



Berna, 25 aprile 2024

Bando per la realizzazione di hub di ricarica veloce lungo le strade nazionali: 2^a serie di domande

Domande e risposte

Riferimento: ASTRA-D-23D83401/931

1 Risposte alle domande

1.1 Domanda

Domanda	Risposta
Le referenze di un consorzio citato per nome nella domanda (secondo un subappaltatore attestante l'idoneità) possono essere indicate come modello di riferimento secondo l'allegato X9 «Progetto di riferimento attestante l'idoneità secondo la tabella 1»?	<i>Le referenze dei subappaltatori non sono ammesse, in quanto il richiedente deve fornire autonomamente la prestazione caratteristica.</i>
Si parla frequentemente di «progetto» (p. es. la procedura prevista per la realizzazione di postazioni di ricarica aggiuntive per parcheggio dev'essere rappresentata nel progetto). Che cosa s'intende di preciso? Planimetrie, rendering, rappresentazione complessiva? Fa parte delle 20 pagine? È un allegato? Un documento a sé stante?	<i>La valutazione delle domande avviene sulla base dei progetti da presentare, che non devono superare un volume di 20 pagine. Questa limitazione si riferisce esclusivamente ai requisiti del progetto di cui al capitolo 6 delle condizioni di partecipazione. Altri documenti da presentare, come per esempio le attestazioni di idoneità o la checklist (cfr. all. 2 delle condizioni di partecipazione), non sono computati a questo limite delle 20 pagine. Eventuali allegati aggiuntivi alle 20 pagine sono consentiti, ma non verranno considerati in sede di valutazione. 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. pt. 6.1.).</i>
Quale tipo di documenti non è ammesso nel progetto? Foto, planimetrie, rendering? O si tratta di un documento di solo testo (Arial 10)?	<i>Oltre al testo sono ammessi anche foto, planimetrie, rendering ecc.</i>



I disegni devono essere presentati su base individuale per ogni sito o è sufficiente una presentazione generale del nostro prodotto?	<i>Non è necessario presentare disegni 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. pt. 6.1.).</i>
--	--

1.2 Condizioni di partecipazione

Domanda	Risposta
Riguardo all'estratto del registro delle esecuzioni che dev'essere presentato dai richiedenti in sede di candidatura (pt. 5.3. delle condizioni di partecipazione): come stanno le cose per le imprese estere? In Germania ci sarebbero le informazioni SCHUFA. Queste basterebbero, in via anticipata, come alternativa per le imprese non registrate in Svizzera?	<i>Si rinuncia alla formalità di un estratto del registro delle esecuzioni per tutti i richiedenti. Tuttavia, in caso di dubbi sulla capacità economica del richiedente, l'USTRA ha la facoltà di esigere un estratto del registro delle esecuzioni, da includere nella propria verifica.</i>
Per i richiedenti con una sede in Germania è sufficiente, in luogo di un'attestazione del registro delle esecuzioni, un'informazione equivalente (p. es. informazioni Creditreform o informazioni SCHUFA)?	<i>Vedi risposta alla domanda precedente</i>
Per l'attestazione di capacità finanziaria ed economica (sezione 5.3 dell'Invito), si chiede conferma che il richiedente possa presentare il Certificato fallimentare rilasciato dal Tribunale competente, che costituisce il corrispettivo italiano dell'Estratto del Registro delle esecuzioni di cui al punto X6 della checklist (Allegato 2).	<i>Vedi risposta alla domanda precedente</i>
Il criterio del fatturato minimo descritto al punto 5.3. «Attestazione di capacità finanziaria ed economica» è soddisfatto se l'impresa offerente è controllata al 100 per cento da una società anonima con almeno questo fatturato minimo del totale di bilancio menzionato?	<i>No. Secondo il punto 5.3. delle condizioni di partecipazione, ogni richiedente o consorzio deve fornire per sé l'attestazione di capacità finanziaria ed economica. L'attestazione può essere fornita solo dalla stessa impresa partecipante al bando. Le attestazioni finanziarie di altre imprese che non si presentano direttamente come richiedenti (come p. es. le imprese madri) non possono pertanto essere considerate.</i>
«Il fatturato del richiedente (o totale dei membri del consorzio) deve essere superiore al 200 per cento dell'importo preventivato per pianificazione, autorizzazione e costruzione dell'hub di ricarica veloce». Chi stabilisce il preventivo? Sono accettate attestazioni alternative per la sostenibilità finanziaria? Per esempio un impegno di investimento?	<i>Il preventivo da considerare risulta di volta in volta dal progetto presentato dal richiedente. L'USTRA ha un grande interesse all'effettiva realizzazione dei progetti. Con il presente criterio d'idoneità s'intende pertanto garantire nel miglior modo possibile che il richiedente sia in grado di gestire finanziariamente la pianificazione, la costruzione e l'esercizio del progetto. Attestazioni alternative, come per esempio un impegno di investimento, non possono sollevare il richiedente dall'obbligo del fatturato superiore al 200 per cento dell'importo preventivato per pianificazione, autorizzazione e costruzione</i>

	<i>dell'hub di ricarica veloce. Si possono tuttavia costituire consorzi al fine di raggiungere collettivamente il fatturato richiesto.</i>
Nel caso in cui la società richiedente sia stata costituita da meno di 3 anni ed abbia, quindi, un solo bilancio annuale revisionato, si chiede se può essere comunque ritenuta conforme al requisito di cui alla sezione 5.3 dell'Invito, qualora il suo fatturato annuo sia superiore al 200 per cento dell'importo preventivato per pianificazione, autorizzazione e costruzione dell'hub di ricarica veloce.	<i>Se un'impresa è stata costituita da meno di 3 anni, al bisogno vengono richiesti i bilanci annuali revisionati finora esistenti. Altrimenti, in linea di principio, il richiedente può decidere liberamente come dimostrare la propria capacità economica all'USTRA in modo verificabile. I bilanci annuali revisionati sono richiesti (solo) in caso di dubbio, ma non devono essere presentati tassativamente in anticipo per soddisfare il criterio d'idoneità 5.3.</i>
Esiste un modello per l'autodichiarazione per quanto riguarda i contributi alle assicurazioni sociali e le imposte? In caso affermativo, potrebbe essere messo a disposizione? In caso negativo, quale formato serve?	<i>Sì, è possibile scaricare un modello di documento corrispondente (cfr. «Autodichiarazione di pagamento puntuale delle imposte e dei contributi previdenziali», consultabile alla voce «Documenti»).</i>
È riconosciuta un'autodichiarazione dai Paesi dell'UE relativa al versamento entro i termini?	<i>L'autodichiarazione è obbligatoria per tutti i richiedenti, indipendentemente da dove hanno la loro sede di attività. È quindi vincolante anche per gli appaltatori al di fuori della Svizzera e viene riconosciuta come tale.</i>
Quali sono le tempistiche previste dell'ulteriore procedura di aggiudicazione?	<i>La comunicazione dell'assegnazione dei lotti è prevista per la fine dell'estate.</i>
È corretto, in riferimento al punto 6.2.1., paragrafo T1, che l'ente aggiudicante assegni un punteggio più alto ai progetti con un maggior numero di punti di ricarica/postazioni di ricarica? L'ente aggiudicante prediligerà sempre, per esempio, i progetti con 8 punti di ricarica rispetto a quelli con 6 punti di ricarica?	<i>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>
Cosa s'intende con l'espressione «ricarica intelligente»?	<i>Per «ricarica intelligente» si intende un processo di ricarica in cui l'intensità della corrente con cui viene alimentata la batteria è adeguata sulla base di informazioni in tempo reale trasmesse 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>
Le carte Visa, MasterCard, V-Pay, Maestro, AMEX e Giro Card sono le carte di pagamento abituali in Svizzera?	<i>Le carte di pagamento comunemente usate in Svizzera sono tra l'altro Visa, MasterCard, American Express e Maestro.</i>
È consentito installare un totem (con branding, segnalazione e trasparenza dei prezzi)? Il punto vendita mobile può recare anche una scritta con il nome dell'impresa?	<i>Si sta ancora esaminando quali pubblicità sono ammesse nei siti degli hub di ricarica veloce. Un'apposita guida pratica per la pubblicità stradale presso gli hub sarà redatta e predisposta per i gestori dopo l'aggiudicazione dei lotti.</i>
«Eliminazione entro 24 ore dei danni che rendono difficile o impediscono il rifornimento presso una postazione di ricarica». Quali danni concreti devono essere eliminati entro 24 ore? I danni che	<i>Un elenco dei possibili sinistri che devono essere risolti nell'arco di 24 ore non risulta adeguato allo scopo. L'eliminazione del danno può avvenire in vari modi, per esempio tramite una risoluzione del</i>

<p>causano un'inoperatività devono essere riparati «solo» rapidamente e non sono soggetti a tale termine. Come viene definito esattamente il termine di 24 ore? Si tratta di 24 ore solari o lavorative (ore di lavoro nei giorni lavorativi)?</p>	<p><i>problema da remoto/riparazione da remoto o mediante l'intervento di un tecnico dell'assistenza sul posto. Il termine indicato di 24 ore vale sia per i giorni lavorativi che per i fine settimana e i giorni festivi. Importante: la durata prevista dell'inoperatività di un'intera stazione di ricarica dev'essere comunicata all'USTRA entro 24 ore dal verificarsi del danno.</i></p>
<p>Dopo la firma dell'accordo di prenotazione di un lotto viene designato un interlocutore concreto per il richiedente presso la polizia edilizia dell'USTRA?</p>	<p><i>Gli interlocutori saranno definiti e comunicati ai gestori a tempo debito.</i></p>
<p>La seguente affermazione (tab. 6.2.3., Z2) «Prezzi adeguati, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori» non si applica ai contratti dei MSP con parti terze sulle quali non possiamo esercitare alcuna influenza?</p>	<p><i>Tariffazione tra Charging Point Operator (CPO) e Mobility Service Provider (MSP): in sede di tariffazione a livello B2B, i gestori degli hub di ricarica veloce non possono fare discriminazioni tra CPO e diversi MSP. Una differenziazione del livello dei prezzi è tuttavia ammessa se appare proporzionata e oggettivamente giustificata e poggia quindi su criteri non discriminatori. Differenze di prezzo giustificate tra diversi MSP possono risultare da spese amministrative e di transazione diverse, ma anche da criteri commerciali come il numero di clienti dei MSP. I prezzi calcolati dai MSP devono essere adeguati, trasparenti e non discriminatori per gli utenti.</i></p>
<p>Nel corso della durata ventennale dell'autorizzazione è possibile che (anche) un'altra società (p. es. una società svizzera in corso di costituzione) subentri al posto del richiedente?</p>	<p><i>L'autorizzazione può essere trasferita a terzi soltanto con il consenso scritto dell'USTRA (cfr. all. 6 modello Autorizzazione all'uso pt. IV.12.). Ai fini dell'autorizzazione fanno fede i rapporti esistenti al momento del rilascio. Il richiedente è tenuto a informare tempestivamente l'USTRA per iscritto in merito a modifiche nei rapporti di proprietà.</i></p>
<p>Nel corso della durata ventennale dell'autorizzazione è possibile attuare un cambio di soci all'interno delle filiali di una società anonima?</p>	<p><i>Vedi risposta alla domanda precedente</i></p>
<p>Tutti i criteri di valutazione sembrano essere di natura perlopiù qualitativa (benefici per la clientela, prospettiva, comprensibilità). Come vengono valutate le singole parti della gara d'appalto? Questo dipende completamente dalla valutazione da parte dell'esperto?</p>	<p><i>I siti degli hub di ricarica veloce devono essere allestiti in modo attrattivo per la clientela. Tutte le domande devono pertanto soddisfare standard definiti, in particolare anche di natura qualitativa, in relazione alla facilità di utilizzo e al comfort per la clientela. La valutazione dei piani presentati è effettuata da un gruppo di esperti. Ogni esperto valuta individualmente e autonomamente i piani, in base a uno schema dettagliato predefinito (cfr. anche all. 3 delle condizioni di partecipazione).</i></p>
<p>Se si ottiene l'aggiudicazione di un lotto e vengono quindi prenotati 11 siti, i siti dovranno essere tutti sviluppati secondo il contratto come un unico sito di ricarica, oppure tra gli 11 siti è</p>	<p><i>Spetta al richiedente valutare la fattibilità di un hub di ricarica veloce sulle particelle durante il periodo di prenotazione. Dev'essere presentata spontaneamente all'USTRA, ogni sei mesi, una relazione sullo stato di avanzamento per ogni</i></p>

possibile sviluppare solo quelli ritenuti maggiormente attrattivi?	<i>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 straordinariamente elevati o per altri gravi motivi.</i>
--	---

1.3 Autorizzazione d'uso

Articolo 11, Responsabilità civile: perché la clausola relativa alla responsabilità civile non è equilibrata (p. es. piena responsabilità del gestore nei confronti dell'USTRA per i danni indiretti, ma ampie limitazioni della responsabilità dell'USTRA nei confronti del gestore)?	<i>Nell'ambito della seconda serie di domande, l'USTRA ha rilevato un'inesattezza al punto IV. numero 11 lettera b. del modello Autorizzazione all'uso. La frase «È espressamente esclusa la responsabilità per qualunque tipo di danno indiretto» viene rimossa dalle autorizzazioni d'uso.</i>
Articolo 13 lettera d: è corretto ritenere che l'articolo 13 lettera d costituisca una base vincolante per l'articolo 13 lettera c? Oppure «motivi tecnici o di altra natura» possono consentire all'USTRA di desumere le conseguenze dell'articolo 13 lettera c da motivi diversi rispetto all'articolo 13 lettera d?	<i>L'articolo 13 lettera d del modello Autorizzazione all'uso non è altro che un esempio che precisa l'articolo 13 lettera c del modello stesso. L'elenco non è tuttavia esaustivo. Anche altri motivi pertinenti (cfr. art. 13 lett. c) possono determinare lo spostamento o la rimozione dell'impianto.</i>

1.4 Schede tecniche

Domanda	Risposta
Nelle aree indicate come programma di biodiversità e aree di compensazione ecologica non è necessario realizzare aree di compensazione?	<i>Esatto, non è necessario. Se la particella interessata è una sola, viene richiesto innanzitutto un progetto relativo alla costruzione pianificata sulla particella. Si cerca di limitare il più possibile la riduzione delle aree di compensazione. In seguito si verificano insieme all'USTRA le possibilità di compensazione dell'area in un altro luogo. Nel caso di più particelle occorre una valutazione caso per caso, in quanto le circostanze sono più complesse ed è dunque necessario coinvolgere più attori, come unità territoriali e filiali. L'USTRA prescrive tuttavia le modalità di compensazione delle aree.</i>
Nella particella Wünnewil-Flamatt/A12 è possibile utilizzare l'ingresso/uscita come accesso all'hub di ricarica?	<i>No. Gli hub possono essere raggiunti solo dalla rete viaria secondaria, nel rispetto delle esigenze della circolazione.</i>
Lotto 1 - particella Moutier: in cosa consiste il futuro progetto dell'USTRA cui viene fatto riferimento e che influsso avrà sull'area e sulla tempistica/durata di gestione per l'hub di ricarica veloce?	<i>Entro la fine dell'anno sarà effettuata la conversione del sistema d'illuminazione (Relamping) in entrambe le gallerie adiacenti.</i>
Lotto 2 - particella Airolò: i tempi di chiusura dipendono solo dalle condizioni meteo?	<i>L'utilizzo della particella è limitato nel tempo a causa delle condizioni meteo e dipende dallo</i>

	<p><i>sgombero della neve sulla strada del passo del San Gottardo. La strada del passo viene aperta di norma verso fine maggio e può essere utilizzata fino a fine ottobre/inizio novembre, a seconda di quando arriva l'inverno.</i></p>
<p>Lotto 2 - Mesocco: l'indicazione da parte dell'USTRA «Accesso dall'autostrada limitato, difficile e dispendioso» implica che l'accesso è dunque possibile dall'autostrada e non dalla rete viaria secondaria?</p>	<p><i>No. Gli hub possono essere raggiunti solo dalla rete viaria secondaria, nel rispetto delle esigenze della circolazione.</i></p>
<p>Lotto 2 - particella Henggart: a quale «strettoia» viene fatto riferimento e in che modo se ne deve tenere conto?</p>	<p><i>La «strettoia» citata è causata principalmente dai progetti «04/08 Umbau Knoten AS Henggart» (04/08 trasformazione del nodo AS Henggart) e «N04/08 Kleinandelfingen - Verzweigung Winterthur, Engpassbeseitigung (Vierspurausbau)» (N04/08 Kleinandelfingen - diramazione Winterthur, decongestionamento (ampliamento a quattro corsie)). Nel primo progetto, il nodo a T esistente sul lato ovest viene trasformato in una rotatoria. Si presume quindi che anche la superficie libera sul lato ovest del fondo non potrà essere utilizzata/pianificata senza restrizioni. Almeno la parte a nord della superficie libera sul lato ovest del fondo sarà trasformata o interessata in modo permanente dal progetto della strada nazionale. In tale contesto, anche la geometria della carreggiata esistente dovrà essere lievemente modificata. Nel secondo progetto, le superfici libere sul lato est della particella non possono essere utilizzate a causa dell'ampliamento della sede stradale. L'area presenta inoltre un tratto di raccordo in forte pendenza.</i></p>
<p>Lotto 4 - particella Wünnewil-Flamatt: è possibile accedere anche alle aree impermeabilizzate poco prima del ponte sul fiume Sense? Vi sono altri elementi di cui si deve tenere conto nella realizzazione?</p>	<p><i>Gli hub di ricarica veloce possono essere realizzati solo se non compromettono il funzionamento, l'esercizio corrente, le riserve di superficie per l'ampliamento e la manutenzione delle strade nazionali ecc. Occorre tenere conto anche degli aspetti ambientali. Senza un'analisi approfondita degli scenari, allo stato attuale non è possibile rispondere a questa domanda.</i></p>
<p>Lotto 4 - particella Frauenfeld: è possibile accedere anche a una parte dell'area di parcheggio sulla Hungerbuelstrasse?</p>	<p><i>Se con la domanda s'intende un collegamento/raccordo diretto dal tracciato dell'uscita autostradale all'area di parcheggio sulla Hungerbuelstrasse, la risposta è no. Non è infatti possibile intervenire su un'uscita esistente. Per la costruzione su «particelle private» fa fede innanzitutto il diritto di superficie comunale/cantonale. Dal punto di vista dell'USTRA sarebbe a sua volta ipotizzabile un accesso alle superfici di proprietà della strada nazionale dalla Hungerbuelstrasse (purché totalmente conforme alle norme).</i></p>

Indicazioni sul volume di traffico per particella (TGM): questi valori sono da intendersi in modo combinato per entrambe le direzioni di marcia o solo per una direzione?	<i>Nelle indicazioni relative al traffico giornaliero medio (TGM) si tiene conto di entrambe le direzioni di marcia.</i>
Oltre all'allegato 4 - Schede tecniche delle particelle, vengono fornite per consultazione anche altre informazioni sulle singole particelle (in particolare piani per il collegamento alla fognatura, piani concernenti il tracciato stradale auspicato, la conformazione del suolo, il patrimonio arboreo, la tensione)?	<i>Informazioni più dettagliate si trovano anche negli estratti catastali. I gestori hanno inoltre la possibilità di chiedere alle filiali maggiori informazioni sulle particelle (se disponibili).</i>
Si chiede cortesemente di fornire ogni informazione disponibile in merito alle particelle dei lotti oggetto del bando ed elencate negli allegati 1 e 4, con particolare riferimento ai dati di traffico veicolare, se possibile distinti tra veicoli leggeri e pesanti, e ai servizi presenti nelle prossimità di ciascuna particella.	<i>Le principali informazioni disponibili sulle singole particelle sono già state comunicate insieme alle schede tecniche delle particelle (cfr. all. 4). Anche i dati sul traffico giornaliero medio (TGM) sono riportati in tali schede. Una rappresentazione differenziata del TGM per classi (p. es. traffico pesante) può essere richiamata nei documenti del Rilievo automatico del traffico stradale al seguente link sul sito web dell'USTRA. È competenza dei richiedenti procurarsi maggiori informazioni.</i>
L'accesso diretto dalla rete autostradale (rampe comprese) non è consentito. In alcuni lotti, per esempio nei siti di Vauluz, Belmont-sur-Yverdon o Chavornay, sembra tuttavia che questa definizione comporti delle difficoltà nell'accesso. Si chiede una breve spiegazione di come sia possibile realizzare un accesso adeguato in simili casi. Secondo gli estratti catastali e le immagini, qui l'accesso può avvenire solo attraverso l'ingresso o l'uscita autostradale.	<i>Spetta al richiedente verificare la fattibilità di un hub di ricarica veloce sulle particelle durante il periodo di prenotazione. In linea di principio, l'accesso alle particelle menzionate dev'essere possibile dalla rete viaria secondaria. Un'impresa deve illustrare nel proprio progetto in che modo pensa di realizzarlo.</i>
L'area su cui viene realizzata la stazione può essere utilizzata come «area di cantiere», se richiesto dall'USTRA? Oppure questo punto si riferisce al periodo precedente l'apertura della stazione?	<i>Se una postazione o stazione di ricarica viene temporaneamente o definitivamente rimossa per motivi di viabilità o legali (p. es. utilizzo temporaneo della particella come area di cantiere) secondo il punto 6.2.1. delle condizioni di partecipazione (T1), non sussiste alcun diritto a un'area sostitutiva o a un qualunque indennizzo da parte dell'USTRA. Questo vale anche per il periodo successivo all'apertura.</i>
I siti menzionati sono tecnicamente realizzabili in termini di infrastruttura di rete?	<i>Spetta al richiedente verificare la fattibilità di un hub di ricarica veloce sulle particelle durante il periodo di prenotazione. Questo comprende anche l'allacciamento alla rete. Tutti gli allacciamenti elettrici, incluso il punto di ricarica, sono di competenza del richiedente.</i>
La maggior parte dei siti si trova nell'area di ingresso/uscita autostradale, il che rende l'accesso difficoltoso. L'USTRA come pensa di organizzare l'accesso a questi siti?	<i>L'accesso stradale alle particelle è di competenza del gestore. Gli hub possono essere raggiunti solo dalla rete viaria secondaria, in sintonia con il contesto viabilistico. È fondamentale al riguardo la compatibilità con la strada nazionale e i relativi interessi, di cui devono essere garantiti in ogni</i>

	<i>momento sicurezza, esercizio e manutenzione (cfr. pt. 2.7. delle condizioni di partecipazione).</i>
<p>Come deve avvenire l'accesso alle particelle interamente circondate dalla suddetta rete stradale?</p>	<p><i>Come menzionato nel primo riscontro alle domande pervenute, le particelle possono essere raggiunte solo dalla rete viaria secondaria. L'accesso stradale alle particelle è di competenza del gestore, il quale deve indicare nel suo progetto in che modo intende realizzarlo sul posto. Qui è richiesta creatività da parte del gestore. Infine si tratta di stabilire la fattibilità tecnica della variante scelta, tenuto conto della sicurezza stradale. Se la situazione locale non consente un accesso dalla rete viaria secondaria, occorre effettuare una verifica caso per caso in collaborazione con l'USTRA.</i></p>
<p>Su determinate particelle designate non c'è praticamente spazio per gli hub di ricarica. Esiste una limitazione riguardo alla distanza dell'hub dall'uscita? Come area idonea si dovrà utilizzare eventualmente un parcheggio esistente che disti alcune centinaia di metri dall'uscita.</p>	<p><i>Spetta al richiedente decidere come intende realizzare l'hub di ricarica veloce sulla particella messa a disposizione dall'USTRA. Da parte del richiedente è richiesta creatività, di cui deve dar prova nel suo progetto. Se tuttavia intende utilizzare per il proprio hub anche particelle al di fuori di quella dell'USTRA, la competenza non è più di quest'ultimo, bensì del rispettivo Cantone, del Comune o del proprietario del fondo privato. In tal caso rivestirà importanza il rispettivo diritto di superficie cantonale o comunale. I rapporti di proprietà delle particelle limitrofe si possono desumere dai catasti RDPP cantonali.</i></p>
<p>A causa della limitata disponibilità di spazio, gli hub di ricarica dovranno essere probabilmente realizzati su altre superfici. In tal caso, in che misura la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica sarà sostenuta o promossa dall'USTRA?</p>	<p><i>La realizzazione dell'infrastruttura di ricarica su particelle limitrofe o su altre particelle private non rientra nella sfera di competenza dell'USTRA e pertanto non è né sostenuta né promossa da quest'ultimo.</i></p>