione, funzionalità e accessibilità; (ii) efficienza della gestione; (iii) sostenibilità ambientale; (iv) utilizzo di tecnologie altamente innovative.

### 2.13 Misura 13 dell'Allegato A – Modalità di svolgimento del servizio di ricarica elettrica

La Misura, che riprende i contenuti applicabili ai servizi di ricarica della Misura 4 del Documento, definisce le modalità di svolgimento del servizio.

Con riferimento all'assistenza alla clientela, occorre precisare che la Misura prevede che il CA disponga l'obbligo di garantire quanto meno l'assistenza da remoto, prevedendo inoltre la possibilità di prevedere forme di pronto intervento, verosimilmente in caso di guasti e malfunzionamenti.

Diversi operatori della ricarica hanno chiesto nuovamente di prevedere punti di ricarica aventi una **potenza nominale pari ad almeno a 100 kW** (secondo alcuni di essi, almeno 150 kW o 300 kW). Hanno evidenziato che le auto oggi maggiormente vendute, e non in grado di sfruttare a pieno tale potenza, "*non costituiscono spesso l'auto con cui si viaggia in contesti extraurbani*".

Tra le considerazioni fatte in materia nella Relazione istruttoria relativa alla delibera n. 53/2022, gli Uffici dell'Autorità ritenevano che la formulazione proposta nel Documento consentisse "*la scalabilità delle installazioni nel corso del tempo, proprio in correlazione allo sviluppo del mercato*". Al riguardo, alcuni operatori ritengono 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*".

Soprattutto in considerazione di quest'ultimo aspetto, che non era emerso nel corso della prima consultazione, e ferme restando le altre considerazioni già fatte in materia nella Relazione istruttoria relativa alla delibera n. 53/2022, si è ritenuto di introdurre nell'Allegato A l'introduzione dell'obbligo di una potenza nominale minima di 100 kW.

Alcuni operatori della ricarica hanno chiesto inoltre che le infrastrutture siano in grado di garantire la ricarica con una **potenza pari ad almeno il 50% di quella minima** o altri **standard sui servizi di ricarica**. Si rappresenta che tale previsione potrà essere eventualmente trattata nell'ambito di un procedimento dell'Autorità volto a definire la definizione il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti degli SC, già oggetto dell'indagine conoscitiva avviata dall'Autorità con delibera n. 59/2022.

### 2.14 Misura 14 dell'Allegato A – Moderazione e trasparenza dei prezzi al pubblico

La Misura riprende i contenuti applicabili ai servizi di ricarica della Misura 14 del Documento, cioè solo con riferimento alla trasparenza dei prezzi al pubblico. Non è invece prevista, in generale, una disciplina di moderazione dei prezzi, in considerazione della presenza a regime di più CPO in ogni area interessata.

Alcuni CA ritengono opportuno, per le aree interessate nelle quali **ragioni di natura tecnica impediscono la presenza di più CPO**, l'inserimento di una misura di **moderazione del prezzo al pubblico**, da considerare nella valutazione dell'offerta economica.

Si condivide tale proposta; la misura è stata riformulata nell'Allegato A, prevedendo che in tali limitati casi l'Autorità si riserva di disporre ragionevoli e proporzionate misure per la moderazione dei prezzi relativi ai servizi di ricarica dei veicoli elettrici.

Anche per tale motivo, nell'Allegato A le citate aree vengono escluse dalle aggregazioni di aree interessate per gli affidamenti previste dalla lettera a) della Misura 4.3.

### 2.15 Misura 15 dell'Allegato A – Valutazione della qualità dei servizi

La Misura riprende i contenuti applicabili ai servizi di ricarica della Misura 15 del Documento, definendo la disciplina afferente alla valutazione della qualità dei servizi di ricarica.

Un operatore di servizi di ricarica elettrica ha chiesto di aggiungere, tra i **parametri oggetto di valutazione** della qualità dei servizi: (i) coerenza della potenza della rete di connessione rispetto alla potenza dei caricatori installati; (ii) 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; (iii) sicurezza dell'utente; (iv) visibilità della stazione; (v) interoperabilità e sistemi di pagamento accettati; (vi) manutenzione dei caricatori e disponibilità degli stessi (almeno al 99%) e supporto al cliente, in ogni caso garantito 24 ore su 24 (servizio di call center, etc.).

Si rileva che i parametri proposti sono riconducibili a quanto già presente, in termini più generali, nelle misure relative ai criteri di valutazione delle offerte ed alla valutazione della qualità dei servizi del Documento e dell'Allegato A.



## 2.16 Misura 16 dell'Allegato A – Monitoraggio della subconcessione e sistema sanzionatorio

La Misura, che riprende la Misura 16 del Documento, definisce il sistema di monitoraggio del servizio con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa.

Con riferimento alla trasmissione all'Autorità degli elementi quantitativi necessari per la valutazione della sostenibilità delle gestioni, si dispone che sia il CA a raccogliere gli stessi dagli SC ed a trasmetterli all'Autorità con cadenza annuale.

Alcuni operatori della ricarica ed alcuni CA hanno chiesto di **eliminare l'obbligo di pubblicazione dell'elenco degli MSP** contrattualizzati dai CPO previsto nel Documento, in quanto tali soggetti possono variare rapidamente a fronte di nuovi accordi di interoperabilità che vengono siglati tra le parti, anche in vista della prevista attivazione della Piattaforma Unica Nazionale e del fatto che gli MSP, tramite le loro App, informano già gli utenti delle infrastrutture presso le quali è disponibile il servizio erogato.

Si condividono le motivazioni e si modifica di conseguenza l'Allegato A, eliminando il citato obbligo di pubblicazione.

L'Autorità renderà disponibile ai CA un format da utilizzare per l'acquisizione dai SC degli **elementi quantitativi necessari per la valutazione della sostenibilità delle gestioni**, che ai sensi della Misura 16.7 gli stessi CA devono raccogliere dai SC e trasmettere all'Autorità annualmente, in riscontro alla trasmissione delle RdA da parte degli stessi CA.

## 2.17 Misura 17 dell'Allegato A – Divieto di proroga/rinnovo della convenzione di subconcessione

La Misura, che riprende la Misura 17 del Documento, dispone che la documentazione di gara non può contenere clausole che prevedano rinnovi automatici e proroghe dei contratti in essere., disciplinando le possibili eventuali eccezioni (ai sensi del Codice dei contratti pubblici), definendo le tempistiche per avviare le procedure per gli affidamenti temporalmente successivi e disciplinando gli eventuali casi di scadenze anticipate delle subconcessioni.

Un operatore di servizi *oil* ha chiesto che al SC, alla **scadenza della convenzione di subconcessione**, sia lasciata l'opportunità di scegliere di lasciare l'area nel caso in cui l'affidamento risulti eccessivamente oneroso e ne sia pregiudicato il ritorno economico. In alternativa, ritiene che la prosecuzione del servizio, resa necessaria per garantire alla CA i tempi di espletamento delle procedure di gara, dovrebbe prevedere sin dalla scadenza naturale della concessione la possibilità di rinegoziazione delle *royalties*.

Altri operatori di servizi *oil* hanno chiesto che alla scadenza della convenzione di subconcessione, l'obbligo di prosecuzione per il SC sia limitato ad *"un periodo non superiore a 6 mesi dalla data di scadenza dell'affidamento, a condizione che la CA abbia completato le procedure per il nuovo affidamento entro la data di scadenza della precedente convenzione"*, non ritenendo immaginabile che *"il SC uscente sia obbligato sine die a proseguire nella gestione a causa di inadempienze da parte della CA nell'avvio e nel completamento delle procedure di gara per la nuova aggiudicazione"*.

Al riguardo, si sottolinea che la previsione del Documento (confermata nell'Allegato A) in base alla quale il CA deve avviare le procedure di gara almeno 18 mesi prima della scadenza della subconcessione, dovrebbe scongiurare il rischio che alla scadenza della subconcessione non sia ancora subentrato il nuovo affidatario. Ciò premesso, qualora alla scadenza del contratto non si sia ancora verificato il subentro del nuovo gestore e la gestione temporanea dovesse rivelarsi eccessivamente onerosa, il CA valuterà se definire una disciplina contrattuale transitoria, anche in tema di corrispettivi, avente efficacia fino al subentro del nuovo affidatario scelto ad esito della gara.

Alcuni CA, vista l'asserita complessità di applicazione della misura, hanno chiesto che il **periodo per l'avvio delle procedure** sia ridotto da 18 a 12 mesi prima della scadenza delle subconcessioni in essere e da 18 a 6 mesi in sede di prima applicazione.

Tale proposta non sembra coerente con l'obiettivo (condiviso anche da AGCM) di avviare con congruo anticipo le procedure di gara per la scelta del nuovo SC. La previsione di un margine temporale di 18 mesi prima della scadenza è ritenuta necessaria se si tiene conto che la tempistica della procedura di gara potrebbe essere influenzata da eventuali contenziosi da parte dei partecipanti.

## 2.18 Misura 18 dell'Allegato A – Forza maggiore, recesso e risoluzione della convenzione di subconcessione

La Misura, che riprende la Misura 18 del Documento, dispone che nella documentazione di gara sia previsto che le cause di forza maggiore non possono dar luogo a forme di responsabilità dei contraenti e che vengano disciplinate le ipotesi di recesso dal contratto, nonché la facoltà di revoca in capo al CA.

Alcuni operatori del settore ristoro hanno chiesto di eliminare la precisazione del Documento che *"Non rientrano nella*

*forza maggiore gli shock di natura economico finanziaria ed i cambiamenti dello scenario macroeconomico", che ritengono poco chiara in quanto "il concetto di shock economico-finanziario è altamente generico, al pari di quello del concetto di cambiamenti dello scenario macroeconomico. In altri termini, entrambi i due accadimenti potrebbero essere collegati ad esempio a guerre, calamità naturali ecc. che invece rientrano nelle cause di forza maggiore".*

Un operatore del settore ristoro ha chiesto di precisare che gli shock di natura economico finanziaria ed i cambiamenti dello scenario macroeconomico non rientrino tra le cause di forza maggiore laddove "*non alterino l'equilibrio economico finanziario della subconcessione*", per coerenza con la previsione secondo la quale la rinegoziazione è ammessa nel caso di alterazione dell'equilibrio economico-finanziario della subconcessione. Ritiene che l'attuale formulazione non sembri tenere in debita considerazione l'ipotesi che eventuali cambiamenti di natura macroeconomica, eccezionali e sopravvenuti, pur non incidendo sui livelli di traffico, possano cionondimeno incidere sulla propensione al consumo e sulla capacità di spesa dell'utenza. In questa ipotesi, e sempre che vi sia un'alterazione dell'equilibrio economico finanziario della sub concessione, ritiene che dovrebbe essere ammessa la rinegoziazione del contratto.

Per quanto riguarda le cause di forza maggiore, si rileva che le stesse sono state individuate in coerenza con quanto previsto dalla "*Guida alle pubbliche amministrazioni per la redazione di un contratto di concessione per la progettazione, costruzione e gestione di opere pubbliche in partenariato pubblico privato*" del 2021 elaborata da MEF-ANAC. In particolare, la Relazione illustrativa alla citata Guida (cfr. pag. 23) prevede che tra gli eventi di forza maggiore (tra i quali rientrano, tra l'altro, le guerre e le calamità naturali) non si possono considerare gli shock di natura economico-finanziaria, anche se imprevedibili, in linea con la guida EPEC-Eurostat (paragrafo 6.1.3).

Un operatore del settore *oil* ha chiesto che vengano previste **misure automatiche di sostegno** in caso di eventi che riducano la profittabilità dell'intero investimento (quale la riduzione degli erogati a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19).

Al riguardo si evidenzia che la Misura 18 del Documento (confermata nell'Allegato A) prevede che nei casi di forza maggiore sia possibile la rinegoziazione della subconcessione. Al di fuori di questi casi si applicano i principi del Codice dei contratti in base ai quali il rischio operativo è a carico del SC.

### **3. CONCLUSIONI**

Nei termini sopra esposti è definita l'istruttoria condotta dall'Ufficio Accesso alle infrastrutture, con la collaborazione degli Uffici Affari legali e contenzioso e Raccolta elaborazione e qualità dei dati dell'Autorità.

Torino, 25 luglio 2022

Il Responsabile del Procedimento  
f.to *Roberto Piazza*

*(documento firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. 82/2005)*