



USTRA, 3 dicembre 2018

Stazioni di ricarica veloce in aree di sosta: seconda sessione di domande

Domande e risposte

R465-0359

INDICE

Informazioni generali	2
Schede tecniche	3
Capitolo 1.6	4
Capitoli 5.2 - 5.6 (criteri).....	5

Informazioni generali

Domanda	Risposta
<p>In singoli casi l'ubicazione delle colonnine di ricarica può non coincidere con l'area di sosta? Talvolta risulta per esempio molto più sensato posizionarle una o due uscite più avanti piuttosto che direttamente nell'area di sosta.</p>	<p>No.</p>
<p>I diversi siti saranno soggetti a determinate leggi cantonali che dovremmo conoscere preliminarmente?</p>	<p>I permessi di costruzione sono rilasciati da autorità cantonali o comunali sulla base delle disposizioni cantonali. Non siamo a conoscenza di ulteriori norme specifiche in materia di realizzazione di stazioni di ricarica.</p>
<p>Concessioni per alimentari/bevande per ciascuna zona: ve ne sarà una per ogni sito?</p>	<p>Il rilascio delle autorizzazioni (non concessioni) per l'esercizio di chioschi di rifornimento e ristoro non è contemplato dalla presente procedura. Tali autorizzazioni sono già presenti in numerose aree di sosta.</p> <p>L'USTRA di regola autorizza le richieste che gli vengono presentate per la gestione di servizi di ristoro, compatibilmente con le esigenze di sicurezza stradale e con le dimensioni delle aree. È fatta salva la consultazione dei Cantoni confinanti ai sensi dell'articolo 7 capoverso 3 OSN. Per ciascuna area di sosta si autorizza tuttavia una sola offerta. Gli orari di apertura delle attività servite sono definiti dalle pertinenti disposizioni legislative nonché dalle norme in materia contenute nelle istruzioni ASTRA 71001.</p>
<p>È permessa l'installazione di distributori automatici di snack e bevande e se sì in quale misura? Vengono accordate ulteriori concessioni oltre a tale autorizzazione?</p>	<p>V. sopra. Per ciascuna area di sosta viene rilasciata una sola autorizzazione rispettivamente per le stazioni di ricarica e per i chioschi di rifornimento e ristoro. Non si accordano concessioni.</p>
<p>Nel nostro piano prevediamo distributori automatici di snack e bevande. Qual è la posizione dell'USTRA riguardo alla possibilità di installarli? Possiamo includere tali distributori nel nostro piano, al fine di aumentare l'appetibilità delle aree e offrire agli utenti una sosta il più confortevole possibile?</p>	<p>I distributori automatici nelle aree di sosta rientrano nelle strutture di rifornimento e ristoro, disciplinate dagli articoli 7a LSN e 7 OSN e non contemplate dalla presente procedura. Le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni sono illustrate nelle istruzioni ASTRA 71001. Tali autorizzazioni sono già presenti in numerose aree di sosta.</p>
<p>Sui siti di nostra competenza ci è consentito offrire gratuitamente caffè?</p>	<p>I servizi di rifornimento e ristoro sono soggetti ad autorizzazione (v. sopra).</p> <p>In linea di principio non è possibile, in quanto l'offerta di una siffatta struttura deve essere accessibile a tutti gli utenti stradali. Quanto proposto sarebbe in concorrenza con le offerte esistenti in altre aree di sosta.</p> <p>Tuttavia, un eventuale sistema per la distribuzione di bevande gratuite per gli utenti delle stazioni di ricarica veloce mediante buoni, gettoni o simili andrebbe valutato caso per caso.</p>

<p>Considerate le rigide condizioni metereologiche invernali, ci è permesso di offrire forme di riparo?</p>	<p>Eventuali strutture aggiuntive richiedono accertamenti individuali (ripercussioni sulla sicurezza stradale, spazi, esigenze di tutti gli utilizzatori ecc.). Sono inoltre soggette ad autorizzazione (v. seconda domanda Informazioni generali). Sarebbe eventualmente da valutare se tali costruzioni rientrano tra gli elementi delle strade nazionali (p. es. una pensilina che non fa parte della stazione di ricarica veloce) e se sono compatibili con i piani dell'USTRA per le aree di sosta. Ad ogni modo dovrebbero poi essere autorizzate mediante procedura di approvazione dei piani conforme alla legislazione sulle strade nazionali.</p>
<p>Possiamo riportare tutti i requisiti del capitolo 4 nel medesimo documento Word insieme a quelli del capitolo 5 (ove possibile)? Il limite di 20 pagine andrebbe calcolato partendo dal titolo Capitolo 5?</p>	<p>Nei limiti del possibile si dovrebbero redigere due documenti distinti. Il limite di 20 pagine si applica ai requisiti di cui al capitolo 5.</p>
<p>Dopo l'aggiudicazione, siamo tenuti a firmare contratti per ciascun sito?</p>	<p>L'USTRA rilascia un'autorizzazione per ciascun pacchetto, comprendente diverse aree di sosta; per ciascun sito viene quindi allegata poi la corrispondente scheda tecnica contenente i dettagli. Oltre all'autorizzazione prevista dalla legislazione sulle strade nazionali, il gestore della stazione di ricarica è tenuto a richiedere un permesso di costruzione presso l'autorità preposta (non l'USTRA) secondo il diritto cantonale. Sono possibili ulteriori accordi/contratti tra gestore della stazione e AAE competente.</p>
<p>La documentazione e le informazioni necessarie possono essere presentate in francese e tedesco o è necessario esprimersi in una sola lingua?</p>	<p>Il piano va redatto in un'unica lingua, mentre i restanti documenti possono essere presentati in tedesco, francese o italiano.</p>

Schede tecniche

Domanda	Risposta
<p>Possiamo dotare le nostre stazioni di toilette?</p>	<p>Tutte le aree di sosta sono provviste di toilette. Non sono pertanto necessari impianti supplementari.</p>
<p>Quali sono i prezzi di energia e potenza dei singoli siti (AAE)?</p>	<p>I prezzi sono stabiliti dalle AAE. L'azienda elettrica di competenza per il sito è indicata nella rispettiva scheda tecnica.</p>

Capitolo 1.6

Domanda	Risposta
<p>Esistono vincoli tecnici o spaziali per quanto riguarda l'infrastruttura di rete dietro al trasformatore?</p> <p>Tale infrastruttura serve ad alimentare esclusivamente l'infrastruttura di ricarica o può essere sfruttata anche da altri utilizzatori?</p> <p>Precisazione:</p> <p>Per alimentare la stazione di ricarica ipotizziamo la realizzazione di una rete a corrente continua (DC), la quale può al contempo essere utilizzata per l'approvvigionamento di altre infrastrutture, quali per esempio impianti di illuminazione, di climatizzazione e di raffreddamento e macchinari tecnici.</p> <p>Con la domanda si vuole appurare se questi possano essere riforniti e conseguentemente contabilizzati da noi, a maggior ragione se non situati sullo stesso terreno.</p>	<p>L'infrastruttura elettrica allestita, compresa la cabina secondaria, è ordinata dall'USTRA presso l'AAE e rimane di sua proprietà. Alla cabina secondaria vengono allacciati anche gli impianti delle strade nazionali nonché altre eventuali infrastrutture nell'area di sosta (p.es. attività di rifornimento e di vitto), come descritto al capitolo 1.6. (parte integrante/requisito dell'ordine dell'USTRA all'AEE). L'eventuale cessione della cabina secondaria dell'AEE al gestore della stazione di ricarica veloce compete all'azienda elettrica, fermo restando l'obbligo di assicurare l'approvvigionamento degli impianti delle strade nazionali.</p> <p>La realizzazione di una rete a corrente continua (DC) unicamente da parte del gestore della stazione di ricarica permette di approvvigionare solamente i propri impianti e non quelli di altri consumatori finali, eccetto se si applicano altri modelli commerciali (reti locali o raggruppamento per consumo proprio, v. legge sull'approvvigionamento energetico, LAEI e ordinanza sull'energia, OEn).</p> <p>Le potenze di allaccio dell'infrastruttura elettrica prefinanziata dall'USTRA dipendono in particolare dalle esigenze della stazione di ricarica. Il prefinanziamento si limita a un allacciamento da 630 kVA, garantendo una potenza pari a 600 kW per le stazioni di ricarica veloce.</p>
<p>Vorremmo sapere se il fatto di pianificare una potenza di allacciamento per area di sosta pari a 1200 kVA possa ripercuotersi negativamente sulla qualificazione della nostra richiesta. A quanto possono ammontare mediamente i costi aggiuntivi?</p>	<p>La valutazione è effettuata da un comitato di esperti. A nostro parere, tuttavia, non vi sono ragioni per valutare negativamente tale circostanza, poiché la differenza di prezzo rispetto alla soluzione base con 600 kW è a carico del gestore. I costi aggiuntivi dipendono dalla situazione individuale e noi non li abbiamo accertati.</p>

Capitoli 5.2 - 5.6 (criteri)

Domanda	Risposta
<p>T2: È possibile conoscere la ripartizione (in percentuale) dei veicoli elettrici presenti sul mercato svizzero? Non siamo infatti riusciti a reperire tali informazioni, necessarie per la valutazione dei tipi di connettori/standard di ricarica.</p>	<p>Per rispondere a questa domanda sono state confrontate le cifre contenute nella banca dati delle immatricolazioni con le informazioni pubbliche sui connettori di ricarica a seconda del modello di veicolo. Possiamo fornire, approssimativamente e senza garanzia, le seguenti percentuali relative ai connettori del parco veicoli puramente elettrici in Svizzera (range extender inclusi, PHEV esclusi):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 35 % tipo 2 DC (Tesla) • 19 % CCS • 15 % CHAdeMO • 26 % tipo 2 AC (senza opzione DC) <ul style="list-style-type: none"> ◦ 15 % Renault ZOE • 5 % tipo 1 AC (senza opzione DC) <p>Questa è la rappresentazione della situazione attuale, che non considera le varianti di allestimento ed eventuali adattatori.</p>
<p>T5: Con l'espressione "OIOI di plugsurf (dati dinamici)" si intende PlugSurfing?</p>	<p>Sì.</p>
<p>R1: Questa sezione è di comprensione piuttosto difficile: è sufficiente fornire la descrizione di come intendiamo strutturare la stazione, specificando i dettagli dei diversi elementi e dei fornitori coinvolti? Dobbiamo considerare anche l'elenco delle spese?</p>	<p>È sufficiente la descrizione degli elementi e dei fornitori.</p>
<p>R2: Per dimostrare la capacità di costruire le stazioni di ricarica entro le scadenze previste possiamo redigere un piano che mostri come si intendono realizzare le stazioni nei tempi? Sarebbe sufficiente come risposta alla sezione?</p>	<p>Qui si chiede di indicare in particolar modo il periodo previsto e i criteri stabiliti per la realizzazione delle stazioni di ricarica (p.es. se dipende dall'evoluzione prevista del mercato della mobilità elettrica e in base a quale scenario).</p>
<p>R2: Quanto dobbiamo attendere in media per gli allacciamenti alla rete? Nella nostra pianificazione dobbiamo infatti considerare tale aspetto.</p>	<p>Dipende da molti fattori individuali e può variare considerevolmente da un sito all'altro. Indicativamente stimiamo circa 14 mesi, ma senza garanzia. La progettazione, l'esecuzione della procedura di approvazione dei piani e la realizzazione vengono effettuati dall'AAE. In qualità di committente, l'USTRA ha un'influenza limitata sui tempi di attuazione.</p>
<p>R3: Per questo punto non è chiaro come debba avvenire la comunicazione, in quanto tutta la segnaletica verticale e orizzontale deve essere sottoscritta dall'USTRA. È sufficiente informare che, ove necessario, ci accorderemo con l'Ufficio e assumeremo i costi associati alla segnaletica in loco?</p>	<p>Sì, non sono necessarie ulteriori indicazioni. I costi legati alla segnaletica che informa della presenza di stazioni di ricarica (cartello di indicazione nelle aree di sosta in autostrada) sono a carico dell'USTRA.</p>

B3: È necessario indicare il fornitore di energia elettrica rinnovabile?

La fornitura di corrente elettrica avviene tramite l'AAE competente, la quale deve, secondo l'etichettatura dell'elettricità, utilizzare energia elettrica prodotta in Svizzera al 100% da fonti rinnovabili.