

Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling

Corso di Porta Vittoria, 27

20122 Milano

e-mail: protocollo@pec.arera.it

Prot. AFIR-Retail/ER-al/01-24

Milano, 18 gennaio 2024

Oggetto: Osservazioni di Edison S.p.A. al Documento di Consultazione 540/2023/R/eel “Iniziative regolatorie a supporto della progressiva decarbonizzazione dei consumi e per l'attuazione delle disposizioni contenute nel D.lgs. 210/21 e nel D.lgs. 199/21 in tema di mobilità elettrica. Proposte di revisione della regolazione”

Con la presente si trasmettono a codesta Autorità le osservazioni in merito al Documento di Consultazione 540/2023/R/eel “Iniziative regolatorie a supporto della progressiva decarbonizzazione dei consumi e per l'attuazione delle disposizioni contenute nel D.lgs. 210/21 e nel D.lgs. 199/21 in tema di mobilità elettrica. Proposte di revisione della regolazione” del 23 novembre 2023.

Rimaniamo a disposizione per qualsiasi integrazione o chiarimento.


Elisa Rondella

Direttore Affari Regolatori
Edison S.p.A.

Edison Spa

Foro Buonaparte, 31
20121 Milano
Tel. +39 02 6222 1

Capitale Soc. 4.736.117.250,00 euro i.v.
Reg. Imprese di Milano - Monza - Brianza - Lodi e C.F. 06722600019
Partita IVA 08263330014 - REA di Milano 1698754
Codice destinatario RWYUTBX

Osservazioni di Edison al 540/2023/R/eel “Iniziative regolatorie a supporto della progressiva decarbonizzazione dei consumi e per l’attuazione delle disposizioni contenute nel D.lgs. 210/21 e nel D.lgs. 199/21 in tema di mobilità elettrica. Proposte di revisione della regolazione”

Osservazioni Generali

Edison accoglie con favore il completamento del processo cominciato con il DCO 449/2022/R/eel, e l’approccio propositivo adottato dall’Autorità nella valutazione di misure a sostegno della mobilità elettrica. Misure fondamentali in luce degli sfidanti obiettivi europei e nazionali, e della dinamica molto lenta di take-up del settore nel nostro paese – evidenziata anche all’interno del DCO 449/2022/R/eel - soprattutto con riferimento al numero di veicoli BEV immatricolati.

Si condividono altresì gli obiettivi dell’intervento prospettato, volti a rimuovere possibili ostacoli allo sviluppo di una rete di ricarica capillare su tutto il territorio nazionale, garantendo al contempo uno sviluppo razionale delle reti nel medio-lungo periodo.

Proprio in luce di quanto espresso al paragrafo precedente, si apprezza l’attenzione mostrata per le configurazioni di ricarica innovative, come le modalità V2X, che seppur ancora immature per uno sviluppo massivo, potrebbero, grazie a meccanismi dedicati, iniziare a vedere delle prime applicazioni commerciali, come avvenuto in altri paesi europei.

Si riportano di seguito alcune osservazioni agli spunti puntuali proposti.

Osservazioni Puntuali

S.1 Si condivide la definizione di obiettivi e vincoli dell’intervento regolatorio? Si ritiene debbano essere considerati ulteriori obiettivi o vincoli o che si debbano formulare diversamente quelli proposti?

Si condividono gli obiettivi presentati, e si condivide la strutturazione di un metodo che riesca a contemperarli. Infatti, in un periodo storico di transizione come quello presente e con i target chiari, ed ambiziosi, che il continente ed il paese si sono dati in ordine allo sviluppo della mobilità elettrica, le azioni da mettere in pratica a favore di un cambio di modello sono ancora molte. Tali azioni tuttavia dovranno, come ben segnalato all’interno del documento, essere “future proof”, e portare quindi a sviluppi del sistema elettrico desiderabili, non in contrasto con una generale sostenibilità economica degli investimenti sulla rete elettrica.

S.2 Si condivide la proposta individuazione dei fattori che possono contribuire a determinare un “uso razionale ed efficiente delle reti elettriche”? Si ritiene ne debbano essere considerati altri o debbano essere formulati diversamente quelli proposti?

Si condivide un approccio come quello proposto, in cui la nozione di utilizzo razionale ed efficiente delle reti elettriche assuma un perimetro multidimensionale. Si ritiene che all'interno di questo quadro dovrebbe trovare spazio anche un fattore g) “qualità del servizio reso al cliente”, caratterizzato dalla rispondenza tra la potenza di ricarica massima disponibile presso un punto di ricarica e le necessità del cliente in una determinata location (urbana/presso luogo d'interesse/parcheggi d'interscambio, o presso autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie).

Si ritiene infatti che il concetto di utilizzo razionale delle reti debba passare necessariamente anche da una rispondenza tra le potenze disponibili ai punti di ricarica e gli utilizzi del cliente – il quale avrà necessità di potenze maggiori tanto più il punto di ricarica è isolato -; eventuali definizioni di efficienza che non tengano conto di queste differenze rischiano di comportare effetti potenzialmente negativi sulla user experience degli EV driver.

S.3 Oltre a quelli qui presentati, si ritiene di ipotizzare ulteriori interventi regolatori che potrebbero contribuire a favorire un uso razionale ed efficiente delle reti elettriche?

Si ritiene interessante - seguendo alcuni degli indirizzi che emergono dalla lettura del documento: ossia lo shifting dei carichi in fasce di minor stress per il sistema, e la riduzione delle potenze in prelievo - la possibilità di esplorare installazioni di tipo V2X, e in particolare V2H.

Si ritiene infatti che tali configurazioni abbiano il merito di rappresentare un primo approccio – ad oggi tecnologicamente raggiungibile – di integrazione rete/veicolo, come dimostrato in altri stati del continente europeo (Francia/UK), e di sostenere – specie se integrati a sistemi di generazione elettrica FER distribuita - approcci virtuosi alla ricarica domestica/delle flotte aziendali.

Si ritiene quindi potenzialmente interessante, in una prima fase, al fine di strutturare offerte commerciali scalabili sul grande numero, l'introduzione di incentivi/semplificazioni per quegli utenti interessati a queste applicazioni: emerge infatti, soprattutto attraverso l'esperienza estera, una presenza di costi up-front importanti per il cliente (inverter-protezioni-oneri d'installazione) che rendono la valutazione di tale modalità difficile in presenza di vantaggi economici spesso contenuti.

S.4 Si condividono le considerazioni sviluppate in merito alle problematiche che affliggono l'agevolazione descritta nel D.Lgs.199/21? Quali considerazioni si ritiene di poter sviluppare in merito all'approccio alternativo proposto?

Si comprendono le problematiche formali e sostanziali relative al mandato assegnato ad ARERA dall'Art. 57 co. 12 del D.Lgs Semplificazioni (come modificato da D.Lgs 199/21); si ritiene tuttavia che l'approccio "a carte carburante" disegnato potrebbe comportare ulteriore incertezza – per via della necessità di un nuovo intervento legislativo volto a concretizzare quanto proposto - e un importante allungamento delle tempistiche – in luce della necessità di mettere a terra le technicalities del meccanismo (su tutti la platea dei percettori, l'individuazione del soggetto gestore, eventuali modalità di richiesta) -.

Si ritiene che uno dei principali problemi relativi allo sviluppo della mobilità elettrica nel paese, in questi primi anni, sia stato legato alla visibilità e alla chiarezza del quadro normativo – per gli operatori economici, ma anche per i clienti che quando vanno ad acquistare un nuovo veicolo operano una scelta vincolante per un periodo compreso tra i 5 e i 10 anni -.

Si ritiene che la predisposizione di misure tariffarie a favore della mobilità elettrica, e in particolare per la ricarica pubblica (ad oggi ancora costosa nella percezione dell'utente) – al netto delle difficoltà presentate nel documento, che risultano condivisibili – possa assumere quei caratteri di stabilità che sono finora mancati alle modalità di sostegno diretto, spesso a sportello, che hanno - nelle esperienze precedenti - mancato il bersaglio dell'automatismo e della certezza nell'esigibilità.

S.6 Si condivide la proposta RPubb-1 per l'introduzione, dal 2025 o dal 2026, di una "nuova" BTVE multioraria e subordinata a requisiti tecnici di controllabilità da remoto o di efficienza nell'utilizzo finale della potenza di connessione? Se no, per quali motivi?

Si ritiene che due dei principali elementi di forza, e di successo della tariffa BTVE, siano stati la stabilità e la semplicità. Due elementi che hanno permesso di aprire il mercato – in quanto anche operatori poco esperti, di dimensioni ridotte, o relativamente estranei al mondo energetico hanno potuto cominciare una nuova operatività – e allo stesso tempo di non gravare eccessivamente sull'operatività dei retailer.

In luce di questi elementi, si ritiene maggiormente utile il mantenimento della BTVE come disegnata ad oggi. Si ritiene infatti che il problema individuato all'interno del documento di consultazione non sia legato tanto ad una struttura BTVE mal costruita – in quanto la BTVE, si ritiene, svolga egregiamente un proprio compito di sostegno al take-up della nuova mobilità elettrica -, ma a potenziali usi scorretti della stessa da parte di alcuni operatori.

Si sottolinea inoltre come un'articolazione tariffaria che favorisca la ricarica pubblica notturna possa essere funzionale e interessante soltanto per quelle infrastrutture cittadine a bassa potenza. Altre infrastrutture presso autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie risulterebbero svantaggiate da una BTVE così come prospettata.

S.7 Quale tra le tre articolazioni in fasce orarie dei corrispettivi monomi BTVE si ritiene preferibile, in termini sia dell'efficacia del segnale economico sia della gestione operativa?

In subordine a quanto indicato agli spunti S.5, S.6, si ritiene di preferire la bioraria nazionale, in luce degli aggravii operativi che le altre strutture potrebbero sollevare presso i venditori d'energia, e della maggiore semplicità di comprensione per l'utente.

S.8 Nella definizione di una tariffa di tipo Time-of-Use, quali ulteriori elementi si ritiene vadano considerati per meglio trasferire all'utente un segnale di efficienza nell'utilizzo della rete?

[n/a]

S.9 Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito alle condizioni tariffarie applicabili alle stazioni di ricarica collegate a POD connessi in MT?

Si comprende, e si condivide, l'approccio di cautela adottato all'interno del documento relativamente all'introduzione di una tariffa MTVE, soprattutto a fronte dei dati disponibili per quanto riguarda la tariffa BTVE. Una proliferazione di infrastrutture in MT poco utilizzate andrebbe infatti a scontrarsi con l'obiettivo di utilizzo razionale delle reti segnalato all'interno del documento.

Tuttavia, si ritiene che l'idea di una tariffa MTVE non andrebbe del tutto scartata, ma riconsiderata limitando l'accesso alla stessa nel tempo.

Una tariffa MTVE potrebbe infatti permettere l'infrastrutturazione – con potenze adeguate alla location – delle autostrade, strade extraurbane principali e strade extraurbane secondarie, soprattutto nelle regioni del sud (dove il numero di BEV circolanti ancora non rende economicamente possibile l'apertura di detti punti).

Si ritiene che un'infrastrutturazione comprensiva del paese, a una sola velocità, possa sostenere l'indirizzo all'acquisto di BEV, sia al sud, come al nord del paese (dove la possibilità di viaggiare senza eccessive pianificazioni su tutto il territorio nazionale può ancora pesare nelle scelte d'acquisto delle motorizzazioni).

Per evitare possibili comportamenti non virtuosi - che pesino sull'operatività delle reti elettriche senza benefici per l'ecosistema di mobilità del paese - si è favorevoli all'introduzione di limitazioni in termini di accesso alla

misura. Si potrebbe valutare ad esempio una possibilità di accesso limitata nel tempo (5 anni dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura).

S.10 Si condivide la proposta di introdurre coefficienti che permettano di valutare l'impatto sulla rete di una stazione di ricarica in luoghi accessibili al pubblico in funzione del rapporto tra la potenza erogabile ai veicoli e la potenza richiesta alla rete? Si ritiene che queste formulazioni possano essere migliorate o che se ne possano proporre di alternative?

Si comprende, e idealmente si condivide lo spunto presentato all'interno del documento, volto alla creazione di un indice di merito per la valutazione dell'efficienza per il sistema delle singole installazioni, al fine di subordinare l'accesso a futuri schemi incentivanti ad uno score di efficienza minima.

Si fa presente però che il disegno presentato non opera distinzioni relative all'utilizzo delle infrastrutture (privato/pubblico - urbano/autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie). Si ritiene importante segnalare il carattere sempre relativo - legato alla location e all'utilizzo necessario al cliente in quella location – dell'efficienza delle infrastrutture per il sistema elettrico e per quello dei trasporti.

Si ritiene maggiormente utile che per ogni tipologia di ricarica (esplicitate al paragrafo precedente) siano predisposti criteri di valutazione d'efficienza, flessibili, che permettano – motivandole in base a esigenze particolari/caratteristiche della location – l'adozione di soluzioni impiantistiche differenti da quelle che il valore numerico dell'indicatore potrebbe identificare come best practice, senza inficiare sulla possibilità di accesso a misure di sostegno.

S.11 Quali valutazioni si ritiene utile formulare in merito alle ulteriori considerazioni esposte in merito all'impatto sulla rete di una installazione?

[n/a]

S.12 Si ritiene che, a fini di ricerca e di messa a punto di nuove strategie di controllo e aggregazione dei carichi, potrebbe essere utile disporre di dati relativi al profilo temporale di prelievo (oraria o quartorario) di un campione di POD BTVE? Quali tipi di informazioni si ritiene potrebbero venire estratte elaborando una tale base dati?

Si ritiene molto utile la condivisione da parte dell'Autorità di dati di questo tipo, e di report sul modello di quanto fatto per la sperimentazione 541/2019. Dati relativi all'utilizzo delle infrastrutture aderenti alla struttura di prezzo BTVE possono aiutare gli operatori a comprendere i pattern di utilizzo delle infrastrutture di ricarica pubblica e a valutare eventuali cambiamenti nelle pratiche di utilizzo da parte dell'utenza.

S.15 Si ritiene che, a fini di ricerca e di messa a punto di nuove strategie di controllo e aggregazione dei carichi, potrebbe essere utile disporre di dati relativi al profilo temporale di prelievo (oraria o quartorario) di un campione di clienti che hanno aderito alla sperimentazione 541/20? Quali tipi di informazioni si ritiene potrebbero venire estratte elaborando una tale base dati?

Come per quanto osservato al punto S.12 si ritiene che i dati in questa fase storica abbiano un'importanza particolare. Si accoglie quindi con favore la proposta.

S.16 Quali valutazioni si possono formulare in merito alla proposta LPriv-2 per l'introduzione di una struttura tariffaria di tipo "time-of-use power-based"?

Si condivide quanto proposto e si apprezza l'approccio propositivo adottato.

S.17 Qualora si optasse per un'applicabilità selettiva di questa struttura tariffaria, quali procedure di pre-qualifica dei POD si riterrrebbe preferibile adottare? O sarebbe preferibile un'applicazione indifferenziata, onde evitare fenomeni di "auto-selezione"?

Si ritiene che la struttura tariffaria dovrebbe essere dedicata in via principale alla ricarica dei veicoli, si ritiene che, per raggiungere questo obiettivo, potrebbe bastare, come pre-qualifica, un'autodichiarazione relativa alla presenza di infrastrutture di ricarica alimentate dal POD in parola.

S.18 Quali tempi di implementazione si ritiene siano da prevedere per rendere operativa una struttura tariffaria di tipo "time-of-use power-based" quale quella descritta?

A puro valore di stima, si ritiene di poter identificare un valore di 12 mesi per la messa a terra operativa della tariffa; fermo restando la necessità di rimanere all'interno del sistema d'operatività attuale, in cui il valore di potenza da fatturare nelle diverse fasce orarie è fornito al retailer direttamente dall'operatore della distribuzione.

S.19 Si condivide la proposta di introdurre una nuova tipologia contrattuale dedicata alle pertinenze dell'abitazione principale?

Si apprezza quanto proposto, si ritiene che la nuova tipologia contrattuale in parola risulti molto importante per lo sviluppo del settore della ricarica privata. Si ritiene infatti che la struttura proposta permetterà di superare una discriminazione negativa che ha gravato in questi anni su alcuni utenti, che per ragioni tecniche, spesso indipendenti dalla loro volontà, si sono trovati nell'impossibilità di utilizzare il POD domestico per l'alimentazione della wallbox.

S.20 Si condividono le proposte di modifiche del TIT relative alle definizioni delle tipologie contrattuali TD e BTAU?

[n/a]

S.21 Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito a quanto esposto con riferimento al cold ironing?

[n/a]

S.22 Alla luce di quanto esposto, si ritiene possano essere avanzate proposte di modifica alla regolazione tariffaria in grado di favorire l'elettrificazione dei consumi portuali?

[n/a]