



Berna, 26 marzo 2024

# Bando per la realizzazione di hub di ricarica veloce lungo le strade nazionali: 1<sup>a</sup> serie di domande

## Domande e risposte

Numero documento: ASTRA-D-62D73401/1198

### 1 Informazioni sul lotto 2

La particella n. 733 a Luzein (cfr. pag. 21 delle schede tecniche delle particelle) è esclusa dal lotto 2, essendo già stata prenotata nell'ambito del bando precedente. Non potendo essere messa a disposizione alcuna particella alternativa e affinché i lotti rimangano identici, nel lotto 2 è possibile utilizzare in modo combinato le varianti Matzingen (a) e Wängi (b) (cfr. pag. 15) o le due varianti Grandson (a) e (b) (cfr. pag. 18) per la realizzazione di un hub di ricarica veloce.

### 2 Risposte alle domande

#### 2.1 Aspetti generali

Domanda	Risposta
La domanda dev'essere presentata in modo informale oppure, oltre ai requisiti indicati per la dimensione, il tipo di carattere e il numero massimo di pagine, c'è anche un formulario specifico da compilare?	<i>Non ci sono modelli da utilizzare.</i>
Oltre al tipo di carattere Arial 10, esiste un modello USTRA per la domanda?	<i>Vedi risposta alla domanda precedente</i>
Sono consentiti allegati aggiuntivi alle 20 pagine e, in caso affermativo, verranno considerati in sede di valutazione?	<i>Eventuali allegati aggiuntivi alle 20 pagine sono consentiti, ma non verranno considerati in sede di valutazione.</i>
In riferimento all'articolo 6.1 le 20 pagine del dossier escludono le documentazioni riguardanti la checklist Allegato 2 ed allegati tecnici?	<i>Il limite di 20 pagine vale esclusivamente per i requisiti di cui al capitolo 6; non rientra in questo limite l'ulteriore documentazione richiesta, tra cui le attestazioni di idoneità o la checklist (cfr. all. 2).</i>
Dopo l'interruzione dell'ultimo bando per la realizzazione di hub di ricarica veloce sono già stati assegnati siti o prenotazioni di siti, o nel presente bando sono inclusi tutti i possibili siti dell'USTRA?	<i>In occasione dell'ultimo bando per la realizzazione di hub di ricarica veloce è stato applicato il principio «first come, first served», per cui le imprese interessate potevano presentare domande per la prenotazione di siti nel perimetro delle strade nazionali. Finora sono state</i>



	<i>prenotate circa 50 particelle, che non fanno parte del bando attuale.</i>
Più o meno quando saranno annunciati i risultati per i diversi lotti?	<i>La comunicazione relativa all'assegnazione dei lotti è attesa per la fine dell'estate.</i>
È stata effettuata un'analisi di pre-fattibilità sulla possibilità di modificare la viabilità e la conformazione del territorio nelle aree selezionate? A chi spettano le eventuali richieste agli enti competenti, al Gestore o all'USTRA?	<i>La realizzazione di un'analisi delle caratteristiche del suolo è di competenza del gestore. L'USTRA non ha effettuato alcuna analisi specifica dei siti.</i>

## 2.2 Schede tecniche

<b>Domanda</b>	<b>Risposta</b>
Mancanza di spazio: in che modo l'USTRA intende garantire l'accesso alle particelle circondate da uscite autostradali / rampe di raccordo, in particolare quando è impossibile realizzare adeguate corsie di decelerazione?	<i>L'accesso stradale alle particelle è di competenza del gestore. Gli hub di ricarica veloce possono essere raggiunti solo dalla rete viaria secondaria, nel rispetto delle esigenze della circolazione. È fondamentale al riguardo la compatibilità con la strada nazionale e i relativi interessi: sicurezza, esercizio e manutenzione della rete stradale devono essere garantiti in ogni momento (cfr. cap. 2.7. delle condizioni di partecipazione).</i>
È possibile accedere alle particelle dell'USTRA dalle uscite autostradali, posto che l'accesso è consentito esclusivamente dalla rete viaria secondaria (non autostrade)?	<i>No, non è possibile accedere alle particelle dalle uscite autostradali.</i>
Le aree contrassegnate sulle particelle sono delimitate in modo molto preciso (nell'all. 4) e devono essere rigorosamente rispettate ai fini della realizzazione degli hub di ricarica? Oppure, per garantire una buona raggiungibilità da entrambe le direzioni di marcia, sono eventualmente disponibili anche aree limitrofe come spazi verdi in prossimità di un'intersezione a rotatoria?	<i>Le aree contrassegnate in giallo nell'allegato 4 (schede tecniche delle particelle) sono particelle di proprietà della Confederazione. La verifica di eventuali possibilità di utilizzo delle aree limitrofe è di competenza dei gestori.</i>
Sulla base del bando, sono disponibili solo le aree contrassegnate in giallo e l'accesso a queste ultime può avvenire esclusivamente dalla rete viaria secondaria. Tuttavia, nel lotto 3/Ried-Brig è presente un'area contrassegnata in rosso al di fuori dell'area gialla. Anche in altri siti vi sono aree disponibili al di fuori di quelle contrassegnate in giallo? Come si possono rilevare queste aree in modo economico?	<i>Le aree contrassegnate in giallo nell'allegato 4 (schede tecniche delle particelle) sono particelle di proprietà della Confederazione. La verifica di eventuali possibilità di utilizzo delle superfici limitrofe è di competenza dei gestori. Per ottenere informazioni su queste può essere d'aiuto l'Infrastruttura federale di geodati: <a href="https://map.geo.admin.ch">https://map.geo.admin.ch</a>. Selezionare «Cercate altre mappe?» sotto la rubrica «Mappe visualizzate». Immettere «Disponibilità del Catasto RDPP» e aggiungere la mappa. È ora possibile selezionare singole particelle. Nell'informazione oggetto che si apre selezionando una particella sono visibili informazioni come per esempio l'estratto RDPP (PDF). Per maggiori informazioni, i gestori si rivolgono agli uffici cantonali competenti.</i>

	<p><i>Inoltre, è possibile consultare direttamente il motore di ricerca immettendo «Catasto RDPP [nome del Cantone]». Una volta aperta la pagina con la mappa del Cantone, si potrà immettere il numero di particella nel campo di ricerca oppure zoomare e fare clic sull'area interessata. Si otterranno così informazioni sul proprietario dell'area, nonché i relativi recapiti. In tal modo si potrà anche prendere contatto diretto con il Cantone e ottenere informazioni sull'area in questione.</i></p>
<p>Le aree disponibili sulle particelle per la realizzazione di parcheggi e hub di ricarica sono estremamente limitate. Nella maggior parte dei casi, le aree contrassegnate sono delimitate principalmente dall'autostrada, dalle uscite e in parte dagli spazi verdi tra l'autostrada e le uscite. Nell'allegato 4, le aree contrassegnate sulle particelle sono delineate in modo preciso e devono essere rispettate rigorosamente per la realizzazione degli hub di ricarica? Oppure, per garantire una buona raggiungibilità da entrambe le direzioni di marcia, sono eventualmente disponibili anche aree limitrofe come gli spazi verdi in prossimità di una rotatoria?</p>	<p><i>Vedi risposta alla domanda precedente</i></p>
<p>L'USTRA intende realizzare nuovi hub di ricarica con l'obiettivo di completare l'infrastruttura di ricarica veloce esistente o prevista nelle aree di servizio e di sosta. A questi hub, tuttavia, si potrà accedere soltanto dalla rete stradale subordinata, quindi non direttamente dall'autostrada. Se la nostra interpretazione è corretta, i siti proposti si trovano in prossimità o in corrispondenza di accessi autostradali e non beneficiano quindi del monopolio locale di suddette aree. Quale sarebbe dunque il valore aggiunto delle particelle proposte rispetto a un'eventuale altra particella (appartenente a un privato) situata nei pressi dell'accesso autostradale e già attrezzata con rampe, parcheggi, connessione alla rete elettrica e, potenzialmente, ulteriori servizi (shop, ristoranti ecc.)?</p>	<p><i>Grazie alla loro posizione, le particelle della Confederazione consentono di soddisfare sia le esigenze di ricarica degli automobilisti sulle strade nazionali sia le esigenze di ricarica a livello regionale (p. es. nello spazio urbano). Naturalmente, questa funzione può essere assolta anche da altri siti (privati) in prossimità delle strade nazionali.</i></p>
<p>È corretto che tutti i siti della Filiale 1 USTRA sono soggetti al vincolo «programma di biodiversità e aree di compensazione ecologica»?</p>	<p><i>Sì.</i></p>
<p>È possibile realizzare hub di ricarica veloce su particelle soggette al vincolo «programma di biodiversità e aree di compensazione ecologica», dal momento che questo comporta necessariamente una riduzione degli spazi verdi / delle superfici boschive? Esistono prescrizioni o istruzioni specifiche?</p>	<p><i>Le prescrizioni specifiche applicabili devono essere verificate caso per caso. I progetti realizzabili dipendono, tra l'altro, dalle autorizzazioni edilizie cantonali. L'USTRA si adopera per consentire la realizzazione del maggior numero possibile di progetti.</i></p>
<p>È già stato verificato se in prossimità delle aree designate passano cavi di media tensione? In</p>	<p><i>No.</i></p>

caso affermativo, potete fornirci informazioni più dettagliate?	
Secondo quale metodologia o criteri sono state identificate le particelle?	<i>Sono stati applicati i criteri seguenti: distribuzione geografica; superficie disponibile; traffico giornaliero medio (TGM); distanze dal sito di ricarica veloce su strada nazionale più vicino (aree di sosta, aree di servizio, accordi di prenotazione esistenti per gli hub di ricarica veloce); fruibilità; riserve emesse dalle filiali competenti dell'USTRA.</i>
Le schede tecniche riportano per ogni lotto più di 11 siti. Le varianti «A» e «B» sono contate ciascuna come un sito?	<i>Le varianti (a) e (b) sono contate ciascuna come un sito. Il gestore può scegliere quella più idonea. La realizzazione di entrambe le varianti in un unico sito non è prevista per ragioni di parità di trattamento.</i>

### 2.3 Condizioni di partecipazione

<b>Domanda</b>	<b>Risposta</b>
Secondo il punto 6.2.1. T1, il numero di postazioni di ricarica dev'essere periodicamente adattato alle esigenze del mercato al fine di garantire la scalabilità in caso di aumento della domanda. Da chi, su quali basi e in quale forma o secondo quale procedura viene determinata la scalabilità? In che modo il richiedente viene coinvolto nel processo di adattamento?	<i>La procedura prevista per la realizzazione di postazioni di ricarica aggiuntive per parcheggio (scalabilità in caso di aumento della domanda) dev'essere indicata nel progetto del richiedente.</i>
Secondo le disposizioni relative agli hub di ricarica veloce, è consentito collocare nelle aree di sosta distributori automatici di note aziende svizzere non mobili, ma fissati stabilmente al suolo? Si possono installare strutture di vendita più grandi che non siano saldamente fissate al suolo e prive di assi propri, che possano essere rimosse in tempi ragionevoli? Al riguardo, l'intenzione è quella di proporre all'utenza un'offerta il più possibile adeguata, come indicato anche nelle condizioni di partecipazione al punto 6.2.2.: «Progettazione tale da rendere confortevole la permanenza degli utenti.»	<i>Sì, in linea di principio è consentito collocare un simile distributore automatico. Si tratta di strutture mobili provvisorie che possono essere rimosse nel giro di 48 ore. In ogni caso, occorre richiedere un'autorizzazione all'USTRA.</i>
Anche gli impianti WC ricadono sotto queste disposizioni? I conducenti di veicoli elettrici necessitano di corrente, di una toilette e di una possibilità di ristoro. Hub di ricarica senza impianti WC sono meno indicate.	<i>Gli impianti WC ricadono sotto queste disposizioni. Tuttavia, costituiscono un'eccezione nella misura in cui i servizi igienici possono essere realizzati anche come costruzioni fisse.</i>
Un WC che dev'essere collegato alle acque chiare e reflue e posizionato su una fondazione di calcestruzzo gettato in opera è da considerarsi non fissato permanentemente al suolo, oppure esiste un margine di discrezionalità? Un distributore automatico di snack che dev'essere fissato al suolo per proteggerlo contro atti	<i>Sono ammesse solo strutture mobili provvisorie: strutture di ristoro («strutture per il vitto») mobili (p. es. container, bancarelle o veicoli/rimorchi per la vendita ambulante registrati e immatricolati), che non sono fissate permanentemente al suolo («installate in modo fisso», art. 7 cpv. 5 OSN); devono poter essere rimosse nell'arco di 48 ore.</i>

<p>vandalici e alimentato con corrente ed eventualmente con acqua potabile deve soddisfare gli stessi requisiti?</p>	<p><i>Una volta concessa l'autorizzazione, eventuali modifiche costruttive (sotto forma di avancorpi, come p. es. strutture di legno) sono ammesse solo con l'approvazione scritta dell'USTRA. Le unità territoriali assolvono la funzione di controllo sul posto per l'USTRA. L'unità territoriale segnala eventuali infrazioni all'USTRA. Eccezione: gli impianti WC possono essere fissati permanentemente al suolo (incl. fondazione di calcestruzzo e allacciamenti).</i></p>
<p>Sono consentite solo toilette mobili o anche servizi igienici fissi?</p>	<p><i>Vedi risposta alla domanda precedente</i></p>
<p>Quali impianti accessori possono essere fissati stabilmente al suolo?</p>	<p><i>Vedi risposta alla domanda precedente</i></p>
<p>Sono ammesse solo strutture di ristoro mobili, specificando cioè soltanto che non devono essere fissate permanentemente al suolo. Esistono ulteriori criteri, per esempio per la rapidità con cui dev'essere installata e soprattutto rimossa una struttura?</p>	<p><i>Le strutture di ristoro devono poter essere sempre rimosse nell'arco di 48 ore. Per altri criteri ci si può riferire per analogia alle Istruzioni <u>ASTRA 71001 Strutture di rifornimento e ristoro sulle aree di sosta (2021 V3.00) (PDF, 360 kB, 04.03.2021).</u></i></p>
<p>È possibile installare distributori automatici in un punto definito e lasciarveli?</p>	<p><i>Sono ammessi solo su una base solida (p. es. pavimentazione o grigliati autobloccanti) e in linea di principio possono essere lasciati sul posto se si dispone della necessaria autorizzazione.</i></p>
<p>Per la presentazione della domanda è necessario fornire uno studio di fattibilità per ogni sito (layout, numero di postazioni di ricarica previste ecc.) o sono sufficienti i criteri di valutazione di cui al capitolo 6.3.?</p>	<p><i>Non è necessario presentare studi di fattibilità né planimetrie riguardo a singole particelle o siti. È sufficiente che layout e altri elementi costruttivi o tecnici siano descritti a grandi linee. La specifica documentazione progettuale relativa alle singole particelle dovrà essere presentata solo dopo l'assegnazione dei lotti, entro 3 anni (cfr. cap. 6.1.).</i></p>
<p>Per la valutazione è utile che vengano realizzati un layout e planimetrie dei siti? Quanto devono essere dettagliate le planimetrie per l'ampliamento dei siti?</p>	<p><i>Vedi risposta alla domanda precedente</i></p>
<p>Come viene valutato il criterio di cui al punto 6.3.2.? Somma della potenza di ricarica dell'intero hub, potenza di ricarica massima di una colonnina, potenza di ricarica media per singola colonnina, o altro? Il numero di postazioni di ricarica nella dotazione iniziale ha un impatto sulla valutazione di questo criterio? Il grado di potenza di ricarica nella dotazione iniziale ha un impatto sulla valutazione?</p>	<p><i>Potenza di ricarica: viene valutato come nel progetto è illustrata la dotazione iniziale di un hub di ricarica veloce riguardo alla potenza (per singolo punto di ricarica) e come si prevede di ampliarla nell'arco della concessione. Numero postazioni per hub di ricarica veloce: il numero delle postazioni di ricarica nella dotazione iniziale non viene valutato. Il requisito minimo deve però essere soddisfatto (cfr. T1). La procedura prevista per la realizzazione di postazioni di ricarica aggiuntive per parcheggio dev'essere indicata nel progetto e viene valutata.</i></p>
<p>Se i lotti sono ugualmente interessanti per il richiedente, esiste la possibilità di rinunciare a definire un ordine di preferenza, o occorre indicare un ordine di preferenza arbitrario?</p>	<p><i>Occorre indicare tassativamente un ordine di preferenza per i lotti. Ciò anche nel caso in cui vi siano più lotti ugualmente interessanti per il richiedente.</i></p>

<p>Vorremmo presentare una candidatura tramite un consorzio di tre imprese. È possibile, posto che tutti gli altri criteri saranno rispettati?</p>	<p><i>È consentita la partecipazione di consorzi (cfr. pt. 4.1.5.). Un'impresa (incl. ditte affiliate, altre succursali nazionali ecc.) può tuttavia aderire a un solo consorzio, la cui composizione non può essere modificata dopo la presentazione della domanda. Tutte le imprese consorziate devono essere note all'USTRA e aver prodotto un estratto del registro di commercio (cfr. cap. 5.2.). Per ogni consorzio deve essere designato un consorziato capogruppo .</i></p>
<p>La domanda deve comprendere tassativamente candidature per tutti e cinque i lotti o è consentito candidarsi per meno lotti?</p>	<p><i>La candidatura non deve riguardare tassativamente tutti e cinque i lotti. È possibile limitarla a determinati lotti, comunicando l'ordine di preferenza (cfr. all. 2). In tal caso occorre tuttavia considerare che, a seconda del posizionamento del richiedente, può accadere che non gli venga assegnato nessuno dei lotti preferiti, anche se si colloca tra i cinque meglio posizionati.</i></p>
<p>È necessario candidarsi per tutti i lotti, oppure è possibile presentare la candidatura solo per determinati lotti (indicando un ordine di preferenza)?</p>	<p><i>La candidatura non deve riguardare tassativamente tutti e cinque i lotti. È possibile limitarla a determinati lotti, comunicando l'ordine di preferenza (cfr. all. 2). In tal caso occorre tuttavia considerare che, a seconda del posizionamento del richiedente, può accadere che non gli venga assegnato nessuno dei lotti preferiti, anche se si colloca tra i cinque meglio posizionati.</i></p>
<p>È consentito realizzare un numero ridotto di postazioni di ricarica su particelle di dimensioni esigue, se numerose particelle offrono possibilità solo molto limitate di realizzare un hub di ricarica veloce che comprenda almeno quattro postazioni e relative superfici di circolazione?</p>	<p><i>Per ogni hub di ricarica veloce dev'essere sempre realizzata una dotazione iniziale di almeno quattro postazioni di ricarica (cfr. pt. 6.2.1.).</i></p>
<p>Durante il periodo di prenotazione, il richiedente ha la possibilità di ritirarsi?</p>	<p><i>È possibile rinunciare alla realizzazione di un hub di ricarica veloce se si è in grado di dimostrare che questo non può essere realizzato su una particella a causa dei costi sproporzionatamente elevati o per altri gravi motivi. Non sono previste sanzioni o altre conseguenze. L'USTRA si riserva di indire eventualmente un nuovo bando per le particelle inutilizzate.</i></p>
<p>Che cosa succede alle particelle che durante il periodo di valutazione sono state ritenute inadeguate per la fattibilità di un hub di ricarica veloce? Queste prenotazioni decadono senza indennizzo allo scadere del termine? Viene indetto un nuovo bando per i progetti non realizzati?</p>	<p><i>Se entro 3 anni dall'assegnazione del lotto non viene presentata alcuna domanda di costruzione, la prenotazione decade senza indennizzo. L'USTRA si riserva di indire eventualmente un nuovo bando per le particelle inutilizzate.</i></p>
<p>In riferimento all'articolo 6.2.3 Z2 quale sarà il soggetto deputato a stabilire il prezzo complessivo in linea con il mercato?</p>	<p><i>Il gestore è responsabile di stabilire il prezzo complessivo, che dev'essere in linea con il mercato.</i></p>

In riferimento all'articolo 6.2.2 U2 la copertura con tettoia dei punti di ricarica sono da considerarsi provvisorie o permanenti?	<i>Salvo impedimenti giuridici o strutturali, i punti di ricarica e le relative postazioni devono essere coperti con una tettoia fissa. Sono auspicabili soluzioni di copertura facilmente scalabili.</i>
In riferimento all'articolo 2.7 ai fini dell'accesso stradale quali sono gli interessi della strada nazionale da rispettare?	<i>L'USTRA ritiene opportuno l'utilizzo delle strade nazionali da parte di terzi, purché non ne derivino svantaggi per il bene demaniale. In particolare, occorre garantire in ogni momento la sicurezza stradale, tenere conto dell'igiene abitativa e non pregiudicare in alcun modo un eventuale potenziamento futuro della strada. Inoltre, non devono essere ostacolate la manutenzione ordinaria e la manutenzione strutturale dell'infrastruttura stradale (cfr. modello Accordo di prenotazione, art. 1).</i>
In riferimento all'articolo 2.6 vi sono vincoli per la sottoscrizione di un contratto di servitù per l'infrastrutturazione di cabine, condotte e altro a favore dell'azienda elettrica locale, proprietaria della rete?	<i>Servitù di condotta e di altra natura (cfr. all. 6 modello Autorizzazione pt. IV. 7.) a) Spetta al richiedente ottenere le servitù di condotta e di altra natura necessarie per i propri impianti fino al fondo della strada nazionale. b) Sulla particella della strada nazionale non sono costituite servitù di condotta o di altra natura. Sono esclusi i casi in cui il richiedente chiede l'iscrizione di un diritto di superficie (cfr. pt. 1a).</i>
In riferimento all'articolo 2.1 si ritiene applicabile l'attuazione di un modello RCP/ZEV in modo tale che la e-hub possa acquisire energia rinnovabile dagli impianti PV su autostrada e in prossimità?	<i>Sì, in caso di interesse si potrebbero sfruttare le relative sinergie tra gli hub di ricarica veloce e gli impianti fotovoltaici. Gli hub situati su particelle in prossimità degli impianti fotovoltaici potrebbero essere alimentati utilizzando l'energia prodotta da tali impianti. Il richiedente è responsabile della creazione di sinergie (p. es. una comunità di autoconsumo con il gestore dell'impianto fotovoltaico oppure l'organizzazione dell'infrastruttura di collegamento) e se ne assume i costi.</i>
La fornitura di dati statici e dinamici di cui al par. T5 potrà avvenire tramite roaming hub oppure dovrà avvenire attraverso accordi peer2peer?	<i>L'approntamento dei dati statici e dinamici può avvenire tramite roaming hub.</i>

## 2.4 Autorizzazione d'uso

<b>Domanda</b>	<b>Risposta</b>
Gli hub di ricarica sulle particelle dell'USTRA saranno avvantaggiati, in termini di disponibilità della rete o di potenza di ricarica, rispetto a quelli su particelle appartenenti a privati?	<i>No.</i>
Il gestore selezionato riceverà una conferma scritta che nel corso della durata della concessione non saranno effettuate trasformazioni pianificate dell'infrastruttura delle	<i>No, cfr. capitolo 3.6. delle condizioni di partecipazione.</i>

<p>strade nazionali che rendono impossibile l'esercizio e che comporterebbero uno smantellamento dell'infrastruttura di ricarica? Pensiamo in particolare ai ricorrenti aumenti del numero di corsia delle autostrade o all'utilizzo come area di cantiere, come indicato nel modello Autorizzazione d'uso al punto 13.c.</p>	
<p>Validità dell'autorizzazione: che cosa è inteso con validità «in genere» di 20 anni? È possibile anticipare o, nel caso ideale, prorogare tale termine? Cfr. anche punto 13.b dell'autorizzazione d'uso.</p>	<p><i>Il richiedente è autorizzato a utilizzare aree appartenenti alle strade nazionali (nel rispetto delle condizioni vigenti) per la gestione dell'hub di ricarica veloce per una durata di 20 anni (art. 29 OSN). Ciò significa che l'autorizzazione ha una validità di 20 anni a partire dalla data di messa in esercizio dell'hub. In linea di principio, tale termine non viene anticipato. In casi motivati, l'autorizzazione può però essere revocata del tutto o parzialmente per gravi motivi. Sono considerati gravi motivi, in particolare, la violazione delle condizioni di autorizzazione o delle disposizioni di legge (cfr. p. es. i punti 13.b e c. del modello Autorizzazione d'uso). L'autorizzazione può essere inoltre revocata del tutto o parzialmente in caso di modifica dei requisiti giuridici o fattuali.</i></p> <p><i>Alla scadenza, l'autorizzazione può essere prorogata. Il richiedente può richiedere una proroga almeno 1 anno prima della data di scadenza. Non sussiste alcun diritto alla concessione di una proroga.</i></p>
<p>Che cosa è previsto allo scadere dei 20 anni di durata del contratto?</p>	<p><i>Alla data di scadenza, l'autorizzazione può essere prorogata. Il richiedente può richiedere una proroga almeno 1 anno prima della data di scadenza. Non sussiste alcun diritto alla concessione di una proroga.</i></p> <p><i>Allo scadere dell'autorizzazione, il gestore ha sei mesi di tempo per smantellare a proprie spese tutte le parti degli impianti delle stazioni di ricarica e rimuoverle dal rispettivo sito. Deve inoltre annullare a proprie spese qualsiasi modifica costruttiva della restante infrastruttura e ripristinare lo stato originario. Restano salvi accordi diversi con l'USTRA al momento dello smantellamento, per esempio in caso di rinnovo dell'autorizzazione o di rilevamento degli impianti da parte di un nuovo titolare dell'autorizzazione.</i></p>
<p>Di quanto viene prorogata l'autorizzazione se la richiesta è presentata al più tardi 1 anno prima della data di scadenza?</p>	<p><i>Vedi le risposte alle due domande precedenti</i></p>



## 2.5 Aspetti finanziari nelle condizioni di partecipazione

Domanda	Risposta
Potete fornirci informazioni sui costi per l'accesso alle particelle nei casi in cui gli hub di ricarica possono essere costruiti in prossimità delle aree contrassegnate? Secondo le condizioni di partecipazione, in qualità di gestore degli hub di ricarica siamo responsabili anche dell'accesso alla rete viaria secondaria nel rispetto delle esigenze della circolazione (quindi di tutti i costi legati alla costruzione di strade che conducono alla particella). Potrebbero essere utili, per esempio, le stime al metro o i costi di progetti di riferimento.	<i>L'USTRA non può fornire stime dei costi, in quanto si tratta di progetti di terzi. I costi legati all'accesso possono variare a seconda del sito e dell'esecuzione.</i>
Se non vi sono ancora accessi o parcheggi su cui costruire (come sembra essere nella maggior parte dei casi), il gestore degli hub di ricarica sarà responsabile anche dell'accesso alla rete viaria secondaria nel rispetto delle esigenze della circolazione. Ciò significa che tutti i costi per la costruzione della strada, dell'accesso e del parcheggio sulla particella devono essere assunti dal gestore. Potete fornirci informazioni sui costi legati all'accesso alle particelle? Per esempio, stime al metro o costi di progetti di riferimento.	<i>Vedi risposta alla domanda precedente</i>
I servizi igienici sono finanziati dalla Confederazione analogamente alle aree di servizio, oppure il richiedente deve sostenere tutti i costi?	<i>L'USTRA non partecipa ai costi di progettazione, realizzazione e gestione. Il richiedente sostiene tutti i costi. Vedi anche l'articolo 9 del modello Accordo di prenotazione.</i>
Per le particelle, nella valutazione non viene menzionato alcun canone di locazione da pagare. Si può dunque ritenere che per le particelle non debba essere corrisposto o offerto alcun canone di locazione, in quanto «la messa a disposizione delle singole aree da parte dell'USTRA è gratuita»?	<i>La messa a disposizione delle singole aree da parte dell'USTRA è gratuita (cfr. cap. 2.5.), ovvero non è previsto alcun canone di locazione a carico del gestore.</i>
Il gestore è tenuto a costruire su ogni particella? Che cosa succede, per esempio, se a causa di condizioni del sito complesse sorgono costi sproporzionatamente elevati e pertanto non viene presentata alcuna domanda di costruzione?	<i>Spetta al richiedente effettuare, durante il periodo di prenotazione, una valutazione della fattibilità di un hub di ricarica veloce sulle particelle. Dev'essere fornita spontaneamente all'USTRA, ogni sei mesi, una relazione sullo stato di avanzamento del progetto per ogni particella (cfr. modello Accordo di prenotazione, art. 6). È possibile rinunciare alla realizzazione di un hub di ricarica veloce se si è in grado di dimostrare che questo non può essere realizzato su una particella a causa di costi sproporzionatamente elevati o per altri gravi motivi.</i>
Secondo il capitolo 5.3. delle condizioni di partecipazione, ciascun richiedente o ciascun consorziato deve attestare la propria capacità finanziaria ed economica. La capacità economica	<i>Non è necessario che ciascun dei membri disponga singolarmente del fatturato annuo richiesto del 200 per cento dell'importo preventivato. È sufficiente che il totale dei membri</i>

<p>presuppone che il fatturato del richiedente (o del totale dei membri del consorzio) sia superiore al 200 per cento dell'importo preventivato per pianificazione, autorizzazione e costruzione dell'hub di ricarica veloce. È sufficiente che il fatturato richiesto sia attestato da uno solo dei membri del consorzio o il criterio si riferisce a ogni singolo membro?</p>	<p><i>del consorzio sia in grado di attestare collettivamente un tale fatturato annuo complessivo.</i></p>
<p>In relazione alla capacità finanziaria ed economica di cui al capitolo 5.3., è richiesto un fatturato superiore al 200 per cento dell'importo preventivato per pianificazione, autorizzazione e costruzione dell'hub di ricarica veloce. Con «fatturato» s'intende il fatturato annuo? L'«importo preventivato» si riferisce alla realizzazione di tutti gli 11 siti per lotto? Se prendiamo l'esempio di 1 milione per sito: il fatturato annuo deve ammontare almeno a 20 milioni?</p>	<p><i>Con il requisito della capacità economica s'intende il fatturato annuo. Questo dev'essere almeno il doppio dell'importo preventivato. Esatto, l'importo preventivato non si riferisce ai singoli siti, bensì viene calcolato per lotto (per tutti gli 11 siti insieme). I costi d'investimento devono essere esposti in modo dettagliato, comprensibile e credibile.</i></p>
<p>Per quanti siti in tutto il fatturato del richiedente dev'essere superiore al 200 per cento delle spese d'investimento? Le spese in conto capitale sono calcolate per tutti gli 11 siti per lotti, oppure con quale grado di precisione viene calcolata la capacità economica?</p>	<p><i>Vedi risposta alla domanda precedente</i></p>
<p>In riferimento all'articolo 5.3 in merito all'attestazione di capacità finanziaria ed economica si chiede se è possibile ricorrere all'avvalimento?</p>	<p><i>In linea di principio ci si può riferire a sotto-commesse eseguite. Il fatturato deve però essere disaggregato in modo chiaro nelle sue componenti. In caso di dubbi sulla capacità economica del richiedente, l'USTRA ha la facoltà di esigere ulteriore documentazione da includere nella propria verifica. L'Ufficio si riserva in particolare di richiedere i bilanci annuali revisionati, compresa la relazione sulla gestione, degli ultimi 3 esercizi (ivi incluso il visto di conformità del revisore dei conti).</i></p>
<p>Esiste una differenza nella valutazione delle referenze e dei fatturati a seconda che si riferiscano a richiedenti in Svizzera o all'estero (UE)?</p>	<p><i>No.</i></p>
<p>I costi realizzativi delle nuove aree di sosta ci sembrano molto elevati. Sono disponibili fonti di finanziamento o sovvenzioni pubbliche per coprire determinati costi, ad esempio la connessione alla rete? È prevista un'indennità di riversione al termine della concessione (20 anni) a compensazione dell'infrastruttura realizzata?</p>	<p><i>L'USTRA non dispone di fonti di finanziamento o sovvenzioni per il collegamento delle particelle alla rete elettrica. I richiedenti possono verificare direttamente presso i servizi competenti la possibilità di ricevere contributi sulla base della legislazione in materia di energia. Allo scadere dell'autorizzazione, il gestore ha sei mesi di tempo per smantellare a proprie spese tutte le parti degli impianti delle stazioni di ricarica e rimuoverle dal rispettivo sito. Deve inoltre annullare a proprie spese qualsiasi modifica costruttiva della restante infrastruttura e ripristinare lo stato originario. Restano salvi accordi diversi con l'USTRA al momento dello</i></p>

	<i>smantellamento, per esempio in caso di rinnovo dell'autorizzazione o di rilevamento degli impianti da parte di un nuovo titolare dell'autorizzazione.</i>
--	--

## 2.6 Diritti e doveri dei richiedenti

<b>Domanda</b>	<b>Risposta</b>
L'installazione di una copertura rappresenta un requisito vincolante o una prestazione volontaria del richiedente, salvo considerazioni di tipo giuridico o tecnico-costruttivo?	<i>Salvo impedimenti giuridici o strutturali, i punti di ricarica e relative postazioni devono essere coperti con una tettoia (cfr. pt. 6.2.2. n. U2).</i>
Potete indicarci la base giuridica per il monitoraggio semestrale richiesto?	<i>Il monitoraggio semestrale richiesto non necessita di alcuna base giuridica, in quanto ricade nel settore del diritto privato.</i>
Quali importanti motivi possono portare a una revoca dell'autorizzazione e a un obbligo di smantellamento?	<i>Sono considerati gravi motivi, in particolare, la violazione delle condizioni per il rilascio dell'autorizzazione o delle disposizioni di legge. L'autorizzazione può essere inoltre revocata del tutto o parzialmente in caso di modifica dei requisiti giuridici o fattuali (p. es. l'ampliamento della strada nazionale) (cfr. cap. 3.6. delle condizioni di partecipazione).</i>
Sono previste sanzioni o altre conseguenze se la prenotazione scade e il sito non viene realizzato?	<i>Dev'essere fornita spontaneamente all'USTRA, ogni sei mesi, una relazione sullo stato di avanzamento del progetto per ogni particella (cfr. modello Accordo di prenotazione, art. 6). È possibile rinunciare alla realizzazione di un hub di ricarica veloce se si è in grado di dimostrare che questo non può essere realizzato su una particella a causa dei costi sproporzionatamente elevati o per altri motivi importanti. Non sono previste sanzioni o altre conseguenze.</i>
Che livello di dettaglio progettuale è atteso in questa fase? Per ciascuna area del lotto andrà effettuato uno studio di fattibilità e un layout preliminare specifico?	<i>Non è necessario presentare studi di fattibilità né planimetrie riguardo a singole particelle o siti. È sufficiente che layout e altri elementi costruttivi o tecnici siano descritti a grandi linee. La specifica documentazione progettuale relativa alle singole particelle dovrà essere presentata solo dopo l'assegnazione dei lotti, entro 3 anni (cfr. cap. 6.1.).</i>
Una volta effettuata la prenotazione per un lotto, nei tre anni successivi andrà prodotto un progetto esecutivo per tutte le aree incluse nel lotto, oppure il Gestore avrà la facoltà di rinunciare a una parte di esse?	<i>Spetta al richiedente effettuare, durante il periodo di prenotazione, una valutazione della fattibilità di un hub di ricarica veloce sulle particelle. Dev'essere fornita spontaneamente all'USTRA, ogni sei mesi, una relazione sullo stato di avanzamento del progetto per ogni particella (cfr. modello Accordo di prenotazione, art. 6). È possibile rinunciare alla realizzazione di un hub di ricarica veloce se si è in grado di dimostrare che questo non può essere realizzato su una particella a causa di costi sproporzionatamente elevati o per altri motivi importanti.</i>

## 2.7 Domande sulle definizioni

Domanda	Risposta
Le uscite e gli ingressi autostradali fanno parte della «rete viaria secondaria»?	<i>No, le uscite e gli ingressi autostradali fanno parte della rete viaria principale in quanto componenti della strada nazionale.</i>
Qual è esattamente la definizione di «rete viaria secondaria»? Molte particelle dispongono di superfici utilizzabili tra la strada nazionale e gli ingressi/uscite. È consentito accedere all'hub di ricarica veloce da questi?	<i>Fanno parte della rete viaria secondaria (dalla prospettiva della Confederazione) le strade principali e secondarie cantonali e comunali. No, non è consentito accedere agli hub di ricarica veloce dagli ingressi/uscite.</i>
Cosa si intende con il termine «ricarica intelligente» di cui al par. T6?	<i>L'espressione «ricarica intelligente» designa un processo di ricarica in cui l'intensità della corrente con cui viene alimentata la batteria è adeguata sulla base di informazioni trasmesse in tempo reale per via elettronica. La ricarica intelligente dev'essere possibile in tutti i punti di ricarica degli hub di ricarica veloce. Devono dunque essere recepiti gli standard di comunicazione per la ricarica intelligente, al fine di garantire l'interoperabilità (p. es. ISO 15118-20:2022).</i>
Cosa si intende per «eliminazione entro 24 ore dei danni» di cui al par. B7? Si intende l'intervento in campo da parte dei propri manutentori, oppure dell'avvenuta risoluzione delle problematiche riscontrate e il conseguente ripristino del servizio di ricarica?	<i>I danni che rendono difficile o impediscono il rifornimento presso una postazione di ricarica devono essere risolti entro 24 ore. Ciò può avvenire in diversi modi: per esempio tramite un'eliminazione dei guasti/riparazione da remoto oppure mediante l'intervento di un tecnico dell'assistenza. I danni che causano l'inoperatività dell'intera stazione di ricarica devono essere rimossi nel minor tempo possibile.</i>
Cosa si intende con «possibilità di scollegare il connettore di ricarica in caso di intervento» di cui al par. B7?	<i>Dev'essere prevista la possibilità di scollegare il connettore di ricarica in caso di intervento (p. es. rimozione di un veicolo rimasto in panne). Il gestore deve poter interrompere la ricarica e aprire il sistema di bloccaggio del connettore sull'auto.</i>