

## COMMENTI E OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO PER LA 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 il presente documento il Gruppo A2A formula le proprie considerazioni in relazione ai restanti spunti di consultazione di cui al DCO 540/2023/R/EEL, in aggiunta a quanto già condiviso con l’Autorità nel mese di dicembre 2023.

### Premessa

In linea generale il Gruppo A2A accoglie con favore la pubblicazione di questo documento di consultazione in quanto, come evidenziato anche recentemente in sede di audizione, la definizione di un nuovo quadro regolatorio che abiliti l’elettrificazione dei consumi rappresenta un tassello fondamentale nel percorso di decarbonizzazione del nostro Paese.

**L’importanza del quadro regolatorio è ancora più rilevante nella promozione della mobilità elettrica, in particolare per quanto concerne le infrastrutture di ricarica a bassa potenza**, per le quali – come ampiamente illustrato in risposta al DCO 449/2022/R/EEL – non sono previste forme di incentivazione, a differenza di quanto previsto per le infrastrutture di ricarica fast e ultra-fast, ma che **rappresentano un elemento fondamentale per lo sviluppo della mobilità elettrica soprattutto negli ambiti urbani** in cui il ricorso alla ricarica privata nei box è limitato.

A2A segnala che parallelamente al processo di consultazione in oggetto è **fondamentale implementare in tempi brevi quanto previsto dal Dlgs 210/2021 (articolo 23, comma 6) relativamente alle agevolazioni per la connessione dei punti di ricarica in quanto il costo di connessione incide in modo rilevante sulle decisioni di investimento**. Si auspica quindi una rapida pubblicazione del documento di consultazione inerente alla revisione del TIC.

Infine, si coglie l’occasione per esprimere **apprezzamento sia per gli interventi regolatori emanati con la Delibera 634/2023/R/EEL**, con particolare riferimento alla proroga della BTVE e all’intenzione di introdurre, già a partire dal 2025, le prime modifiche al quadro regolatorio oggetto della presente consultazione, **sia per l’avvio di momenti di confronto con i principali stakeholder del settore**, coinvolgendo in particolare **gli operatori della distribuzione**. Questi momenti di confronto rappresentano, infatti, un’opportunità per riflettere sullo stato attuale della mobilità elettrica e per discutere delle principali criticità emerse negli ultimi anni relative alla gestione delle reti di distribuzione.

***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 obiettivi e vincoli dell’intervento regolatorio illustrati nel documento di consultazione.

**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 l'individuazione del fattore proposto nel documento di consultazione (Efficient Charging Factor).

Se l'elevata richiesta di potenza rispetto a quella effettivamente erogata dalle infrastrutture di ricarica rappresenta una delle principali criticità che i distributori si trovano a dover gestire rispetto allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica, si ritiene che all'introduzione di un fattore come quello proposto, seppur utile, siano da preferire interventi di natura regolatoria che incentivino maggiormente i CPO a dimensionare la potenza di connessione delle infrastrutture di ricarica alle reali necessità di ricarica (sia con riferimento alla situazione attuale, sia al plausibile sviluppo nel breve-medio periodo).

Come illustrato in risposta allo Spunto S10, **si ritiene preferibile un meccanismo che consenta fin da subito di ottimizzare lo sfruttamento della potenza in fase di richiesta di connessione**. Tale intervento risulta particolarmente adatto per le infrastrutture di ricarica ad alta e altissima potenza (> 100 kW), per le quali la potenza di erogazione prevale sui volumi di energia erogata.

**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 a quanto illustrato nel punto precedente, si evidenzia come – in linea generale – i nuovi interventi previsti dalla regolazione dovrebbero minimizzare il più possibile gli impatti sugli attuali sistemi di fatturazione.

**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 condividono le considerazioni in merito alle agevolazioni tariffarie previste dal D.Lgs. 199/2021.

Con riferimento alla possibilità di erogare forme di supporto dirette ai CPO da parte del Governo sfruttando il fattore di utilizzo desumibile dalla PUN (come elemento discriminante per consentire l'accesso all'incentivo), si evidenzia come tale approccio (seppur condivisibile) rischia di incentivare anche IdR caratterizzate da bassi livelli di servizio riconducibili ad errate scelte di posizionamento.

Un incentivo esplicito dedicato ai CPO – di cui si auspica comunque l'introduzione – andrebbe costruito con l'obiettivo di sostenere uno sviluppo armonico ed efficiente delle infrastrutture di ricarica (ad esempio riconoscendo l'incentivo sulla base dell'energia erogata dalle colonnine) e senza favorire le infrastrutture di ricarica ad alta potenza che hanno già beneficiato di strumenti di incentivazioni quali i fondi PNRR.

Si condivide la perplessità espressa nel DCO in merito all'introduzione di sub-meter in gestione al DSO per lo scorporo della misura dell'energia erogata alle infrastrutture di ricarica. Tale soluzione pare particolarmente inefficace soprattutto per quanto riguarda la localizzazione di tale sub-meter.

**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?**

Si condivide quanto proposto, soprattutto dal punto di vista dell'efficientamento della potenza di connessione, come riportato nella risposta al punto S10.

**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?**

**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?**

Posto che si ritiene fondamentale il mantenimento di una tariffa del tipo BTVE, se ne condivide la declinazione multioraria che tenga conto di un uso efficiente della rete elettrica (fattore ECF). L'utilizzo di un tale criterio per discriminare la possibilità di accesso alla tariffa appare preferibile (almeno per il momento) rispetto all'adozione di requisiti tecnici sulle infrastrutture (per i quali appare opportuno attendere un pieno sviluppo del mercato di queste soluzioni, ad oggi ancora limitate).

Con l'obiettivo di evitare impatti negativi in termini di remunerazione dell'investimento per le infrastrutture di ricarica esistenti, si suggerisce di mantenere – almeno in sede di prima applicazione della nuova tariffa – il punto di break-even tra BTVE e BTAU sui valori di fattore di utilizzo attuali. Per le stesse ragioni, rispetto ai tre modelli posti in consultazione appare preferibile l'adozione di una tariffa bioraria costruita in modo da riflettere, nelle ore al di fuori della fascia F3, l'attuale livello della tariffa BTVE (o comunque lievemente superiori).

In subordine, si esprime preferenza per la proposta "tariffa trioraria globale", che consente da un lato di favorire la ricarica notturna e, al tempo stesso, di non penalizzare eccessivamente quella diurna (con particolare riferimento alle infrastrutture esistenti).

Si segnala inoltre come un pieno trasferimento dei benefici derivanti dalle tariffe agevolate ai prezzi dei clienti finali non dipenda solo dai prezzi praticati dai CPO ma anche da quelli adottati dagli MSP (che possono avere logiche anche diverse rispetto al gestore dell'infrastruttura di ricarica). **Questo vale in particolare quando le agevolazioni previste dalle tariffe sono di entità contenuta**. Maggiore è il livello di agevolazione, più efficace potrà essere il trasferimento di parte del beneficio al cliente finale, aumentando quindi la possibilità di modificare le proprie abitudini di ricarica (passando dalla ricarica diurna a quella nelle ore serali/festive).

La proposta relativa alla tariffa trioraria locale, invece, appare a nostro avviso di più complessa implementazione.

Si condivide infine l'orientamento di limitare i passaggi da BTVE a BTAU (e viceversa), anche per evitare maggiori oneri a carico dei distributori legati alle attività operative.

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

Si condividono le perplessità illustrate dall'Autorità in merito all'adozione di una tariffa ad hoc per le infrastrutture di ricarica in MT. Ad avviso della scrivente, l'introduzione di un meccanismo di incentivazione esplicito per questa tipologia di infrastruttura appare sicuramente preferibile rispetto all'introduzione di una tariffa dedicata agevolata.

Si suggerisce in ogni caso comunque di:

- dare seguito al mandate del DLGS 199/2021 volto ad agevolare questo tipo di infrastrutture di ricarica intervenendo in riduzione dei costi di connessione in funzione del fattore tecnico di sfruttamento della potenza (si rimanda allo spunto di consultazione successivo per maggiori dettagli);
- valutare la possibilità di introdurre forme di agevolazione tariffaria per le infrastrutture di ricarica connesse in MT (ad esempio con modalità simili alla proposta LPriv-2) qualora non dovessero essere introdotti nel breve periodo meccanismi di supporto dedicati.

**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?**

Si condivide la proposta di introdurre coefficienti per valutare l'impatto sulla rete di distribuzione delle stazioni di ricarica.

In linea generale, **si evidenzia come ad oggi la criticità maggiore per i DSO legata allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica sia la totale assenza di meccanismi di premialità/incentivo nel corretto dimensionamento della potenza di connessione da parte dei CPO**. Più nel dettaglio, l'attuale quadro regolatorio spinge i gestori delle IdR a richiedere potenze di connessione pari al massimo erogabile dalle infrastrutture di ricarica (nonostante i bassi tassi di utilizzo evidenzino come l'effettiva erogazione della potenza massima si registri in poche ore all'anno). Questa tendenza comporta da un lato un incremento dei costi per gli utenti finali (legati ai maggiori oneri di rete), senza che però tale capacità venga pienamente ed efficacemente utilizzata.

L'introduzione di un coefficiente come quello proposto (volto a selezionare i CPO meritevoli di accesso alle tariffe agevolate valutando l'utilizzo efficiente della capacità di rete) va sicuramente in questa direzione, **ma occorre a nostro avviso prevedere l'introduzione di un segnale di tipo economico**. Senza quindi impattare sull'attuale (e futura) struttura monomia della BTVE, si segnala fin da subito l'opportunità di prevedere (ad esempio) dei maggiori oneri sulle richieste di connessione di IdR che non prevedano un adeguato bilanciamento tra potenza massima erogabile e potenza di connessione (il costo potrebbe essere via via diminuito al crescere del valore del coefficiente ECF, prevedendo quindi delle agevolazioni per le IdR che consentono un utilizzo efficiente della rete). Una proposta di questo tipo potrebbe trovare riscontro anche nella prossima consultazione relativa alla revisione del Testo Integrato Connessioni, nel quale – come illustrato da ARERA nel DCO – saranno illustrate anche le proposte per favorire la connessione delle IdR.

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

Si veda la risposta allo spunto di consultazione #10.

**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 quartorario) di un campione di POD BTVE? Quali tipi di informazioni si ritiene potrebbero venire estratte elaborando una tale base dati?**

Nessuna osservazione.

**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”?**

Si condivide la proposta di introdurre una struttura tariffaria come quella proposta. Più nel dettaglio, **a nostro avviso l’applicazione di questa nuova struttura tariffaria andrebbe estesa anche ad alcune forme di ricarica pubblica** (p.e. ricarica di quartiere o ricarica lenta).

Con particolare riferimento alle infrastrutture di ricarica ad alta potenza, si potrebbe valutare la possibilità di incrementare – al contempo – i corrispettivi in quota potenza qualora il picco di ricarica mensile dovesse verificarsi nelle ore diurne (fascia F2 e/o F1). Tale intervento andrebbe nella direzione di responsabilizzare maggiormente i CPO nel dimensionamento della potenza di connessione richiesta al DSO.

**S17. 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”?**

**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?**

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

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

Si condivide l’introduzione della tariffa “pertinenze”, così come le modifiche proposte del TIT. Al fine di evitare possibili criticità tecniche (e maggiori oneri) per i distributori, si suggerisce di incrementare la soglia di potenza almeno a 10 kW (consentendo quindi una connessione trifase). Questo agevolerebbe anche la compatibilità con le principali auto elettriche in circolazione.

Con l’obiettivo di favorire lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica anche nei luoghi non accessibili al pubblico, si suggerisce di valutare la possibilità di estendere questa nuova tipologia di contratto anche a condomini e/o aree commerciali (consentendo quindi l’intestazione del POD a soggetti terzi).

Oltre a quanto presentato al punto 5.5 (infrastrutture di ricarica condivise) si propone alternativamente l’attivazione di un POD dedicato alla ricarica dei veicoli con tariffa BTVE

come attualmente in vigore (solo quota energia, non quota potenza). In questo caso il condominio (intestatario del POD) potrebbe scegliere due differenti approcci in base alla presenza all'interno del condominio stesso di stalli di parcheggio assegnati o condivisi:

1. In caso di stalli assegnati a ciascun condomino, chi interessato potrebbe procedere all'installazione di una wallbox dotata di misuratore non fiscale e ripartire in questo modo i costi di ricarica dei veicoli.
2. In caso di stalli condivisi il condominio dovrebbe procedere con l'installazione di una wallbox con accesso regolato da un sistema di accesso univoco (card, applicazione smartphone, password, ...) per permettere una suddivisione dei consumi di ricarica dei veicoli.

L'assenza di quota potenza in questo caso sarebbe giustificata dal fatto che l'investimento in una ricarica "riservata" ai condomini risulta meno vantaggioso in termini di tempi di rientro dell'investimento.

**S21. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito a quanto esposto con riferimento al cold ironing?**

**S22. 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.