

RISPOSTA RSE AL DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE 540/2023/R/eeI

INIZIATIVE REGOLATORIE A SUPPORTO DELLA PROGRESSIVA DECARBONIZZAZIONE DEI CONSUMI E PER L'ATTUAZIONE DELLE DISPOSIZIONI CONTENUTE NEL D.LGS. 210/21 E NEL D.LGS. 199/21 IN TEMA DI MOBILITÀ ELETTRICA. PROPOSTE DI REVISIONE DELLA REGOLAZIONE

OSSERVAZIONI GENERALI

[AUTORE OSSERVAZIONE GENERALE] : <Contenuto osservazione generale>

OSSERVAZIONI PUNTUALI ALLE RICHIESTE IN CONSULTAZIONE

4. Obiettivi e vincoli dell'intervento regolatorio:

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?

L'obiettivo "incentivare comportamenti degli utenti che possano ridurre la spesa tariffaria (per Rete e OGS) per l'energia prelevata a fini di ricarica elettrica di veicoli in luoghi accessibili al pubblico (come auspicato dal D.Lgs. 199/2021) e di alimentazione elettrica di navi in porto (idem, dal DDL Concorrenza)" è interpretato in materia estensiva per la parte di ricarica dei veicoli elettrici poiché il D.Lgs 201/2021 pone prioritarie le caratteristiche tecniche di accesso e non quelle tariffarie. Ogni aspetto economico si pone in via secondaria. Relativamente invece all'alimentazione di navi nel DDL Concorrenza è, al contrario, effettivamente posto come prioritario l'aspetto economico. Si ritiene pertanto consigliabile riformulare il paragrafo distinguendo, per maggior chiarezza, tra le differenti categorie considerate di mezzi alimentati elettricamente e sottolineando la priorità, almeno per la ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico, degli aspetti tecnici su quelli economici.

5. I criteri di regolazione per uno sviluppo razionale ed efficiente delle reti elettriche:

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?

Sì, è utile cominciare a lavorare ad indicatori quantitativi di efficienza delle reti elettriche, tuttavia la questione richiede studi dedicati. Idealmente una rete "efficiente" dovrebbe minimizzare il costo di sistema per il supporto di nuove connessioni di carichi flessibili... In generale il documento riporta i

principali fattori che contribuiscono ad un uso razionale ed efficiente delle reti elettriche. Alcuni aspetti non sono però considerati. Nel Box II punto c. si considera solo la distribuzione di potenza giornaliera e settimanale. I problemi principali sulle reti di distribuzione, anche alla luce dei nuovi carichi presenti sulla rete (pompe di calore, veicoli elettrici), non si realizzano solo su archi settimanali, ma anche stagionali o mensili.

Sebbene il documento di consultazione sia concentrato sull'utilizzo della rete da parte dei carichi (Box II), per un utilizzo razionale ed efficiente della rete elettrica devono essere considerati anche la generazione distribuita e la capacità del distributore di regolazioni avanzate della rete. Per quanto riguarda la generazione possono essere condotte considerazioni uguali e simmetriche a quelle fatte per i carichi. La capacità dei gestori di rete di conoscere e modificare lo stato della rete è invece uno dei fattori abilitanti per l'abilitazione dei servizi di flessibilità. Inoltre, anche senza arrivare a regolazioni complesse, azioni semplici possono determinare importanti benefici, come l'uso delle misure dei contatori per individuare le criticità, l'uso del variatore sotto carico in cabina primaria per la regolazione della tensione e l'eventuale adozione di controllori locali anche in potenza reattiva.

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?

Un ACA¹ stipulato non necessariamente su un unico POD potrebbe essere un buon strumento per l'efficientamento dell'utilizzo della rete. Ad esempio, ci potrebbe essere il caso di un CPO titolare di 4 POD dedicati alla ricarica EV da 150 kW ciascuno che garantisce, tramite ACA col DSO, un prelievo massimo complessivo mai superiore ai 200 kW. A fronte di questa garanzia il DSO potrebbe rilassare i tempi del rafforzamento rete e gli utenti finali godrebbero fin da subito di una infrastruttura capillare e, per la maggior parte del tempo ad alta potenza.

Il TIC e il TICA potrebbero essere aggiornati prevedendo costi e potenze di connessione variabili nel tempo. Questo potrebbe essere utile soprattutto per quelle utenze (es. depositi TPL) ad alta potenza e relativamente facili da controllare da parte dell'utilizzatore finale.

Infine, sebbene non rientri direttamente nelle prerogative dell'Autorità di regolazione, uno dei fattori che limita l'espansione efficiente della rete è il rilascio tempestivo delle autorizzazioni da parte delle amministrazioni competenti. Una più efficiente gestione delle autorizzazioni, unita all'individuazione delle aree idonee non solo per nuovi carichi e generatori, ma anche delle infrastrutture di rete (es. Cabine primarie) sono elementi importanti per la pianificazione della rete.

8. Agevolazioni alternative, mirate agli utilizzatori della ricarica “pubblica”:

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?

C'è un apprezzamento per il fine della proposta alternativa avanzata, soprattutto nella parte dove si menziona la possibilità di interventi basati su criteri di merito personali come reddito ISEE e il non possesso di una IdR privata. Fra i criteri di merito possibili, si suggerisce anche di valutare, per chi non possiede IdR private sottese ad un POD di proprietà:

- una premialità basata sulla distanza casa-lavoro (questo dato in Danimarca, per esempio, è già usato come parametro per riconoscere agevolazioni fiscali)
- Una premialità basata sul km medio annuo percorso

¹ <https://www.ceer.eu/documents/104400/-/-/e473b6de-03c9-61aa-2c6a-86f2e3aa8f08>

Altre osservazioni relative al Paragrafo 8

L'Italia ha un alto tasso di residenze condominiali e in molte città la possibilità per il singolo cittadino di disporre di una IdR privata è relativamente bassa. Una infrastruttura pubblica capillare e a bassa potenza può sopperire a questo problema se in grado di offrire un servizio affidabile e a costi ragionevoli. I punti di ricarica di tale infrastruttura avrebbero anche un FUE più alto rispetto ai livelli registrati oggi sia per le IdR pubbliche che private. In sintesi: molto bene con gli incentivi mirati sulle esigenze degli utilizzatori finali. In ottica di efficienza della rete e di alzare i FUE, serve che vengano vendute auto elettriche che fanno tanti chilometri, non solo seconde auto da usare nei centri storici.

9. Misure tariffarie per la ricarica in luoghi accessibili al pubblico:

5. 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?

Essendo già delineate nuove possibili evoluzioni della sperimentazione, ed esistendo già oggi sul mercato le tecnologie necessarie ad implementarle, si suggerisce di estendere la BTVE come è oggi solamente fino al 2024 e di anticipare già al 2025 la nuova sperimentazione BTVE.

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?

Sì, si condivide. Anche se la variazione oraria di prezzo dovrebbe essere già incentivo per un utilizzo più efficiente della connessione, subordinare l'accesso ad una tariffazione più conveniente al possesso di requisiti tecnici di controllabilità stimolerà l'adozione di sistemi di ricarica con maggiori margini di ottimizzazione.

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?

Condividendo la proposta di riformulazione della tariffa BTVE, si evidenzia come bisogna trovare un buon compromesso tra indirizzamento ottimale dei consumi e facilità di scelta da parte degli utenti. La bioraria è un buon compromesso di semplicità, in quanto si limita a due fasce e riflette le tariffe domestiche, e benefici di rete, in quanto sono incentivate solo le ore di basso carico. Potrebbe essere implementata in una prima fase di transizione. La terza variante (trioraria locale) è di più difficile realizzazione dai punti di vista della complessità presentata ai consumatori. Tuttavia, proprio per i benefici esposti (ricarica di quartiere) predilige i distributori locali dotati di maggiore "sensibilità" sugli aspetti socioeconomici territoriali locali, e varrebbe la pena introdurla dopo aver abituato gli utenti a tariffe flessibili nell'arco della giornata. Oltre a ciò, si può affermare che l'area sottesa definita nel terzo grafico, quello corrispondente alla variante, è inferiore tra le tre e perciò implica una teorica minor spesa per l'utente in linea con gli obiettivi del Dlgs 201/2021.

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?

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

Si ritiene opportuno avviare la sperimentazione tariffaria MTVE in situazioni analoghe a quelle che hanno portato all'avvio della sperimentazione per la tariffa BTVE.

La sperimentazione, non necessariamente estesa a tutto il territorio nazionale, potrebbe coinvolgere uno spettro di infrastrutture di ricarica dedicate a veicoli pesanti a basso fattore di utilizzo. Data la varietà di soluzioni adottate nelle varie città, occorre valutare in modo specifico l'opportunità di far rientrare nella sperimentazione alcune tipologie di infrastrutture di ricarica per autobus urbani del TPL (anche alla luce della proposta di obiettivo *emissioni zero*, qualora confermata <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/10/16/council-agrees-on-new-rules-to-strengthen-co2-emission-standards-for-heavy-duty-vehicles/>).

Si segnala, inoltre, quanto sperimentato nel progetto EU Assured (standardizzazione di infrastrutture e dispositivi per l'interoperabilità per la ricarica per mezzi TPL - <https://assured-project.eu> , <https://cordis.europa.eu/article/id/406951-charging-towards-electric-bus-and-charger-interoperability/it>).

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

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?

La proposta (introduzione di coefficienti) è assolutamente condivisibile, sebbene non ci siano elementi per poter valutare l'efficacia dell'ECF in sede di pianificazione ed esercizio della rete. Si ritiene utile condurre un'attività di ricerca specifica sull'argomento che, premessa la disponibilità dei dati di consumo sulle infrastrutture esistenti, consenta di definire gli indicatori più opportuni. RSE si propone per lo svolgimento/coinvolgimento di tale analisi.

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

Per caratterizzare il profilo di consumo può essere utile ai DSO sapere se sono installati congiuntamente alle colonnine dei sistemi di generazione distribuita o di accumulo.

Al momento è ancora difficile valutare nel dettaglio l'impatto sulla rete elettrica delle diverse tipologie di stazioni di ricarica. Le simulazioni hanno mostrato che in genere più bassa è la potenza di ricarica, minori sono gli impatti sulla rete. Questi risultati dipendono però dalle abitudini di ricarica delle utenze e dalle modalità di controllo dei gestori delle colonnine, fattori che non sono ancora noti o definiti. Per esempio, per quanto riguarda le ricariche domestiche, la combinazione di abitudini di ricarica intelligenti e di strategie accorte dei gestori, promosse eventualmente da alcune azioni regolatorie, potrebbero già favorire la ricarica notturna, riducendo in genere gli impatti sulla rete. Se, invece, il picco di ricarica delle ricariche domestiche si sovrapponesse a quello delle utenze domestiche preesistenti, l'impatto sarebbe molto maggiore. Un altro esempio è rappresentato dalle stazioni di ricarica ad alta potenza e con numerosi punti di ricarica: se sono progettate per avere alti fattori di utilizzo (tramite logiche di load balancing, installazione congiunta di sistemi di accumulo...) e sono installate in punti poco favorevoli della rete, grazie alla disponibilità di mappe di Hosting Capacity dei distributori, il loro impatto sarebbe sicuramente inferiore rispetto a installare in modo casuale sul territorio molte colonnine a bassa potenza, ma con piccoli fattori di utilizzazione.

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

Sì. La possibilità di aumentare il FUE risiede nella differenza tra il tempo necessario per la ricarica e il tempo di sosta del veicolo. Sarebbe necessario avere i momenti di disconnessione di ogni veicolo alla rete elettrica, che purtroppo non sono disponibili dai soli dati di energia dei POD. Tuttavia, sarebbe comunque utile stimare, sulla base dei tempi di avvio della ricarica, delle energie prelevate e del numero di ricariche, quale altra configurazione ottimale di infrastruttura e di gestione dei carichi si potrebbe proporre andando a soddisfare gli stessi bisogni degli utenti.

Al fine di valutare potenziale ulteriori coefficienti in aggiunta a quanto proposto, i profili di consumo sono essenziali. Tuttavia, al fine di valutare l'impatto sulla rete, rivestono un ruolo altrettanto importante anche i profili di consumo associato a POD di diversa natura (residenziali, industriali, terziario) in quanto solo dalla combinazione di tutte le tipologie di consumo e produzione energetici è possibile svolgere analisi approfondite sulle tematiche relative alla pianificazione/esercizio della rete (e.g. efficacia e convenienza dei servizi locali di flessibilità).

Altre osservazioni relative al Paragrafo 10:

11. Luoghi non accessibili al pubblico: sperimentazioni:

13. 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?

Si concorda con l'idea di subordinare l'accesso alla sperimentazione al possesso di un SdR conforme a quanto prescritto nell'AllegatoX della CEI 0-21. Di conseguenza si suggerisce di NON riaprire la sperimentazione a nuovi soggetti finché non saranno disponibili sul mercato i dispositivi CIR, al fine di non stimolare acquisti di SdR che poi non saranno conformi allo standard tecnologico.

Una volta che si saranno verificate le condizioni per riaprire la sperimentazione, servirà un'opera di comunicazione sui media nazionali per informare i potenziali acquirenti di EV della possibilità di fare parte della sperimentazione. Ciò avrebbe una duplice utilità:

- Fornire uno stimolo all'acquisto
- Fornire, in modo autorevole e istituzionale, gli elementi di informazione base sulle tecnologie/soluzioni legate alla ricarica degli EV

Tale sforzo va anche indirizzato verso la formazione per i concessionari che vendono EV per promuovere la sperimentazione. Sarebbe utile che al momento dell'acquisto venisse offerta in automatico la possibilità di aderire alla sperimentazione.

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?

Tenere conto della risposta data al punto 13.

15. Si ritiene che, a fini di ricerca e di messa a punto di nuove strategie di controllo e aggregazione dei carichi, potrebbe essere utile disporre di dati relativi al profilo temporale di prelievo (oraria o 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?

Sì, sarebbe utile disporre dei dati dei profili di prelievo degli utenti aderenti alla 541/20. Si potrebbe misurare l'efficacia dell'aumento di potenza disponibile in F3 in termini di sfruttamento da parte dell'utente delle ore notturne e di allungamento dei tempi di ricarica se questa misura non fosse disponibile.

Altre osservazioni relative al Paragrafo 11:

Si riporta all'attenzione dell'Autorità che la sperimentazione in corso in RSE sull'AllegatoX ha evidenziato un ostacolo nello sfruttamento automatico della 541/20 da parte di una SdR. Infatti, il protocollo Chain2 non comunica la variazione di potenza disponibile al contatore, impedendo al CIR di sfruttare il vantaggio dell'aumento di potenza.

12 Luoghi non accessibili al pubblico: ricarica e altre applicazioni:

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

Si ritiene in generale positivo promuovere iniziative di sensibilizzazione verso le problematiche di sostenibilità della rete in cui gli utenti finali possono effettivamente avere parte attiva ed un ritorno economico.

A livello locale è vero che esistono alcune condizioni in cui la fascia F3 presenta picchi di utilizzo della rete, come ad esempio in ambiente cittadino durante le ondate di calore. Se qualche DSO segnalasse la cosa come critica, si propone di definire dei criteri geografici di concessione di questa proposta tariffaria.

Infine, si sottolinea che i carichi citati (trasporto pubblico, trasporto navale, cold ironing, etc) non sono dotati delle caratteristiche di flessibilità necessarie a sfruttare i vantaggi offerti dalla proposta LPriv-2, ma che ne potrebbero beneficiare in modo utile altre utenze con carichi più flessibili già a disposizione.

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"?

Non si ritiene che diverse tipologie di utenze debbano essere trattate diversamente nell'accesso a questa struttura tariffaria. Potrebbero emergere criticità locali, ma questa è una cosa positiva: permetterà di anticipare e individuare per tempo i migliori indicatori e le migliori soluzioni.

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?

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

Si ritiene, in via generale, fondata la proposta di modifica in quanto migliorativa. Tuttavia, si segnala che la sperimentazione in corso sull'Allegato X (Dic. 2024) potrebbe consentire una soluzione più semplice rispetto ad una modifica del TIT. Proponiamo di attendere l'esito di suddetta sperimentazione prima di procedere con le modifiche proposte.

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

Si ritengono, in via generale, fondate le proposte di modifica, fermo restando le osservazioni al punto precedente.

Altre osservazioni relative al Paragrafo 12:

13. Tariffe applicabili al cold ironing:

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

Si ritengono parzialmente fondate le considerazioni esposte poiché nell'accezione più estesa di *cold ironing* possono essere incluse tutte le forme di elettrificazione di trasporto navale, compresa la ricarica per il movimento di natanti di media taglia, in particolare dedicati a servizi di trasporto pubblico e continuità territoriale. In questo senso il decreto MIMS-MEF del 6 ottobre 2022 (<https://www.confetra.com/wp-content/uploads/circ255-2022.pdf>) prevede fondi, oltre che per il *cold ironing* in senso stretto, anche attraverso retrofit, per l'elettrificazione dei collegamenti con le isole. In più il rapporto MIT "Decarbonizzare i Trasporti" di aprile 2022 (<https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-09/STEMI-Decarbonizzare%20i%20trasporti-ITA.pdf>) identifica in tabella 4 (pag. 70) come prioritaria l'elettrificazione delle rotte navali brevi. Considerando perciò l'elettrificazione di natanti di taglia media, la quantità di porti che potrebbero essere oggetto di elettrificazione delle banchine risulta essere molto maggiore e non necessariamente legata a SdC. Potrebbe quindi verificarsi inoltre la presenza di infrastrutture di ricarica di proprietà diretta dell'armatore, casistica considerata nel caso studio danese del progetto europeo E-Ferry (<https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5cfbf7f6f&appId=PPGMS>). Tale complesso quadro induce a suggerire l'opportunità, prima di trarre conclusioni definitive, di un'approfondita verifica dei possibili reali sviluppi a tutto tondo del comparto marittimo elettrificato, dai mezzi ai porti di ricarica, non limitandosi perciò al *cold ironing* in senso stretto, ma anzi avvalendosi di quanto risultante da *best practise* regolatorie in ambito europeo.

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?

Sulla base di quanto espresso precedentemente, si ritiene possano essere avanzate proposte in seguito ad analisi più approfondite sui possibili sviluppi dell'elettrificazione del comparto marittimo in Italia (in particolare per quanto concerne il trasporto pubblico), avvalendosi anche di *best practice* regolatorie in ambito europeo.