

Osservazioni Motus-E al documento di consultazione 540/2023/R/eel

“Iniziative regolatorie a supporto della progressiva decarbonizzazione dei consumi per l’attuazione delle disposizioni contenute nel d.lgs 210/21 e nel d.lgs 199/21 in tema di mobilità elettrica. Proposte di modifica della regolazione”

PREMESSA

Motus-E è la prima associazione italiana che racchiude i principali stakeholder industriali, commerciali e accademici della mobilità elettrica (www.motus-e.org). L’Associazione, fondata nel 2018, ad oggi conta **oltre 70 associati tra costruttori di auto, utilities, operatori di infrastrutture di ricarica (CPO), fornitori di infrastrutture elettriche e di ricarica, filiera delle batterie, società di noleggio**, oltre a numerosi partner come **università, associazioni ambientaliste e associazioni di consumatori**.

Motus-E accoglie con favore la possibilità di condividere commenti e proposte al fine di favorire la diffusione di veicoli alimentati ad energia elettrica, assicurando lo sviluppo razionale ed efficiente delle reti elettriche, garantendo:

- *l’agevolazione della connessione dei punti di ricarica siano essi ad accesso pubblico ovvero privati;*
- *misure tariffarie applicabili a punti di prelievo di energia elettrica che alimentano infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico.*

Esprimiamo quindi apprezzamento per il presente documento di consultazione, che offre un’importante occasione di riflessione e di confronto sui temi inerenti all’elettrificazione dei consumi nel nostro Paese, anche attraverso i possibili scenari di sviluppo della domanda di potenza ed energia delle diverse tecnologie elettriche al 2030.

Nell’ambito dell’aggiornamento della regolazione delle tariffe e della qualità dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell’energia elettrica per il periodo post 2024, l’Autorità ha previsto la possibilità di riesaminare i criteri di regolazione vigenti in presenza delle evoluzioni significative normative e tecnologiche rispetto al contesto in cui gli stessi erano stati introdotti.

Come riconosciuto dall’Autorità nel medesimo, un obiettivo significativo è quella che riguarda la necessità di creare un contesto favorevole per la diffusione della mobilità elettrica. In tal senso, l’Autorità si prefigge come obiettivo di perfezionare e completare la regolazione vigente afferente alla ricarica dei veicoli elettrici, “al fine di favorire la diffusione di veicoli alimentati ad energia elettrica assicurando lo sviluppo razionale ed efficiente delle reti elettriche e definendo, ove necessario, le modalità di misura dell’energia elettrica destinata alla ricarica”.

Tale obiettivo è coerente con gli orientamenti delle Istituzioni nazionali ed europee. Ricordiamo a questo proposito che il Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima (PNIEC) mira a un incremento progressivo, anno su anno, di nuove immatricolazioni per raggiungere l’obiettivo cumulato di 6,6 milioni di auto elettriche (pure e ibride) al 2030 o l’AFIR che introduce obiettivi chiari per l’installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli pesanti e leggeri (ad es, 1,3 kW/BEV 0,8 kW/PHEV).

Affinché sia possibile raggiungere tali obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni in capo ai Costruttori di veicoli e le conseguenti ricadute positive sull'ambiente e sulla società, è necessario che la proposta di nuovi modelli elettrificati sia accolta positivamente dal consumatore.

Risulta indispensabile realizzare alcune condizioni che garantiscano al cittadino un quadro certo dal punto di vista normativo e di mercato e che forniscano valide motivazioni per scegliere la mobilità elettrica. Introdurre tariffe di ricarica che rendano competitivo l'acquisto di un veicolo elettrico rispetto a uno convenzionale in un'ottica di total cost of ownership è una delle principali leve per la diffusione della mobilità elettrica. Per ottenere tale risultato, la legge (art.57, co.12, della Legge Semplificazione 2020) prevede che si intervenga tramite riduzione del costo energetico sostenuto dai CPO che gestiscono punti di ricarica in luoghi accessibili al pubblico.

Pur comprendendo il ruolo di garanzia sul sistema e il mercato elettrico che l'Autorità deve assumere, ci premono sottolineare alcuni aspetti che dovrebbero essere tenuti in considerazione nella rimodulazione dei regimi tariffe per poter raggiungere gli obiettivi prefissati.

Si ricorda che l'introduzione della tariffa BTVE anche in una fase di mercato come quella attuale in cui la diffusione dei veicoli elettrici è minore rispetto alle attese, ha consentito, almeno in parte, di posizionare infrastrutture di ricarica anche in punti dove l'investimento effettuato potrebbe non avere un proprio ritorno economico, ma dove è necessario installarle per "tranquillizzare" l'utente finale su una diffusione capillare delle infrastrutture di ricarica con l'obiettivo di eliminare la cosiddetta "ansia da ricarica". In effetti, pur in presenza di investimenti potenzialmente non remunerativi, si è sicuramente agevolati nel non dover pagare almeno oneri fissi ricorrenti per l'energia in assenza di volumi erogati senza considerare la curva di carico di ciascuna infrastruttura. Pertanto, sarebbe opportuno valutare all'interno delle analisi poste alla base di eventuali evoluzioni del sistema tariffario e incentivante le seguenti considerazioni:

- oggi i tassi di utilizzo medi delle cosiddette quick non superano l'1,6% e delle fast il 2%;
- la ricarica pubblica, specie in un paese come l'Italia dove il rimessaggio privato dei veicoli è molto limitato (al di sotto del 30% delle abitazioni, specialmente nei grandi centri urbani), diventerà più importante rispetto ad oggi (si stima tra il 20% e il 30% del fabbisogno totale di rifornimento degli EV al 2030);
- allo stato attuale il picco di domanda si riscontra in prima battuta nelle prime ore del mattino (8-10) e in maniera più evidente nelle prime della sera (17-20) in presenza di forti consumi e diminuzione di energia da fonte rinnovabile solare.
- la ricarica dei veicoli elettrici è un carico flessibile per la rete, non incide negativamente sulla capacità della rete elettrica, anzi può dare un contributo positivo al bilanciamento della rete locale proprio nelle ore di massimo carico. Su tale tema sono partiti alcuni progetti nazionali come, ad esempio, i progetti RomeFlex e EDGE.



Figura 1: Curva di carico medio per un punto dedicato alla ricarica pubblica

Vogliamo pertanto sottolineare, relativamente all'ipotesi di incentivare ulteriormente la BTVE nelle ore in cui il picco di domanda è minore, l'applicazione di tariffe differenziate per fasce F1, F2 e F3 può non coincidere con la soluzione più efficiente per il fine proposto, in quanto potrebbe riflettersi in un aumento medio del costo della ricarica per il CPO e quindi per l'utente finale. Tale approccio potrebbe essere vantaggioso solamente in alcuni contesti specifici come condomini, zone residenziali auto rimessaggi, e ridurre l'effetto positivo della flessibilità garantita dalla ricarica pubblica sul dispacciamento locale.

Sul tema relativo all'efficienza della rete, si sottolinea inoltre che si ritiene corretto implementare dei parametri di riferimento che possono essere utili al monitoraggio della rete ed eventualmente a valutare ulteriori premialità ma è importante considerare che nelle scelte installative da parte dei CPO non sempre possono essere considerati i medesimi parametri oggettivi e non sempre è possibile realizzare progetti ottimali per limiti imposti da terze parti.

Si pensi solamente ai titoli autorizzati che vengono rilasciati dalla autorità competente che possono riguarda area specifiche o possono contenere dei limiti tecnici alla costruzione di infrastrutture. Stessa cosa può riguardare ulteriori limiti imposti dalla capacità di potenza disponibile in alcune aree che comporta pertanto anche in questo caso a soluzioni installative che potrebbero essere meno efficienti dal punto di vista di parametri stabiliti ex-ante.

Per i motivi sopraesposti si accoglie favorevolmente la creazione di tavoli di lavoro fra l'Autorità e gli stakeholder della mobilità elettrica, con lo scopo di monitorare gli effetti delle soluzioni di supporto alle tariffe di ricarica che ci auguriamo si propongano, piuttosto che una sede di sviluppo di nuove proposte. È infatti oggi il momento di pensare a soluzioni innovative (nel presente documento si propone un approccio nuovo), dando continuità e stabilità a quanto previsto oggi, con l'obiettivo nel lungo di ridurre gli incentivi verificandone l'impatto sul sistema elettrico e seguendo le evoluzioni di un mercato ancora da sviluppare.

Riteniamo molto utile, pertanto, fornire di seguito alcune raccomandazioni e segnalazioni in modo puntuale, che abbiamo predisposto grazie al contributo ed alle competenze delle aziende associate¹.

Obiettivi e vincoli dell'intervento regolatorio

S1 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?

Accogliamo molto positivamente il DCO con cui si avanzano proposte regolatorie a supporto del processo di decarbonizzazione dei consumi oltre che ad attuare le disposizioni normative previste dal D.lgs. n. 199/2021 in tema di mobilità elettrica.

Ricordiamo inoltre che l'articolo 57 comma 12 del DL semplificazioni (DL 120/2020 del 11 settembre) pone l'obiettivo di favorire l'uso di veicoli alimentati ad energia elettrica. Riteniamo che anche in quest'ottica debbano essere valutate le nuove disposizioni normative sul tema tariffe per la ricarica pubblica successive al periodo di proroga della tariffa BTVE. 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 segnalate 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

I criteri di regolazione per uno sviluppo razionale ed efficiente delle reti Elettriche

S2. 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 la necessità di individuare dei fattori che possano contribuire a un uso razionale ed efficiente delle reti elettriche. Riguardo alle iniziative regolatorie per il perseguimento dell'efficienza individuate dall'Autorità, con riferimento a quanto connesso con l'attività dei CPO, si ritiene sia necessaria una netta differenziazione tra breve periodo e medio/lungo periodo nella definizione delle tariffe. Con particolare riferimento al medio/lungo periodo, si ritiene necessario un confronto ad hoc che potrà essere fatta all'interno di focus group dedicati.

Si ritiene che all'interno di questo quadro dovrebbe trovare spazio anche un fattore "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). 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.

S3. 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?

Oltre alle iniziative regolatorie per il perseguimento dell'efficienza individuate dall'Autorità, su cui si ribadisce la necessità di differenziare tra iniziative di breve periodo e iniziative di medio periodo, si suggerisce di prevedere che i DSO rendano pubblici e accessibili sia lo stato attuale delle reti elettriche che i piani di sviluppo previsti, in quanto strumenti fondamentali per i CPO. Al riguardo, anche nell'ottica di una sempre più ampia collaborazione tra Autorità, DSO e CPO volta allo sviluppo della mobilità elettrica, si propone di valutare la possibilità di sviluppare una piattaforma digitale volta a dare evidenza della capacità in termini di potenza della rete al fine di semplificare le procedure. Si potrebbe adottare in maniera analoga quanto previsto nel Decreto Energia per quanto riguarda la piattaforma di Terna e i DSO per lo sviluppo del RTN.

Si ritiene interessante la valutazione di progetti pilota, e regulatory sandboxes, al fine di sostenere applicazioni innovative come la ricarica a bassa potenza integrata all'infrastruttura d'illuminazione pubblica, e le prime applicazioni commerciali V2X

Agevolazioni alternative, mirate agli utilizzatori della ricarica “pubblica

S4. 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 condivide quanto specificato nel paragrafo riguardo le difficoltà di riflettere in maniera diretta sul prezzo da parte CPO e MSP di eventuali meccanismi di sconto degli oneri generali di sistema ma preme sottolineare come, visto l'andamento del mercato delle immatricolazioni BEV e la necessaria crescita delle installazioni delle SdR anche in ottica PNRR e AFIR, non si può prescindere da mantenere nei prossimi anni una riduzione delle tariffe BT e MT. Tale riduzione dovrebbe essere supportata, a nostro avviso, anche da una riduzione delle componenti ASoS e ARim in quanto non compatibili con il legame indissolubile che esiste tra mobilità elettrica ed energia rinnovabile in termini di obiettivi ambientali e normativi. Considerando che i volumi (futuri) di energia relativi alla ricarica dei veicoli elettrici sono aggiuntivi rispetto ai volumi nazionali di energia complessivi (e stimati) esistenti al tempo degli incentivi alle energie rinnovabili sarebbe auspicabile e facilmente argomentabile un esonero (o quantomeno una riduzione) delle componenti ASOS all'interno della tariffa BT e MT nei casi di punti dedicati alla ricarica pubblica. Considerando anche i volumi prevedibili di utilizzo come riportato in premessa (FUE pari a 1,6 per le quick e 2 per le fast), per la ricarica di veicoli elettrici per il prossimo periodo regolatorio, l'incidenza aggiuntiva di questo esonero sulla generalità degli utenti finali che consumano energia elettrica sarebbe probabilmente trascurabile rispetto al beneficio sugli effetti per la mobilità elettrica molto maggiore.

Si consideri, inoltre, che, anche se su base volontaria, l'energia utilizzata per la ricarica di veicoli elettrici è solitamente già finanziata dagli operatori di ricarica attraverso l'acquisto di garanzie di origine, il cui valore (costo) è notevolmente cresciuto negli ultimi anni, con un conseguente costo addizionale, oltre a quanto pagato come componente ASoS da parte degli operatori.

Non si condivide la proposta di “applicare sconti ad automobilisti elettrici selezionati in base a criteri oggettivi di merito di sussidio” (es., carta carburante) in quanto non è chiaro come questi impatterebbero su CPO, MSP e sulle loro interazioni (che già oggi non sono regolate in alcun modo). Inoltre, non è chiaro come potrebbero essere individuati i criteri per la definizione dei diversi sussidi. e ciò comporterebbe 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 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.

Misure tariffarie per la ricarica in luoghi accessibili al pubblico

S5. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito alla tariffa BTVE e ad un suo mantenimento invariato fino al 31 dicembre 2024 o 2025? Quali eventuali ulteriori proposte si ritiene di poter formulare per superare le difficoltà e i limiti evidenziati finora in merito all'applicazione di questa struttura tariffaria?

Come già espresso nella risposta al DCO 449/2022/R/eel, riteniamo che la BTVE sia uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo della ricarica pubblica, ed accogliamo quindi con favore la proposta dell'Autorità di prorogare tale tariffa. A tal proposito è importante che la suddetta proroga si estenda per i prossimi due anni (e quindi fino alla fine del 2025, come ipotizzato anche da ARERA nel presente DCO). Ci troviamo infatti in una fase in cui gli operatori dovranno sostenere importanti investimenti per realizzare un numero significativo di infrastrutture di ricarica richieste dal PNRR, in un contesto di progressivo sviluppo della mobilità elettrica. Un aumento dei corrispettivi tariffari andrebbe inoltre ad impattare sui prezzi del servizio di ricarica applicati ai clienti finali, creando quindi un deterrente all'acquisto dei veicoli elettrici.

Inoltre, una revisione della struttura della BTVE – come quella prospettata nel presente DCO – comporterebbe per i CPO e gli MSP importanti modifiche ai propri sistemi operativi (per esempio per quanto riguarda la fatturazione e il monitoraggio dei consumi) nonché la necessità di riformulare adeguate proposte commerciali (il CPO nei confronti degli MSP e gli MSP nei confronti dei clienti finali). Nelle more dell'adozione della nuova struttura tariffaria sarebbe anche utile costituire tavoli di lavoro per discutere, a valle delle risposte fornite dagli operatori, le modifiche tariffarie da applicare a partire dal 2026.

S6. 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?

In linea generale, si apprezza l'introduzione di una nuova tariffa BTVE anche in una fase di mercato come quella attuale in cui la diffusione dei veicoli elettrici è minore rispetto alle attese.

Si ritiene tuttavia che la modifica proposta – per il periodo post-transitorio – possa presentare aspetti di aggravio amministrativo per i retailer, a fronte di vantaggi non proporzionali in ordine al raggiungimento degli obiettivi di supporto allo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica pubblica pervasiva, alla base della tariffa BTVE.

In linea di principio e in un'ottica di semplificazione riteniamo che l'attuale struttura tariffaria BTVE (monomia) continui a rimanere la soluzione preferibile anche successivamente al 2024, considerato che definire adeguatamente segnali di prezzo che spingano effettivamente il cliente a modificare i

propri consumi può risultare a nostro avviso un'operazione complessa. Prima dell'introduzione di queste nuove misure tariffarie andrebbero quindi opportunamente valutati i costi, gli oneri gestionali e gli impatti sui processi operativi (definendo anche meglio alcuni aspetti che non sono ancora stati esplicitati nell'ambito della consultazione) per gli operatori del settore e confrontati con i relativi benefici.

Rispetto alle argomentazioni presentate all'interno del documento, infatti, si sottolinea come la massimizzazione delle ore di utilizzo dell'infrastruttura di ricarica a pubblico accesso risulti il principale elemento d'interesse dell'esercente nel momento in cui valuta, e va ad operare, investimenti in questo settore. Per l'operatore, quindi, non risulta in nessun modo auspicabile l'utilizzo per periodi prolungati del regime BTVE.

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 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, come segnalato allo spunto precedente e in premessa, si ritiene maggiormente utile, comunque, il mantenimento della BTVE come disegnata dando l'opportunità ove i profili di carico sia effettivamente spostati nelle ore F3 di scegliere una tariffa binomia o trinomia. 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 patologici e scorretti della stessa.

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.

Il settore non è ancora sufficientemente maturo, pertanto, occorre consentire maggiore flessibilità agli operatori al fine di evitare un impatto negativo sui costi, pertanto dando la possibilità di continuare a scegliere una tariffa BTVE monomia, nelle more di soluzione tecnologiche e tariffarie innovative che aiutino il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Dalle prime analisi svolte, sulle attuali curve di carico aggregate dei CPO (vedi premessa) è stato stimato un aumento del costo medio della componente oneri pari al 30% nel caso di tariffa binomia e del 20% nel caso di tariffa trinomia.

Ad esempio, si analizza il caso di una stazione di ricarica di 22 kW (ad oggi le più diffuse) connessa in bassa tensione. Attualmente il profilo medio di ripartizione tra le varie fasce risulta il seguente:

	F1	F2	F3
profilo BTVE	45%	30%	25%

Andando a considerare il costo per c€/kWh, prendendo a riferimento l'attuale sistema tariffario il costo della componente oneri è pari:

Spese annue unitarie [c€/kWh]	BTVE
trasporto	5,983
oneri generali di sistema	7,233
totale	13,216

In questo contesto sono stati simulati due scenari con le seguenti ipotesi:

- **Scenario 1:** Tariffa binomia con una maggiorazione dei corrispettivi per le ore di diversa da F3 del 40% rispetto alla BTVE e per le F3 dei corrispettivi tariffari simile alla BTIP.
- **Scenario 2:** Tariffa trinomia con una maggiorazione dei corrispettivi nelle ore F1 pari al 20% e nelle ore F2 pari al 50%. F3 si pone uguale allo scenario 1.

Spese annue unitarie [c€/kWh]	Scenario 1: BTVE BINOMIA	Scenario 2: BTVE TRINOMIA
trasporto	7,030025	6,671045
oneri generali di sistema	8,498775	8,064795
totale	15,5288	14,73584
variazione totale media	18%	12%

Dalla simulazione risulta chiaro un aumento in c€/kWh pari a circa il 20% per le tariffe binomia e leggermente più basso in caso di applicazione della tariffa trinomia.

Chiaramente con gli attuali profili la nuova tariffazione comporterebbe un aumento dei costi per l'operatore finale e quindi andrebbe contro gli obiettivi prefissati dall'Autorità stessa.

Per poter essere considerato un modello paritario all'attuale in termini di costo dell'energia le ore in F3 dovrebbero arrivare ad un peso pari 45% sul totale del profilo annuo.

Inoltre, anche considerando la tariffa multioraria una buona soluzione la sua applicazione subordinata a requisiti tecnici risulta essere difficilmente applicabile nel breve termine in quanto siamo ancora in una fase di sviluppo tecnologico. Infatti, si richiederebbero investimenti aggiuntivi che servirebbe introdurre sistemi per rispettare i requisiti che non sarebbero remunerati dal beneficio derivante dall'applicazione della tariffa. Ciò penalizzerebbe in maniera particolare i player più piccoli, con un potenziale danno per la concorrenza nel settore specialmente agendo sugli oneri di sistema e sulle componenti di trasmissione, distribuzione e misura, potrebbe rappresentare un importantissimo driver di scelta della soluzione elettrica per i privati che non godono di rimessaggio, ma, al contempo, riteniamo che gli impatti in tariffa, sia per la redistribuzione dei costi sulle utenze elettriche sia a livello di RAB per la connessione di nuove infrastrutture, saranno molto bassi, se non trascurabili rispetto al gettito totale.

Non si condivide, inoltre, l'utilizzo di un elemento legato all'efficienza della rete di tipo statico, ad esempio ECF presente nel documento, come riportato in premessa perché esso potrebbe essere influenzato da vincoli esterni oltre che non tenere in considerazione le reali necessità delle reti elettriche, che possono invece mutare nel tempo. In ogni caso, il rispetto di un qualsiasi parametro di efficienza nell'utilizzo della rete dovrebbe consentire premialità aggiuntive verso i CPO e non delle penalità per chi non riesce a rispettare tale parametro, soprattutto in un contesto di crescita e sviluppo delle mobilità elettrica.

Si ricorda infine che non tutte le IdR attualmente disponibili sul mercato sono in grado di sopportare la nuova formulazione tariffaria e pertanto ribadiamo la necessità nel breve/medio periodo di valutare un accesso volontario alla nuova tariffa BTVE, permettendo quindi a chi non volesse farlo di continuare a usufruire della formulazione attuale.

Invece si ritiene favorevole definire un requisito della controllabilità del carico strutturale in modo aumentare il FUE e l'efficienza delle reti senza alcun sussidio.

In tale scenario si propone di considerare un ulteriore proposta tariffaria nel medio-lungo periodo da approfondire durante i focus group dedicati che avrebbe l'obiettivo di ridurre al minimo i costi per la collettività e garantire una remunerazione adeguata ai CPO e un servizio di qualità maggiore per gli utenti finali, tramite contratti di fornitura di tipo *non firm*.

Con la diffusione dell'utilizzo della tecnologia V1G per gestire dinamicamente la potenza disponibile si potrebbe gestire la potenza dell'IdR riducendola solo quando effettivamente richiesta dalle altre utenze non flessibili. Il POD dell'IdR avrebbe quindi due diverse potenze contrattuali associate: quella disponibile massima (non garantita) e quella minima (impegnata o garantita).

In questo modo sarebbe possibile, per esempio, installare una IdR Ultrafast da 200 kW, che verrebbe temporaneamente depotenziata a 100 kW in caso di saturazione della cabina di trasformazione. Il CPO dovrebbe avere un importante risparmio sulle componenti tariffarie legate alla potenza impegnata, pagando le quote fisse solo sulla potenza garantita (100 kW).

Riteniamo che questa proposta vada incontro alle necessità di tutti gli attori della filiera ed abbia un anche una componente innovativa che si inserisca in un contesto tecnologico in costante evoluzione.

S7. 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?

Come indicato nel precedente punto si evidenzia la necessità di mantenere una struttura incentivante per i CPO, come ad esempio la tariffa BTVE monomia, per ridurre i costi operativi ad oggi elevati a causa della limitata diffusione degli EV senza modificare il valore di FUE attualmente in essere per il break even con la tariffa BTAU. Ciononostante, si ritiene interessante la possibilità di valutare la possibilità di scegliere anche un accedere a tariffe BTVE differenziate, ad esempio su base multioraria.

Tra gli schemi proposti, riteniamo che il più efficace sia lo schema della tariffa bioraria per semplicità di applicazione. È fondamentale che siano mantenute però le stesse fasce orarie definite dall'Autorità e che l'incremento tariffario in F1 e F2 non superi il 20% degli attuali valori della tariffa BTVE. In subordine, si potrebbe optare per l'applicazione della BTVE trioraria nazionale, fermo restando anche in questo caso un'articolazione delle fasce che segua quella attualmente definita da ARERA, applicando il corrispettivo di alto carico in fascia F1 (massimo +30% della BTVE), la BTVE attuale in fascia F2, e la BTIP in fascia F3

Per quanto riguarda invece la trioraria locale, considerate le criticità applicative e il fatto che potrebbe dare luogo a costi di ricarica diversi a seconda delle aree e delle ore selezionate dal distributore, la riteniamo non percorribile.

S8. 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?

Si condivide l'ipotesi di una eventuale modifica dell'impianto tariffario, ma è necessario che lo stesso sia definito su fasce orarie.

La ricarica dei veicoli elettrici, infatti, essendo un carico flessibile per la rete, non incide negativamente sulla capacità della rete elettrica. Per tale motivo si ritiene che, al fine di incentivare l'utilizzo della ricarica pubblica, sia necessario diminuire le tariffe nelle ore centrali della giornata, quindi in Fascia F1 (cioè, quando le IDR sono maggiormente utilizzate).

Nello specifico, relativamente all'ipotesi di incentivare ulteriormente la BTVE nelle ore in cui il picco di domanda è minore si è favorevoli nel caso si mantenesse facoltativo tale accesso ma va sottolineato come l'applicazione della fascia F3 può non coincidere con la soluzione più efficiente per il fine proposto, in quanto allo stato attuale il picco di domanda si riscontra solitamente nelle prime ore del mattino (8-10) e nelle prime della sera (18-21) in presenza di forti consumi e diminuzione di energia da fonte rinnovabile solare.

S9: Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito alle condizioni tariffarie applicabili alle stazioni di ricarica collegate a POD connessi in MT?

Con riferimento all'eventuale estensione anche alle connessioni in media tensione, si ribadisce quanto già condiviso in occasione della consultazione 449/2922/R/EEL nel quale nei casi di punti dedicati alla ricarica pubblica si auspica l'adozione di una tariffa monomia MTVE o in alternativa, di prevedere modalità utili a favorire, almeno nel breve-medio termine (FUE bassi), i player che investono per limitare l'impatto delle stazioni di ricarica sulla rete. È quindi necessario prevedere meccanismi di sostegno diretto, tramite incentivi diretti, o tariffari, con il coinvolgimento dell'Autorità di una tariffa MTVE che preveda, ad esempio, una quota di potenza ridotta. Questa prescrizione sarebbe utile per permettere investimenti anche in considerazione della necessità di raggiungere gli obiettivi previsti dall'AFIR in tema di stazioni di ricarica per i veicoli pesanti lungo la rete TEN-T.

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, in quanto i CPO risultano penalizzati dal fatto che tali colonnine registrano prelievi ancora contenuti e al contempo la struttura della tariffa di distribuzione italiana è caratterizzata da un'importante quota potenza.

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).

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).

Relativamente ai casi d'uso, per quanto riguarda l'applicazione di una tariffa dedicata per le MT anche in contesti privati si ritiene che l'applicazione di una tariffa monomia possa anche non essere conveniente. Infatti, una tariffa monomia avvantaggia infrastrutture di ricarica che hanno un tasso di utilizzo molto contenuto e/o non prevedibile, pesando in questi casi in misura maggiore le componenti fisse e di potenza. Nel caso dei depositi di autobus (o rimesaggi) la programmabilità delle ricariche (basata sulle analisi dei livelli di servizio) consente un dimensionamento ottimizzato delle infrastrutture di ricarica, con un minor impatto delle componenti fisse e di potenza della connessione e può trarre vantaggio dallo sfruttamento di tariffe binomie o trinomie. Pertanto, come nel caso della bassa tensione è un auspicabile la possibilità di introdurre una serie di opportunità che devono essere valutate sul singolo contesto di riferimento

Uso efficiente della potenza di connessione richiesta per un'infrastruttura di ricarica

S10. 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?

S11. Quali valutazioni si ritiene utile formulare in merito alle ulteriori considerazioni esposte in merito all'impatto sulla rete di una installazione?

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.

Inoltre, come già anticipato in premessa non sempre le scelte installative dalla parte del CPO sono libere da eventuali vincoli tecnici e normativi che non dipendono dalla reale volontà dell'operatore.

In più il coefficiente ECF è un parametro statico che non tiene in considerazione le reali necessità delle reti elettriche, che possono invece variare nel tempo. Tale indicatore potrebbe costituire un utile parametro "analitico" ma non un driver per la definizione della soluzione di connessione o di premialità/incentivi relativi al processo di connessione.

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.

Risulta, infatti, utile che il coefficiente proposto e il relativo monitoraggio siano finalizzati a riconoscere incentivi per gli operatori più virtuosi. A tal proposito si suggerisce di creare dei livelli di efficienza (es. minima, media e massima) da riconoscere agli operatori al raggiungimento di determinate soglie.

Si reputa opportuna la possibilità di valutare la definizione di eventuali premialità all'interno dei sistemi tariffari rivolte agli interventi di installazione di infrastrutture di ricarica che risultano realmente essere poco impattanti sulla rete.

Sarebbe opportuno, inoltre, un chiarimento in merito alle attività conseguenti a tale controllo, le modalità di calcolo e chi avrà la responsabilità di definire tale lavoro e in che modo verrà diffuso ai soggetti interessati.

Si rimanda ad un documento specifico o un gruppo di lavoro dedicato per definire che tipo di incentivo legare al raggiungimento di determinate soglie definite dal parametro ECF.

S12. 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 (orario o quattorario) di un campione di POD BTVE? Quali tipi di informazioni si ritiene potrebbero venire estratte elaborando una tale base dati?

Si ritiene la condivisione dei dati un utile strumento volto anche a instaurare una sempre più forte cooperazione tra CPO e l'Autorità, sarebbe opportuno implementare un sistema di scambio dati anonimizzati con il SII in modo che possono essere forniti degli aggregati di profili di carico orari divisi per comune o zona di mercato.

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.

Luoghi non accessibili al pubblico: sperimentazioni

S13. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito a quanto avvenuto nell'ambito della sperimentazione 541/2020/R/eel? Sulla base dell'esperienza maturata, quali azioni di supporto si ritiene potrebbero essere eventualmente attivate per aumentare il numero di future adesioni?

Riguardo le ricariche condominiali, si invita l'Autorità a riconsiderare l'ipotesi di lavoro n. 7 "Ricarica privata collettiva (o condominiale)" contenuta nel DCO 318/2019/R/EEL, in particolare per quanto riguarda la possibilità di prevedere l'applicabilità anche a questi punti di ricarica della tariffa monomia BTVE che potrebbero, almeno nel breve termine e in assenza di altre proposte, alleggerire i costi di ricarica per tale tipologia di utente. Allo stesso modo, si chiede di rivalutare anche l'ipotesi di lavoro n. 8 "Ricarica presso i luoghi di lavoro" in modo da garantire un'agevolazione anche per questa tipologia di utenti. Tale intervento risulta importante poiché, nella ripartizione percentuale dell'energia ricaricata sui veicoli nelle diverse situazioni, anche la ricarica presso i luoghi di lavoro assume una grande rilevanza per la diffusione della mobilità elettrica (soprattutto in una logica di spostamento casa-lavoro in ambito urbano). L'esonero dei picchi di potenza nell'applicazione degli oneri fissi in fascia F3 (o comunque nelle ore notturne) ai fini di ricarica elettrica costituirebbe un importante beneficio soprattutto per i soggetti che usano flotte aziendali e che, conseguentemente, costituiscono un ampio bacino di utenza nell'ottica del rinnovo del parco auto per la diffusione della mobilità elettrica.

S14. Si condividono le proposte formulate in merito all'attività da svolgere nel corso del 2024? Quali ipotesi si ritiene di poter formulare in merito alle caratteristiche di una eventuale nuova sperimentazione da attivare nel 2025?

Condividiamo la proposta di mantenere attivi fino alla fine del 2024 gli effetti della sperimentazione per tutti quei clienti che hanno già aderito, tenuto conto che tale iniziativa ha rappresentato un ottimo strumento sia per incentivare i clienti ad installare dispositivi di ricarica che per iniziare a sensibilizzarli sull'importanza di modificare le proprie abitudini di consumo (ovvero spostando l'orario di ricarica nella fascia notturna). Siamo inoltre favorevoli all'ipotesi di riaprire le adesioni per i clienti con potenza fino a 4,5 kW nel corso del 2024.

Si sottolinea che l'esiguo numero di aderenti e la mancanza di iniziativa per valorizzare le funzionalità smart rischia di protrarsi anche in caso di estensione. Tema che, nei prossimi anni, sarà probabilmente ancora più presente, in luce delle numerose wallbox installate con il superbonus (a fronte della mancanza di obblighi interni al meccanismo volti a sostenere il take up di wallbox "smart"). Per sostenere la partecipazione alla sperimentazione si ritiene quindi importante la valutazione, per eventuali estensioni dal 2025, di una revisione dei requisiti di accesso, o il vaglio di regimi di sostegno volti all'acquisto di wallbox smart o dei citati add-on/dongle presentati al punto 11.4 (quando tali apparecchiature saranno facilmente reperibili sul mercato).

Per quanto riguarda le ulteriori proposte formulate applicabili a partire dal 2025 (estensione della sperimentazione per i clienti con potenza fino a 16,5 kW con nuovi requisiti di accesso e nuova sperimentazione per "soggetti privati collettivi") condividiamo di effettuare un monitoraggio nel corso del 2024 per valutare l'evoluzione dei mercati e delle tecnologie, al fine di valutare l'eventuale ulteriore estensione della sperimentazione all'anno successivo (dal 1/1/2025), sulla base di requisiti tecnici aggiornati, da definirsi. Ci riserviamo di inviare ulteriori osservazioni nell'ambito della

prossima scadenza prevista da ARERA per il 18 gennaio per specificare gli impatti che potrebbero generarsi stante l'attuale quadro normativo e tecnologico.

S15. 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 (orario o quattorario) 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?

Si ritiene la condivisione dei dati un utile strumento volto anche a instaurare una sempre più forte cooperazione tra CPO e l'Autorità, sarebbe opportuno implementare un sistema di scambio dati anonimizzati con il SII in modo che possono essere forniti degli aggregati di profili di carico orari divisi per comune o zona di mercato.

Luoghi non accessibili al pubblico: ricarica e altre applicazioni

S16. 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"?

S17. Qualora si optasse per un'applicabilità selettiva di questa struttura tariffaria, quali procedure di prequalifica dei POD si riterrebbe preferibile adottare? O sarebbe preferibile un'applicazione indifferenziata, onde evitare fenomeni di "auto-selezione"?

Pur cogliendo con favore, l'indirizzo dell'Autorità nel rivedere le tariffe dedicata alle connessioni in BT e MT superiori ai 16,5 kW con un approccio "time-of-use power-based", si sottolinea come la proposta sarebbe da valutare all'interno di focus group specifici per approfondire gli impianti e gli effettivi vantaggi su tutti gli attori del settore elettrico anche in funzione della necessità di definire le opportune modalità operative.

S18. 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?

Non è possibile definire le tempistiche di implementazione perché non è sufficientemente chiaro cosa comporterebbe, dal punto di vista dell'operatore, l'applicazione della struttura tariffaria individuata dall'Autorità. Per tale motivo, chiediamo ulteriori dettagli ed approfondimenti sulla tariffa "time-of-use power-based" che l'Autorità vorrebbe implementare.

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.

S19. Si condivide la proposta di introdurre una nuova tipologia contrattuale dedicata alle pertinenze dell'abitazione principale?

È ormai noto che la diffusione dei veicoli elettrici, in questa fase iniziale, è più alta tra coloro che hanno un posto auto o un box privato in cui possono installare il proprio dispositivo di ricarica. La

ricarica privata, infatti, sia per comodità che per costi più contenuti contribuisce ad abbassare il costo di utilizzo del veicolo, contribuendo così alla sua diffusione.

In tale ottica, è quindi fondamentale, da un punto di vista normativo e tariffario, trovare soluzioni in grado di incentivare la ricarica privata (sia essa ad uso individuale, o collettivo) anche prendendo come riferimento best practice implementate in altri Paesi che possono costituire uno spunto interessante.

Al fine di favorire la diffusione della mobilità elettrica è importante che un numero maggiore di soluzioni sia possibile per l'utente finale, per adattarsi ai diversi casi specifici di urbanistica, realtà ed autorimesse condominiali molto diverse tra loro.

Alla luce di quanto sopra citato si condivide la proposta di introduzione di una tariffa dedicata alla ricarica elettrica da utilizzare anche nei contesti privati, così come la BTVE è applicata per la ricarica pubblica, ma si ravvedono le seguenti criticità:

- necessario fornire chiarimenti sul soggetto che dovrà effettuare la raccolta della documentazione catastale;
- occorre fornire indicazioni su cosa accade ai contratti già attivi;
- riteniamo che il distributore dovrebbe concedere gratuitamente il passaggio a chi è già in possesso delle pertinenze su cui si applicano tariffe diverse;
- necessario definire le modalità con cui avviene il passaggio;
- specificare aliquote IVA ed accise da applicare visto che trattasi di tariffa a "struttura mista".

Si suggerisce, infine, di incrementare la soglia di potenza almeno a 10 kW (consentendo quindi una connessione trifase, compatibile anche con la maggior parte del parco circolante EV).

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.

Chiaramente la soluzione di un punto di ricarica collettivo ad uso condominiale: indipendentemente dal soggetto che realizzerà il lavoro la soluzione dell'infrastruttura elettrica collettiva per la futura connessione di dispositivi di ricarica in tutti i box costituisce in alcuni casi la soluzione preferibile, permettendo di garantire la predisposizione di tutti i posti auto alla ricezione di punti di ricarica in un unico intervento, un cablaggio idoneo alla potenza necessaria alla ricarica contemporanea dei veicoli presenti in un condominio anche attraverso l'utilizzo di strumenti di bilanciamento delle potenze, il contenimento del numero di nuovi POD necessari a soddisfare le esigenze di ricarica dal momento che a tale misura si potrebbe associare un POD unico condominiale dedicato alla ricarica dei veicoli con installazione di misuratori dedicati a ciascun dispositivo di ricarica per la ripartizione interna dei costi.

S20. Si condividono le proposte di modifiche del TIT relative alle definizioni delle tipologie contrattuali TD e BTAU?

Sul tema si ritiene che si debba rivedere l'attuale limite di potenza dei POD, in quanto sono presenti anche utenze domestiche con POD aventi potenza superiore ai 16 kW, considerando anche il

processo in corso di elettrificazione dei consumi che porterà comunque ad una crescita delle potenze impegnate anche in ambito domestico. Sul tema potrebbe essere opportunità definire le nuove potenze all'interno di un focus group dedicato.

Tariffe applicabili al cold ironing

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

Nessuna osservazione

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?

Nessuna osservazione