

Prot.n.LI0003/2024/PRES

Milano, 18 gennaio 2024

Consultazione DCO 540/2023

Osservazioni Generali

AssoESCO accoglie positivamente la consultazione di ARERA sulle iniziative regolatorie a supporto della progressiva decarbonizzazione dei consumi e per l'attuazione delle disposizioni di cui al D.Lgs.210/21 e del D.Lgs.199/21 in tema di mobilità elettrica. In particolare, AssoESCO, pur non occupandosi in maniera peculiare di mobilità elettrica, è interessata a esprimere la propria opinione in relazione ai temi connessi al Demand Response, ai servizi di flessibilità elettrica, alle configurazioni previste dal TIAD oltre che all'efficienza delle reti.

Osservazioni Puntuali

D1 Si condivide la definizione di obiettivi e vincoli dell'intervento regolatorio? Si ritiene debbano essere considerati ulteriori obiettivi o vincoli o che si debbono formulare diversamente quelli proposti?

R1 Sì, si condividono sia gli obiettivi che i vincoli proposti. In particolare, si ritiene che gli obiettivi proposti siano coerenti con i criteri principali su cui si basa l'evoluzione della disciplina tariffaria e rappresentano i punti fermi di riferimento allo sviluppo della disciplina regolatoria anche per la corretta e completa integrazione delle SdR con il sistema elettrico. Inoltre, si ritengono i vincoli individuati essenziali per la corretta definizione regolatoria nel rispetto della normativa vigente.

D2 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?

R2 Si ritiene che i fattori individuati siano coerenti con l'obiettivo A, ma mancanti di alcuni indici fondamentali per perseguire il principio secondo cui l'elettrificazione dei consumi deve essere mirata alla decarbonizzazione al fine di ottenere una completa armonizzazione tra gli indici prevalenti

Si ritiene utile introdurre un indice che tenga in considerazione della quota di Energia Rinnovabile consumata dalle IdR per l'offerta dei servizi di ricarica, favorendo l'integrazione con la generazione locale in autoconsumo e l'utilizzo di sistemi di accumulo per la distribuzione dei prelievi. Questo indice terrebbe conto effettivamente dell'impatto dell'elettrificazione dei consumi sul processo di decarbonizzazione.

Inoltre, per identificare i fattori chiave che influenzano lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica, sarebbe opportuno condurre uno studio tecnico. Tale studio, realizzato con il supporto di enti specializzati come RSE o istituzioni accademiche, dovrebbe analizzare i flussi di traffico automobilistico per determinare le aree che trarrebbero maggior vantaggio dall'installazione di sistemi di ricarica. Incorporando i risultati dell'analisi dell'hosting capacity con quelli dell'analisi dei flussi di traffico, si potrebbe elaborare un piano per uno sviluppo più efficiente della rete. In quest'ottica si propone di introdurre un indice che rappresenti la "qualità del servizio", ovvero il rapporto tra la necessità del cliente in una determinata area (urbana/parcheggi d'interscambio, o presso autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie) e la potenza massima disponibile.

D3 Oltre a quelli qui presentati, si ritiene di ipotizzare ulteriori interventi regolatori che potrebbero contribuire a favore un uso razionale ed efficiente delle reti elettriche?

R3 Si ritiene interessante la valutazione di progetti sperimentali, 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.

D4 Si condividono le considerazioni sviluppate in merito alle problematiche che affliggono le agevolazioni descritte nel D. Lgs 199/21? Quali considerazioni si ritiene di poter sviluppare in merito all'approccio alternativo proposto?

R4 Sì, si condividono le considerazioni fatte e 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 potenziale importante allungamento delle tempistiche di attuazione.

Da ultimo, si trova interessante l'eventualità di agevolare i CPO attraverso i dati e le performance registrate dalla piattaforma PUN, che potrebbe anche riportare i coefficienti ed i parametri introdotti in questo DCO (FUE; ECF, integrazione con generazione locale in autoconsumo ...).

D6 Si condivide la proposta R Pubbl-1 per introduzione, dal 2025 o 2026, di una "nuova" BTVE multioraria e subordinata a requisiti tecnici di controllabilità da remoto o di efficienza nell'utilizzo finale della potenza di conversione? se no, per quali motivi?

R6 Sì, si condivide la proposta, tuttavia si segnala che alcuni associati ritengano che la stabilità e semplicità della tariffa BTVE abbia favorito l'apertura del mercato – in quanto anche operatori di dimensioni ridotte, o relativamente estranei al mondo dell'eMobility hanno potuto cominciare una nuova operatività – e allo stesso tempo di non gravare eccessivamente sull'operatività dei retailer.

D7 Quale tra le tre articolazioni in fasce orarie di corrispettivi monomi BTVE si ritiene preferibile, in termini sia di efficacia del segnale economico sia della gestione operativa?

R7 In termini di efficacia si ritiene preferibile la tariffa tri oraria locale, a condizione che l'impresa di distribuzione comunichi tempestivamente le "ore di picco".

D8 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 efficacia nell'utilizzo della rete?

R8 Si condivide la necessità di introdurre una tariffa di tipo "time of use". Si sottolinea però che la scrivente associazione ha un indirizzo regolatorio preferenziale volto a una valorizzazione esplicita della flessibilità (si vedano ad esempio i progetti UVAM e i nuovi servizi ancillari locali promossi dai DSO) piuttosto che a un indirizzo tariffario che possa indirizzare implicitamente i comportamenti degli utenti. Si ritiene infatti che le esigenze peculiari di flessibilità siano fortemente influenzate da caratteristiche contingenti della rete locale e che l'appetibilità della partecipazione dei veicoli elettrici al mercato dei servizi di dispacciamento e ai mercati dei servizi di flessibilità debba essere sostenuta attraverso regole tecniche adeguate e contributi economici in linea con i servizi resi, ad esempio, per le prime configurazioni V2G, si sottolinea come un'azione di "scarica" verso la rete (che determina una inefficienza energetica oltre che un potenziale disservizio per l'utilizzatore del veicolo) abbia ragione di esistere solo quando effettivamente necessaria per la rete e a fronte di un contributo economico sufficientemente stimolante.

D10 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 passano propone di alternative?

R10 Si ritiene che l'introduzione del coefficiente ECF, così come è stato definito, possa essere efficace per individuare la effettiva efficienza di connessione alla rete delle IdR, e per offrire agli operatori un riferimento, un benchmark, cui confrontare le proprie scelte impiantistiche. Si ritiene tuttavia che l'indice, qualora venga effettivamente utilizzato come requisito d'accesso a sistemi di sostegno, dovrà assumere un valore differenziato per tipologia d'utilizzo (urbano/autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie), e dovrà necessariamente avere – in luce di logiche locali, e d'utilizzo, cui le IdR si confrontano – delle caratteristiche di flessibilità.

Si ritiene comunque utile introdurre un ulteriore indice che tenga in considerazione la percentuale di FER nella fonte primaria utilizzata per produrre/accumulare l'energia elettrica fornite alle IdR e/o PdC, in modo da evitare distorsioni del principio secondo cui l'elettrificazione dei consumi sia finalizzata alla decarbonizzazione e si privilegino, con la premialità di un basso ECF, le stazioni di ricarica mobile in luogo di quella fissa senza l'analisi della fonte primaria.

In merito alle stazioni di ricarica mobile preme ricordare come queste soluzioni non abbiano caratteristiche di desiderabilità dal punto di vista della decarbonizzazione dei consumi, in quanto comportano – per spostare fisicamente le batterie dal punto di assorbimento a quello di immissione (veicolo) – l'impiego, e lo spreco, di energia ulteriore rispetto a quella necessaria alla ricarica del veicolo. Tali utilizzi, si ritiene, dovranno essere limitati a situazioni off-grid, e non ad un utilizzo sostitutivo rispetto alla ricarica a mezzo d'infrastruttura fissa.

D11 Quali valutazioni si ritiene utile formulare in merito alle ulteriori considerazioni esposte in merito all'impatto della rete di una installazione?

R11 Si concorda con l'introduzione di criteri utili a valutare la capacità di reazione delle IdR a situazioni di emergenza e per contribuire alla stabilità ed efficienza del sistema elettrico, anche attraverso aggregatori con le funzioni annoverate nell'allegato X della CEI 0-21 in qualità di RO (Remote Operator).

D12 Si ritiene che, ai 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?

R12 Sì, sarebbe utile, si potrebbero estrarre profili medi, stagionalità, statistiche funzione di parametri ambientali ecc.

D15 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?

R15 Sì, sarebbe utile, si potrebbero estrarre profili medi, stagionalità, statistiche funzione di parametri ambientali ecc.

D16 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"?

R16 Si ritiene interessante la proposta dell'introduzione di una tariffa del tipo "time-of-use power based".

D17 Qualora si optasse per un'applicabilità selettiva di questa struttura tariffaria, quali procedure di pre-qualifica dei POD si riterrebbe preferibile adottare? O sarebbe preferibile un'applicazione indifferenziata, onde evitare fenomeni di "auto-selezione"

R17 Sono da preferirsi una procedura di pre-qualifica utilizzando sia il fattore di predominanza degli utilizzi efficienti e del Coefficiente ECF.

D18 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?

R18 Si ritiene necessario avviare una fase di consultazione per definire gli aspetti sopra elencati ed i fattori che potranno definire la pre-qualifica di accesso a tale tariffa, e di poter implementare quindi la tariffa a partire dal 01 Gennaio 2025.

D19 Si condivide la proposta di introdurre una nuova tipologia contrattuale dedicata alle pertinenze dell'abitazione principale?

R19 Sì, si condivide la proposta di introdurre una nuova tipologia contrattuale dedicate alle pertinenze dell'abitazione e si ritiene inoltre fondamentale procedere, a prescindere dalla tipologia contrattuale, con la pubblicazione di un chiarimento in merito alla possibilità per le CE di realizzare ed operare IdR. A tal proposito si fa notare che l'erogazione del servizio di ricarica avviene tramite POD di consumo (=la SdR): nel rispetto delle previsioni del TIAD dovrà eventualmente essere questo "POD-consumatore" ad accreditarsi come membro della CER e non il proprietario del mezzo in carica. Il beneficiario di eventuali incentivi erogati sull'autoconsumo diffuso sarebbe la CER stessa che, si ricorda, avrà ampia libertà per ridistribuire il beneficio ottenuto (non è quindi certo che il beneficio possa essere trasferito in tutto o in parte al consumatore finale che ha ricaricato il suo veicolo).