

# **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**

Consultazione ARERA 540/2023/R/eel del 23 novembre 2023

---

Osservazioni di Elettricità Futura  
18/1/2024

## Osservazioni di dettaglio

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?

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

Inoltre, concordiamo con gli obiettivi e i vincoli individuati dall'Autorità per l'intervento regolatorio.

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?

Condividiamo un approccio come quello proposto, in cui la nozione di utilizzo razionale ed efficiente delle reti elettriche assuma un perimetro multidimensionale. Segnaliamo però che l'introduzione di coefficienti di merito statici, rischierebbe di peggiorare la qualità del servizio di ricarica anche laddove non sussistano reali e specifiche esigenze della rete.

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

Crediamo 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 utilizzatori di EV.

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?

Riteniamo potenzialmente interessante l'avvio di progetti pilota, o sandbox regolatorie, al fine di sostenere lo sviluppo di modalità di ricarica innovative e le modalità d'integrazione V2X.

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?

Comprendiamo 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). Riteniamo tuttavia che l'approccio "a carte carburante" disegnato potrebbe comportare sia ulteriore incertezza – per via della necessità di un nuovo intervento legislativo volto a concretizzare quanto proposto – che un importante allungamento delle tempistiche – in luce della necessità di mettere a terra le disposizioni di dettaglio relative al meccanismo (su tutti la platea dei percettori, l'individuazione del soggetto gestore, eventuali modalità di richiesta).

Riteniamo infatti 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 acquistano un nuovo veicolo elettrico operano una scelta vincolante per un periodo compreso tra i 5 e i 10 anni.

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 – può quindi assumere quei caratteri di stabilità che sono finora mancati alle modalità di sostegno diretto, spesso a sportello, che non hanno raggiunto, nelle esperienze precedenti, l'obiettivo di garantire l'automatismo e la certezza nell'esigibilità del servizio.

In ogni caso, riteniamo che eventuali misure alternative quali quelle ipotizzate nel documento di consultazione (sconti ad automobilisti elettrici o meccanismi di agevolazioni dirette ai CPO) dovrebbero in ogni caso essere complementari alla tariffa BTVE o alle nuove strutture tariffarie che si applicheranno dopo il 2024 alla ricarica pubblica.

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?

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?

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?

Q6. 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 complesso. 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.

In alternativa all'attuale struttura tariffaria della BTVE, condividiamo la proposta RPubb-1 di evoluzione della tariffa BTVE con corrispettivi fissati tramite un'articolazione in fasce orarie così come dettagliato al punto Q7, al fine di incentivare la ricarica in intervalli temporali in cui gli utenti finali possano beneficiarne maggiormente. In questo caso, però, occorre valutare attentamente gli impatti economici, tecnici e gestionali di tali misure, considerato anche che non tutte le IdR attualmente disponibili sul mercato sono in grado di supportare la nuova formulazione tariffaria. Proponiamo, quindi, ad ARERA di mantenere come volontario l'accesso alla nuova tariffa BTVE, permettendo quindi a chi non volesse farlo di continuare a usufruire della formulazione attuale.

Con riferimento, invece, alle ipotesi avanzate dall'Autorità per la modifica della tariffa BTVE, è necessario che l'Autorità definisca in un apposito documento da porre in consultazione gli eventuali requisiti d'accesso alla BTVE ulteriori rispetto a quelli già attualmente previsti, tenendo conto che la proposta di indicatori di merito statici rischierebbe di limitare la velocità di ricarica delle colonnine anche laddove non ci siano esigenze di rete.

Q7. Tra le diverse articolazioni prospettate dall'Autorità per i corrispettivi monomi BTVE, riteniamo attuabile soltanto la struttura BTVE bioraria. A tale proposito è fondamentale che la tariffa sia costruita in modo da riflettere, nelle ore al di fuori della fascia F3, l'attuale livello della tariffa BTVE (o comunque lievemente superiore) e quindi che siano mantenute le fasce orarie attualmente definite dall'Autorità e che l'incremento dei corrispettivi monomi in fascia F1 e F2 non sia superiore del 20% rispetto ai livelli dell'attuale BTVE. In ogni caso, al fine di consentire i necessari interventi sui sistemi informativi e di fatturazione nonché sui processi operativi di tutti gli operatori coinvolti (venditori, distributori, CPO, MSP), riteniamo necessari adeguati tempi di implementazione stimabili in almeno 9 mesi dalla pubblicazione della delibera relativa alla nuova struttura tariffaria. A tale proposito, i focus group dovranno comunque costituire un'ulteriore fase di confronto per approfondire benefici e dettagliare gli aspetti implementativi.

Una struttura tri-oraria, e in particolare una che preveda che la differenziazione delle ore di picco sia a discrezione dell'impresa di distribuzione, andrebbe a intaccare l'operatività a carico delle società di vendita complicando eccessivamente la fatturazione senza produrre benefici ulteriori rispetto a quelli derivanti l'adozione di una struttura bi-oraria.

Q8. Condividiamo l'ipotesi di una eventuale modifica dell'impianto tariffario, ma è necessario che lo stesso sia definito su fasce orarie.

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

Q9. Riteniamo che i punti di connessione in MT siano molto importanti per lo sviluppo e l'implementazione delle IdR sul territorio nazionale. Di conseguenza, prevedere una tariffa MTVE può avere un impatto positivo sui piani di investimento realizzati dagli operatori del settore, favorendo una maggiore diffusione dei punti di connessione in MT sul territorio nazionale, che permetterebbe di sfruttare al meglio le potenzialità dei punti di ricarica per i veicoli elettrici.

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?

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

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

Accogliamo positivamente la proposta di monitoraggio dell'impatto sulla rete di una stazione di ricarica in luoghi accessibili al pubblico in funzione del rapporto tra la potenza erogata ai veicoli e quella richiesta. Tuttavia, è necessario che ARERA chiarisca le attività conseguenti a tale controllo.

Facciamo comunque presente che il disegno esposto nel documento non sembra operare distinzioni basate sulle modalità d'utilizzo delle infrastrutture di ricarica pubbliche (urbano - autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie). Riteniamo importante segnalare il carattere 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.

Relativamente al coefficiente ECF, trattandosi di un parametro statico che rischierebbe di non riflettere le reali esigenze di rete e di peggiorare la qualità del servizio per il cliente anche laddove non ci siano criticità di rete, proponiamo che si utilizzi esclusivamente invece a fini analitici e di monitoraggio e non invece come un driver per la definizione della soluzione di connessione o di premialità/incentivi relativi al processo di connessione. Riteniamo comunque utile approfondire il tema nell'ambito dei focus group di dettaglio.

14. 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?

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 (orario o quattrario) 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?

Q14. Per quanto riguarda la proposta di estensione della sperimentazione, esprimiamo perplessità sul potenziale accesso dei condomini. Infatti, i condomini che hanno un unico POD che alimenta sia gli spazi comuni che, spesso, gli ascensori sono alimentati da una fornitura di elettricità che non può essere limitata/interrotta per evitare un'interruzione del funzionamento degli stessi. Considerato quindi che l'applicazione di una soglia di potenza 16,5 kW al POD condominiale potrebbe rivelarsi controproducente, l'estensione alla sperimentazione potrebbe essere prevista per i soli condomini nei quali fosse presente un POD dedicato alla ricarica dei veicoli elettrici separato da quello dei servizi comuni. Segnaliamo inoltre ulteriori aspetti che andranno considerati anche nell'ambito del Focus Group:

- qualora le richieste relative alla stessa cabina secondaria fossero numerose si potrebbero riscontrare problemi di gestione sulla rete;
- sarà necessario creare di meccanismi di coordinamento e scambio delle informazioni tra Distributore e GSE, nonché modalità di contatto con il cliente per organizzare i sopralluoghi.

Facciamo infine presente che, anche ai fini di una più corretta gestione delle forniture, occorrerebbe che nell'ambito del Registro Centrale Ufficiale (RCU) gestito dal SII sia attribuita una specifica qualifica sia ai POD che partecipano alla sperimentazione per la ricarica privata che ai POD dedicati alla ricarica pubblica.

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"?

Seppur in linea di principio la proposta potrebbe risultare interessante, riteniamo necessario approfondire e valutare le implicazioni e le modalità attuative della tariffa "time-of-use power-based" (che in ogni caso dovrebbe essere strutturata secondo le fasce orarie attualmente definite dall'Autorità). Occorre comunque tener presente che l'attuazione di tale misura tariffaria comporterebbe oneri economici e gestionali significativi per gli operatori coinvolti. Pertanto, in un'ottica di semplificazione e di minimizzazione dei suddetti oneri gestionali, non riteniamo percorribile l'ipotesi di applicazione selettiva o "prequalifica" in funzione della tipologia di utilizzo del POD. Anche in questo caso devono essere opportunamente valutati le modifiche ai sistemi e i tempi di implementazione della misura, che stimiamo non essere inferiori a 12 mesi.

Andrebbe chiarita la modalità di fatturazione da applicare nel caso di forniture UDA con potenza impegnata tra 15 e 30 kW in quanto per questo tipo di POD attualmente la fatturazione, nel caso sia installato un limitatore della potenza prelevata, avviene sulla base della potenza contrattuale.

17. 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"?

Occorre chiarire e dettagliare meglio la misura ai fini della sua applicazione.

In ogni caso, riteniamo sempre preferibile adottare un criterio di applicazione indifferenziata, al fine di evitare di aggravare ulteriormente i processi.

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?

Non è possibile definire le tempistiche di implementazione. A mero livello di stima, riteniamo che un periodo di circa 12 mesi possa essere sufficiente, ferma restando la necessità di avere maggiore contezza degli elementi tecnici di dettaglio. Per tale motivo, sarebbe utile approfondire e valutare gli impatti della tariffa “time-of-use power-based” che l'Autorità vorrebbe implementare, in sede di focus group. È inoltre fondamentale, ai fini dell'implementazione della tariffa, che i flussi informativi tra gli attori coinvolti contengano tutte le i dati necessari.

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

Condividiamo la proposta avanzata dall'Autorità, che permette di superare una discriminazione 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.

Riteniamo tuttavia importante segnalare alcuni aspetti necessari al fine di giungere a una rapida applicazione della tariffa. In particolare, occorre:

1. specificare il soggetto che dovrà effettuare la raccolta della documentazione catastale e anche chiarire che venditori e distributori non dovranno essere incaricati di effettuare verifiche di veridicità della documentazione inviata dai clienti, in quanto tali verifiche dovrebbero essere rimandate ad un soggetto terzo (auspicabile, pertanto, un procedimento analogo a quello previsto dalla delibera 541/20) );
2. fornire indicazioni su cosa accade ai contratti già attivi;
3. chiarire le modalità con cui avviene il passaggio;
4. specificare le aliquote IVA e le accise da applicare visto che trattasi di tariffa a “struttura mista”;
5. prevedere congrui tempi di attuazione che dipenderanno da come verrà effettivamente strutturato il processo.

Con riferimento al limite di 7 kW proposto per la nuova tipologia “pertinenze”, suggeriamo di valutare l'opportunità di incrementare tale soglia a 10 kW, al fine di consentire una connessione trifase. Questo spunto (come altri elementi di carattere tecnico) potrebbero essere meglio approfonditi in sede di focus group con anche il coinvolgimento dei DSO.

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

Non condividiamo l'introduzione di un limite di potenza dei POD Usi domestici, in quanto esistono utenze domestiche con POD aventi potenza superiore ai 16 kW. Peraltro, in un'ottica di incentivare l'elettrificazione

dei consumi domestici la soglia dei 15 kW, potrebbe risultare limitante in determinati contesti, nel caso di utilizzo diffuso di tecnologie elettriche efficienti.

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

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





Elettricità Futura, la principale Associazione della filiera industriale nazionale dell'energia elettrica, ha l'obiettivo fondamentale di promuovere lo sviluppo del settore elettrico italiano nella direzione della transizione energetica, un percorso di rilancio della filiera industriale che consente di creare notevoli benefici per l'economia e l'occupazione aumentando la sicurezza, l'indipendenza, la sostenibilità e la competitività dell'Italia.

Elettricità Futura è iscritta al Registro di Trasparenza UE n°: 068354541533-02

[www.elettricitafutura.it](http://www.elettricitafutura.it) | [segreteria@elettricitafutura.it](mailto:segreteria@elettricitafutura.it)

