

Consultazione pubblica Misura PNRR: Piano di Ripresa e Resilienza, Missione 2 (Rivoluzione verde e Transizione ecologica), Componente 2 (Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile), Investimento 4.3 (Infrastrutture di ricarica elettrica)

Inizio consultazione: 23 Maggio 2022

Termine invio contributi: 06 giugno 2022 ore 12.00

1. Premessa

- Lo schema di decreto in via di definizione individua criteri e modalità per la concessione dei benefici a fondo perduto previsti dalla **Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**, al fine di incentivare la realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici veloci e ultra-veloci, ristrutturando la rete di distribuzione dei carburanti e con l'obiettivo finale di realizzare una rete di ricarica uniformemente distribuita sull'intero territorio nazionale.
- Il decreto, in attuazione dell'articolo 14, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, definisce criteri e modalità per la concessione dei predetti benefici a fondo perduto, al fine di realizzare – in ottemperanza alle milestone prevista dal PNRR per la misura in questione - almeno **7500 stazioni di ricarica super-veloci** per veicoli elettrici su **strade extraurbane** (autostrade escluse) e almeno **13755 stazioni di ricarica veloci** nei centri urbani.
- Le risorse finanziarie disponibili per la misura sono pari a **741,3 Milioni di €** e sono destinate a finanziare fino al 40% dei costi di realizzazione delle stazioni.
- Le risorse saranno assegnate mediante procedure competitive, prevedendo con un bando l'anno nel **periodo 2022-2024**.
- Il primo bando è previsto a **dicembre 2022** con un periodo di **apertura di 90 giorni**.
- La **graduatoria** di ogni bando sarà redatta sul **ribasso offerto sulla % massima di contributo in conto capitale (40%)**, corretto da specifici **fattori premiali dettagliati nel seguito**.
- La presente **consultazione** è svolta con l'obiettivo di condividere le logiche alla base dello schema di decreto e raccogliere osservazioni e spunti dalle parti interessate.
- A tal fine si riportano di seguito gli elementi informativi salienti della misura in argomento, nonché quelli inerenti agli obiettivi ed ai macro-ambiti di intervento inseriti nel "Piano nazionale di ripresa e resilienza".
- Le parti interessate sono invitate a rispondere entro il **06 Giugno 2022** p.v. inviando le proprie osservazioni all'indirizzo di posta elettronica PEC cee@pec.mite.gov.it, utilizzando il Modulo di adesione alla consultazione allegato e come **oggetto** alla mail "**Consultazione M2C2 investimento 4.3 IdR**".

2. Tipologie di infrastrutture finanziate dalla misura PNRR

È previsto il finanziamento di tre differenti tipologie di infrastrutture di ricarica. In particolare:

Tipologia A: Infrastrutture su strade extraurbane **Risorse disponibili ~ 360 ML€**

- a) hanno connessioni alla rete elettrica prevalentemente in media tensione e servono potenze elevate (almeno **175 kW** per punto di ricarica) al fine di garantire ricariche in tempi brevi per gli automobilisti elettrici che fanno rifornimento su itinerari di **lunga percorrenza**
- b) sono collocate su strade extraurbane di tipo B e C come definite nel Codice della Strada, oppure entro una distanza di 500 m da tali strade e comunque al di fuori di centri abitati
- c) devono essere modulari, in modo da risultare **espandibili** fino ad erogare potenze di almeno 350 kW per punto di ricarica

Requisiti tecnici minimi

Elettrici

- Almeno due connettori di ricarica di tipo CCS Combo2 conformi allo standard IEC 62196
- Tensione di uscita che può variare almeno nel range: tra 150Vcc e 920Vcc
- Corrente di uscita: almeno fino a 500 A per CCS e almeno fino a 200 A per CHAdeMO
- Ciascun connettore di ricarica deve essere in grado di erogare almeno 175 kW. In caso di utilizzo contemporaneo di più di un connettore di ricarica, la potenza complessiva da garantire in erogazione deve essere pari almeno a 250 kW.
- Efficienza energetica maggiore o uguale a: 94% a piena potenza
- Correzione attiva del power factor PFC: > 0.97
- Il CPO deve essere sempre in grado di modulare la potenza massima disponibile per tutta l'infrastruttura di ricarica in maniera da rendere possibile l'aggregazione secondo il vigente quadro regolatorio.
- I sistemi con potenza inferiore a 350 kW devono essere di tipo modulare, ovvero devono permettere l'espansione futura alla potenza di almeno 350 kW.

Ambientali

- Temperatura di utilizzo almeno tra -30°C e +55°C
- Umidità relativa almeno nel range: tra 10% e 90%
- Grado di protezione maggiore o uguale a: IP54
- Rumorosità inferiore a: <65 dbA
- Protezione da atti vandalici maggiore o uguale a IK 08
- Standard EMC: Class B (residenziale)

Standards

- Protocollo DC: EN 61851-23/DIN 70121; ISO 15118 COMBO 2, opzionale CHAdeMO 1.0
- RFID: ISO/IEC 14443A/B, ISO/IEC 15693

Connettività

- Accesso alla rete dati: modem almeno GSM/CDMA modem e 10/100 base-t ethernet
- Protocollo di comunicazione con il CPO: OCPP 1.6 o superiore

Ulteriori requisiti

- Per sistemi con più di un connettore di ricarica si deve prevedere un sistema di ripartizione della potenza disponibile che limita la potenza di ricarica delle autovetture quando la domanda complessiva di potenza si approssima alla potenza massima disponibile.

- I punti di ricarica devono essere accessibili liberamente al pubblico h. 24/24, 7 giorni su 7.
- I sistemi di ricarica devono essere aperti e interoperabili in modo da garantire una similarità di ricarica con sistemi analoghi, facilitando gli utenti finali, garantire modalità di pagamento rapide e semplici, anche contestuali, senza necessità di contratti secondo quanto prescritto dalla direttiva AFID.
- I sistemi di ricarica devono avere conformazione adatta a garantire la fruibilità del servizio anche a persone disabili.

Accesso a incentivo

- Gli impianti ammessi accedono a un contributo in **conto capitale** in percentuale fissa sui costi di investimento, secondo il valore aggiudicato nell'asta al ribasso.
- È previsto comunque un **costo di investimento massimo** ammissibile per stazione di ricarica, pari a 81.000 € per la fornitura e messa in opera degli impianti, a cui si aggiungono i costi di connessione alla rete elettrica ed i costi di progettazione, quantificati pari rispettivamente ad un massimo del 40% e del 10% del costo massimo di fornitura e messa in opera.
- Per tener conto del progresso tecnologico e della riduzione dei costi dovuta alle economie di scala, nei limiti del massimale di costo individuato, è possibile realizzare (e ottenere quindi finanziamento) **stazioni di ricarica con più di due punti di ricarica** e prestazioni **più avanzate**, in particolare in termini di potenza erogata.
- E' necessario realizzare e mettere in esercizio le stazioni di ricarica entro **12 mesi** dall'ammissione all'incentivo

Spunti di consultazione

Q1. I requisiti sono stati individuati con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo di una rete di ricarica che sia adeguata alla transizione del settore della mobilità e che sia in linea con gli obiettivi previsti in termini di parco circolante al 2030. Alcuni requisiti sono invece dei vincoli non modificabili presenti nel testo approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 13 luglio 2021: in particolare la potenza minima e il numero minimo di Stazioni di Ricarica costituiscono vincoli imposti da tale decisione. Fermi restando tali vincoli, si condividono i requisiti tecnici minimi elencati?

Q2. Vi sono altri requisiti che potrebbero essere inclusi al fine di sviluppare una rete che sia adatta anche agli sviluppi tecnologici previsti nei prossimi anni in questo settore e capace di rispondere al fabbisogno di ricarica lungo le strade extraurbane per abilitare le lunghe percorrenze?

Q3. Rispetto alla fase di accesso all'incentivo si condivide la ripartizione dei massimali di costo tra fornitura e messa in opera, connessione alla rete e progettazione?

- a) hanno connessioni alla rete elettrica prevalentemente in bassa tensione (potenza **fino a 100 kW** per l'intera infrastruttura di ricarica, congruentemente con le regole di connessione) e hanno la finalità di garantire operazioni di ricarica comunque veloce, ma nell'ambito della **mobilità cittadina** e con potenze inferiori a quelle richieste per abilitare le lunghe percorrenze
- b) sono collocate all'interno di «**centri abitati**», come definiti dal codice della strada

Requisiti tecnici minimi

Elettrici

- Almeno due connettori di ricarica di tipo CCS Combo2 conformi allo standard IEC 62196
- Tensione di uscita che può variare almeno nel range: tra 150Vcc e 920Vcc
- Corrente di uscita: almeno fino a 500 A per CCS e almeno fino a 200 A per CHAdeMO
- Ciascun connettore di ricarica deve essere in grado di erogare almeno 100 kW. In caso di utilizzo contemporaneo di più di un connettore di ricarica, la potenza complessiva da garantire in erogazione deve essere pari almeno a 100 kW.
- Efficienza energetica maggiore o uguale a: 94% a piena potenza
- Correzione attiva del power factor PFC: > 0.97
- Il CPO deve essere sempre in grado di modulare la potenza massima disponibile per tutta l'infrastruttura di ricarica in maniera da rendere possibile l'aggregazione secondo il vigente quadro regolatorio.

Ambientali

- Temperatura di utilizzo almeno tra: -30°C e +55°C
- Umidità relativa almeno nel range: tra 10% e 90%
- Grado di protezione maggiore o uguale a: IP54
- Rumorosità inferiore a: <65 dbA
- Protezione da atti vandalici maggiore o uguale a IK 10 (IK 08 ammessa per il solo schermo)
- Standard EMC: Class B (residenziale)

Standards

- Protocollo DC: EN 61851-23/DIN 70121; ISO 15118 COMBO 2, opzionale CHAdeMO 1.0
- RFID: ISO/IEC 14443A/B, ISO/IEC 15693

Connettività

- Accesso alla rete dati: modem almeno GSM/CDMA modem e 10/100 base-t ethernet
- Protocollo di comunicazione con il CPO: OCPP 1.6 o superiore

Ulteriori requisiti

- Per sistemi con più di un connettore di ricarica si deve prevedere un sistema di ripartizione della potenza disponibile che limita la potenza di ricarica delle autovetture quando la domanda complessiva di potenza si approssima alla potenza massima disponibile.
- I punti di ricarica devono essere accessibili liberamente al pubblico h. 24/24, 7 giorni su 7.
- I sistemi di ricarica devono essere aperti e interoperabili in modo da garantire una similarità di ricarica con sistemi analoghi, facilitando gli utenti finali, garantire modalità di pagamento rapide e semplici, anche contestuali, senza necessità di contratti secondo quanto prescritto dalla direttiva AFID.
- I sistemi di ricarica devono avere conformazione adatta a garantire la fruibilità del servizio anche a persone disabili

Accesso a incentivo

- Gli impianti ammessi accedono a un contributo in **conto capitale** in percentuale fissa sui costi di investimento, secondo il valore aggiudicato nell'asta al ribasso.
- È previsto comunque un **costo di investimento massimo** ammissibile per stazione di ricarica, pari a 50.000 € per la fornitura e messa in opera degli impianti, a cui si aggiungono i costi di connessione alla rete elettrica ed i costi di progettazione, quantificati pari rispettivamente ad un massimo del 20% e del 10% del costo massimo di fornitura e messa in opera.
- Per tener conto del progresso tecnologico e della riduzione dei costi dovuta alle economie di scala, nei limiti del massimale di costo individuato, **è possibile realizzare** (e ottenere quindi finanziamento) **stazioni di ricarica** con più di due punti di ricarica e prestazioni **più avanzate**, in particolare in termini di potenza erogata.
- E' necessario realizzare e mettere in esercizio le stazioni di ricarica entro **12 mesi** dall'ammissione all'incentivo

Spunti di consultazione

Q4. Considerando l'obiettivo di sostenere lo sviluppo di una rete di ricarica che sia adeguata alla transizione del settore della mobilità nei centri urbani (in linea con gli obiettivi previsti in termini di parco circolante al 2030) e con i vincoli presenti nel testo approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 13 luglio 2021 (in particolare la Potenza di 100 kW per infrastrutture realizzate nei centri urbani) si condividono i requisiti tecnici minimi elencati?

Q5. Vi sono altri requisiti che potrebbero essere inclusi al fine di sviluppare una rete capace di rispondere al fabbisogno di ricarica nei centri urbani e che al contempo non comporti costi aggiuntivi in termini di sviluppo della rete di distribuzione?

Q6. Rispetto alla fase di accesso all'incentivo si condivide la ripartizione dei massimali di costo tra fornitura e messa in opera, connessione alla rete e progettazione?

Tipologia C Sperimentali con accumulo: sono previste nella misura PNRR ma saranno oggetto di un provvedimento a parte e dunque si rimanda ad una fase successiva il confronto per questa tipologia di intervento

3. Obiettivi e strutturazione dei bandi

Gli obiettivi di fondo perseguiti nella strutturazione dei bandi in oggetto sono i seguenti:

- ottenere una copertura omogenea del territorio;
- massimizzare il ricorso a stazioni di rifornimento di carburanti tradizionali, al fine di evitare ulteriore sottrazione di suolo e ottimizzare l'utilizzo delle connessioni alla rete elettrica già presenti;
- potenziare il servizio sulle direttrici a maggior percorrenza.

Tipologia A: Infrastrutture su strade extraurbane

- Per ogni **Regione** (ambito) per cui si possono presentare **progetti**, vengono individuati **lotti** in forma di **perimetri amministrativi** (aggregati di comuni) di circa **20x20 km**
- L'esigenza di stazioni di ricarica in ciascun lotto è stata determinata, con il supporto di RSE, tenendo conto:
 - ✓ del livello minimo di infrastrutture di ricarica per km² necessario a garantire una **base uniforme**;
 - ✓ del **nr. di stazioni di servizio di carburanti tradizionali presenti** in ciascun lotto, al fine di privilegiarne l'utilizzo;
 - ✓ la necessità di garantire la localizzazione **nel Sud Italia** di almeno il **40%** delle infrastrutture di ricarica realizzate

Esempio di ambito di gara:

ESEMPLIFICATIVO

Ambito: Abruzzo		Bando 2022	Bando 2023	Bando 2024
Lotto nr.	Comuni	Num. minimo di SdR	Num. minimo di SdR	Num. minimo di SdR
1	Balsorano, Canistro, Civita d'Antino, Civitella Roveto, Collelongo, Lecce nei Marsi, Morino, San Vincenzo Valle Roveto, Villavallelonga	2	2	2
25	Arsita, Atri, Bisenti, Canzano, Castiglione Messer Raimondo, Castilenti, Cellino Attanasio, Cermignano, Montefino, Pineto, Silvi	6	6	3
26	Ancarano, Campi, Civitella del Tronto, Colonnella, Controguerra, Martinsicuro, Sant'Egidio alla Vibrata, Torano Nuovo, Torricella Sicura	4	4	1
27	Alba Adriatica, Bellante, Castellalto, Corropoli, Giulianova, Morro d'Oro, Mosciano Sant'Angelo, Nereto, Notaresco, Roseto degli Abruzzi, Sant'Omero, Tortoreto	7	8	4
		2022	2023	2024
Totale Idr		122	113	56
Finanziamento massimo erogabile (€)		5.855.085	5.423.152	2.687.580

- **I proponenti possono presentare domande per uno o più ambiti. Ogni domanda presentata deve essere riferita a un intero ambito e non può essere riferita a parti di esso (lotto).**

Bando tipo A – strade extraurbane: ambiti di gara

Regione	Bando 2022		Bando 2023		Bando 2024		TOTALI	
	n°IdR	finanziamento	n°IdR	finanziamento	n°IdR	finanziamento	n°IdR	finanziamento
Piemonte	249	11.950.133 €	231	11.086.268 €	103	4.943.228 €	583	27.979.628 €
Valle d'Aosta	24	1.151.820 €	17	815.873 €	7	335.948 €	48	2.303.640 €
Lombardia	290	13.917.825 €	288	13.821.840 €	134	6.430.995 €	712	34.170.660 €
Trentino-Alto Adige	114	5.471.145 €	94	4.511.295 €	48	2.303.640 €	256	12.286.080 €
Veneto	194	9.310.545 €	203	9.742.478 €	101	4.847.243 €	498	23.900.265 €
Friuli Venezia Giulia	84	4.031.370 €	74	3.551.445 €	36	1.727.730 €	194	9.310.545 €
Liguria	57	2.735.573 €	58	2.783.565 €	26	1.247.805 €	141	6.766.943 €
Emilia-Romagna	232	11.134.260 €	214	10.270.395 €	100	4.799.250 €	546	26.203.905 €
Toscana	199	9.550.508 €	200	9.598.500 €	103	4.943.228 €	502	24.092.235 €
Umbria	94	4.511.295 €	91	4.367.318 €	40	1.919.700 €	225	10.798.313 €
Marche	117	5.615.123 €	112	5.375.160 €	52	2.495.610 €	281	13.485.893 €
Lazio	203	9.742.478 €	211	10.126.418 €	99	4.751.258 €	513	24.620.153 €
Abruzzo	122	5.855.085 €	113	5.423.153 €	56	2.687.580 €	291	13.965.818 €
Molise	48	2.303.640 €	49	2.351.633 €	22	1.055.835 €	119	5.711.108 €
Campania	188	9.022.590 €	190	9.118.575 €	90	4.319.325 €	468	22.460.490 €
Puglia	221	10.606.343 €	211	10.126.418 €	102	4.895.235 €	534	25.627.995 €
Basilicata	86	4.127.355 €	67	3.215.498 €	29	1.391.783 €	182	8.734.635 €
Calabria	161	7.726.793 €	150	7.198.875 €	71	3.407.468 €	382	18.333.135 €
Sicilia	246	11.806.155 €	248	11.902.140 €	114	5.471.145 €	608	29.179.440 €
Sardegna	183	8.782.628 €	159	7.630.808 €	75	3.599.438 €	417	20.012.873 €
TOTALI	3.112	149.352.660 €	2.980	143.017.650 €	1.408	67.573.440 €	7.500	359.943.750 €

Criteria di selezione dei progetti:

1. **Ribasso percentuale** nella richiesta di **contributo** in conto capitale, **rispetto al 40%** posto a base d'asta.
2. **Maggior numero di impianti** localizzati **presso stazioni** di rifornimento di **carburanti tradizionali**.

La graduatoria di ciascun ambito regionale è formata sulla base del valore più alto del parametro di offerta "O" calcolato sulla base di una formula del tipo:

$$O=R \cdot C$$

Dove:

- R = punti percentuali di riduzione del contributo in conto capitale richiesto, rispetto alla contribuzione massima del 40;
- C è pari al rapporto, compreso fra 0 e 1, fra il numero di stazioni di ricarica per cui è prevista la realizzazione presso stazioni di rifornimento di carburanti tradizionali e il numero di stazioni di ricarica individuato per il medesimo ambito.

Spunto di consultazione

Q7. Le modalità di formazione dei lotti sono studiate per assicurare economie di scala ed efficienza realizzativa, oltre a garantire l'uniformità di realizzazione della rete di ricarica sulla porzione di territorio interessata. Ferma restando la "clausola antitrust" (di cui allo spunto Q13) si ritiene che la modalità di formazione degli ambiti possa dare luogo a situazioni di monopolio sulle porzioni di territorio "regionale" individuate (anche con possibili effetti sui prezzi praticati)? Si suggeriscono soluzioni alternative?

Q8. Considerando l'obiettivo di sostenere lo sviluppo di una rete di ricarica che possa anche accompagnare la transizione dell'attuale rete di distribuzione dei carburanti tradizionali verso il nuovo modello di mobilità (obiettivo esplicitato del testo approvato del PNRR) si condivide il criterio inserito nella formula per tener conto degli impianti localizzati presso le stazioni di rifornimento di carburanti?

Q9. Si ritengono implementabili altre soluzioni? In particolare, si ritiene opportuno introdurre altri coefficienti, ad esempio premianti l'installazione in altre tipologie di aree già caratterizzate dalla disponibilità di stalli di sosta?

Tipologia B: Centri Urbani

- Per ogni **regione** (ambito) per cui si possono presentare **progetti**, vengono individuati **lotti** corrispondenti alle **Province**
- L'esigenza di stazioni di ricarica in ciascun lotto è stata determinata, con il supporto di RSE, tenendo conto **principalmente del parco circolante**
- La distribuzione è stata affinata tenendo conto di ulteriori indicatori quali:
 - ✓ la **disponibilità** di **parcheggi e box auto** privati per nucleo familiare;
 - ✓ la **penetrazione** attuale di **auto elettriche**;
 - ✓ la **vocazione turistica** dei comuni;
 - ✓ la **qualità dell'aria**;
 - ✓ la necessità di garantire la localizzazione **nel Sud Italia** di almeno il **40%** delle infrastrutture di ricarica realizzate.

Esempio di ambito di gara:

ESEMPLIFICATIVO

AMBITO	Numero minimo di SdR - Totali per ambito			Finanziamento massimo erogabile per ambito			Numero minimo di SdR - Totali per lotto			
	Bando 2022	Bando 2023	Bando 2024	Bando 2022	Bando 2023	Bando 2024		Bando 2022	Bando 2023	Bando 2024
	n SdR	n SdR	n SdR	€	€	€	Lotti	n SdR	n SdR	n SdR
Abruzzo	139	139	110	3.568.825	3.568.825	2.824.250	CHIETI	38	38	31
							L'AQUILA	27	27	22
							PESCARA	32	32	23
							TERAMO	42	42	34

- **I proponenti possono presentare domande per uno o più ambiti. Ogni domanda presentata deve essere riferita a un intero ambito e non può essere riferita a parti di esso (lotto).**

Bando tipo B – centri urbani: ambiti di gara

Regione	Bando 2022		Bando 2023		Bando 2024		TOTALI	
	n SdR	finanziamento	n SdR	finanziamento	n SdR	finanziamento	n SdR	finanziamento
Piemonte	302	7.753.850 €	302	7.753.850 €	238	6.110.650 €	842	21.618.350 €
Valle d'Aosta	9	231.075 €	9	231.075 €	9	231.075 €	27	693.225 €
Lombardia ovest	432	11.091.600 €	432	11.091.600 €	337	8.652.475 €	1.201	30.835.675 €
Lombardia est	269	6.906.575 €	269	6.906.575 €	212	5.443.100 €	750	19.256.250 €
Trentino Alto Adige	85	2.182.375 €	85	2.182.375 €	68	1.745.900 €	238	6.110.650 €
Veneto	355	9.114.625 €	355	9.114.625 €	279	7.163.325 €	989	25.392.575 €
Friuli Venezia Giulia	93	2.387.775 €	93	2.387.775 €	72	1.848.600 €	258	6.624.150 €
Liguria	116	2.978.300 €	116	2.978.300 €	93	2.387.775 €	325	8.344.375 €
Emilia Romagna	324	8.318.700 €	323	8.293.025 €	254	6.521.450 €	901	23.133.175 €
Toscana	293	7.522.775 €	293	7.522.775 €	228	5.853.900 €	814	20.899.450 €
Umbria	68	1.745.900 €	68	1.745.900 €	54	1.386.450 €	190	4.878.250 €
Marche	104	2.670.200 €	104	2.670.200 €	81	2.079.675 €	289	7.420.075 €
Lazio	510	13.094.250 €	510	13.094.250 €	402	10.321.350 €	1.422	36.509.850 €
Abruzzo	139	3.568.825 €	139	3.568.825 €	110	2.824.250 €	388	9.961.900 €
Molise	22	564.850 €	22	564.850 €	16	410.800 €	60	1.540.500 €
Campania	548	14.069.900 €	548	14.069.900 €	433	11.117.275 €	1.529	39.257.075 €
Puglia	340	8.729.500 €	340	8.729.500 €	267	6.855.225 €	947	24.314.225 €
Basilicata	51	1.309.425 €	51	1.309.425 €	41	1.052.675 €	143	3.671.525 €
Calabria	191	4.903.925 €	191	4.903.925 €	146	3.748.550 €	528	13.556.400 €
Sicilia	508	13.042.900 €	508	13.042.900 €	404	10.372.700 €	1.420	36.458.500 €
Sardegna	178	4.570.150 €	178	4.570.150 €	138	3.543.150 €	494	12.683.450 €
TOTALI	4.937	126.757.475 €	4.936	126.731.800 €	3.882	99.670.350 €	13.755	353.159.625 €

Criteri di selezione dei progetti:

1. **Ribasso percentuale** nella richiesta di **contributo** in conto capitale, **rispetto al 40%** posto a base d'asta.
2. **Maggior numero di impianti** localizzati **presso stazioni** di rifornimento **di carburanti tradizionali**.
3. **Maggior numero di Comuni** interessati dagli interventi.

La graduatoria di ciascun ambito regionale è formata sulla base del valore più alto del parametro di offerta "O" calcolato sulla base di una formula del tipo:

$$O=R \cdot C \cdot D$$

Dove:

- R = punti percentuali di riduzione del contributo in conto capitale richiesto, rispetto alla contribuzione massima del 40;
- C è pari al rapporto, compreso fra 0 e 1, fra il numero di stazioni di ricarica per cui è prevista la realizzazione presso stazioni di rifornimento di carburanti tradizionali e il numero di stazioni di ricarica individuato per il medesimo ambito;

- D è pari al rapporto, compreso fra 0 e 1, fra il numero di Comuni nei quali è prevista la realizzazione di almeno una stazione di ricarica e il numero di Comuni presenti nell'ambito regionale in riferimento al quale è presentato il progetto.

Spunto di consultazione

Q10. Considerando l'obiettivo di sostenere lo sviluppo di una rete di ricarica che possa anche accompagnare la transizione dell'attuale rete di distribuzione dei carburanti tradizionali verso il nuovo modello di mobilità (obiettivo esplicitato nel testo approvato del PNRR) anche nei centri urbani, si condivide il criterio (ed il peso) inserito nella formula per tener conto degli impianti localizzati presso le stazioni di rifornimento di carburanti e quello del parametro "D" finalizzato a premiare soluzioni che garantiscano una maggiore diffusione di infrastrutture di ricarica?

Q11. Si ritengono implementabili altre soluzioni? Ad esempio, attribuire ai coefficienti C e D pesi diversi, oppure introdurre altri coefficienti premiali?

4. Beneficiari

I soggetti che presentano istanza di contributo:

- a) devono dimostrare di **avere in gestione** almeno 50 stazioni di ricarica operative da più di 12 mesi;
- b) anche qualora presentino istanza in forma di raggruppamento di imprese, **non possono avere accesso a un finanziamento di importo maggiore del 30%** dello stanziamento complessivo di ciascun bando. A tal fine, nel caso risultino assegnatari di risorse maggiori, devono rinunciare alla quota eccedente di progetti aggiudicati con le seguenti modalità: gli ambiti oggetto di rinuncia da parte del primo classificato saranno assegnati al secondo in graduatoria; a sua volta, se in tal modo il secondo dovesse superare la soglia del 30% dovrà rinunciare ad alcuni ambiti a beneficio del terzo, e così via.

Per la presentazione della domanda di accesso al contributo previsto è necessario che:

- La richiesta debba essere integrata dal possesso del **titolo autorizzativo alla realizzazione e dalla richiesta di connessione, accettata dal gestore di rete.**
- Ove necessario sia siglato un **accordo con il gestore della stazione di rifornimento di carburanti** presso cui si intende realizzare la stazione di ricarica;
- il progetto deve essere riferito all'intero ambito regionale;
- sia realizzato almeno il numero di stazioni di ricarica indicato nei lotti inclusi nell'ambito.

Spunto di consultazione

Q12. Dovendo garantire un servizio al pubblico di qualità e 24/7 si condivide la proposta di introdurre un limite alla possibilità di accedere alla misura qualora non si disponga di una adeguata esperienza di gestione di infrastrutture di ricarica?

Q13. Il limite del 30% dello stanziamento serve a garantire il rispetto sia di quanto previsto nel regolamento GBER, sia dei "limiti antitrust" finalizzati ad evitare la creazione di posizioni di mercato dominanti. Si ritiene adeguato il limite imposto? Oltre al suddetto limite si suggeriscono altre soluzioni per garantire la presenza di più operatori nelle stesse aree geografiche?

Q14. I requisiti previsti mirano ad avere una ragionevole certezza che al momento della presentazione della richiesta di finanziamento gli Operatori abbiano già tutti gli accordi/permessi indispensabili a garantire l'esecuzione dei lavori nei 12 mesi successivi. Si concorda con l'elenco di requisiti formulato?

Q15. Visti i requisiti previsti (autorizzazioni, accordi con gestori stazioni di servizio carburanti, ecc.) si ritengono congrue le date di apertura e chiusura del primo bando?

Allegati

- **Tabella Ambiti – Bando Tipo A**
- **Tabella Ambiti – Bando Tipo B**