

---

## 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

**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 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 periodo nella definizione delle tariffe. Con particolare riferimento al medio periodo, si ritiene necessario un confronto ad hoc.

**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?**

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.

**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?**

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.

Si ritiene invece necessario prevedere un intervento diretto dell'Autorità volto ad agevolare la ricarica pubblica, evitando di prevedere un eventuale utilizzo di fondi dello Stato.

**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?**

Si ritiene poco fattibile lo sconto OGS anche alla luce del dibattito, aperto da tempo, sulla possibilità di eliminarli dalle bollette inserendoli in fiscalità generale. Ciò renderebbe inutile ogni eventuale provvedimento.

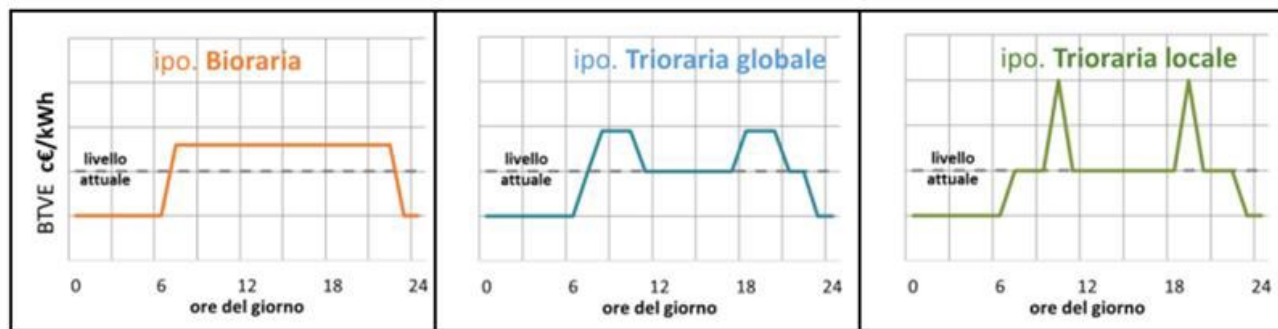
Piuttosto, si concorda con la possibilità di mantenere la tariffa monomia, ad oggi, unico modo volto al supporto della mobilità elettrica.

**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?**

Si ritiene la tariffa multi-oraria una buona soluzione ma 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 mettere in campo 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.

**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?**

Si evidenzia la necessità di mantenere una struttura incentivante per i CPO, come ad esempio la tariffa BTVE, per ridurre i costi operativi ad oggi elevati a causa della limitata diffusione degli EV. Ciononostante, si ritiene interessante la possibilità di valutare un nuovo meccanismo di definizione della tariffa BTVE, ad esempio su base multi-oraria. Tra gli schemi proposti, riteniamo che il più efficace sia lo schema della tariffa trioraria globale, al contrario, si ritiene troppo frammentata la struttura della BTVE trioraria locale data la presenza di molti DSO.



**9. 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 riguardo alla possibilità, in mancanza della previsione di una MTVE monomia in €/kWh, 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 nell'implementazione di una tariffa MTVE che preveda, ad esempio, una quota di potenza ridotta.

**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 espresse in merito all'impatto sulla rete di una installazione?**

Si ritiene necessario definire un meccanismo di incentivazione per i siti in MT, sottoforma di incentivi diretti o incentivi tariffari. Se la proposta è quella di incentivi di tipo tariffario e definiti sulla base del parametro ECF, questo potrebbe essere un meccanismo interessante per i CPO ma, non essendo indicato come questo verrà definito, è difficile dare un parere sin da ora. Eventualmente, si ritiene interessante l'implementazione di un incentivo analogo alla BTVE tri-oraria globale anche per la MT.

Inoltre, 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.

**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 (oraria o quartorario) 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. Atlante è disponibile a cooperare attivamente sin da subito con ARERA.