



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

*Spett.le **Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente**
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling
Direzione Servizi di Sistema e Monitoraggio Energia
Corso di Porta Vittoria 27
20122 Milano*

Milano, 18 gennaio 2024

Osservazioni DCO 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”

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?

Condivideremmo gli obiettivi presentatici, così come la strutturazione di un metodo che riesca a contemperarli. In un periodo storico di transizione come quello presente e con i target chiari ed ambiziosi che l’Europa e l’Italia si sono dati per lo sviluppo della mobilità elettrica le azioni da mettere in pratica a favore di un cambio di modello sono infatti ancora molte. Tali azioni dovranno tuttavia, come ben segnalati all’interno del Documento, essere “*future proof*”, e portare quindi a sviluppi del sistema elettrico desiderabili e non in contrasto con una generale sostenibilità economica degli investimenti sulla rete elettrica.

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?

Condivideremmo un approccio come quello propostoci, in cui la nozione di utilizzo razionale ed efficiente delle reti elettriche assuma un perimetro multidimensionale. Riterremo che all’interno di questo quadro dovrebbe trovar spazio anche un fattore g) “*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).

Riterremo infatti che il concetto di utilizzo razionale delle reti debba passare



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

necessariamente anche da una rispondenza tra le potenze disponibili ai punti di ricarica e gli utilizzi del cliente (che 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 EV driver.

S.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?

Riterremmo interessante la valutazione di progetti pilota e regulatory sandboxes al fine di sostenere applicazioni innovative come le prime applicazioni commerciali V2X.

S.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?

Comprenderemmo 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). Riterremmo 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 importante allungamento delle tempistiche – in luce della necessità di mettere a terra le *technicalities* del meccanismo (su tutti la platea dei percettori, l'individuazione del soggetto gestore, eventuali modalità di richiesta) -.

Riterremmo 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 vanno ad acquistare un nuovo veicolo operano spesso di fatto una scelta vincolante per un periodo compreso tra i 5 ed i 10 anni).

Riterremmo che 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 presentateci nel Documento, che risultano condivisibili, possa assumere quei caratteri di stabilità che sono finora mancati alle modalità di sostegno diretto, spesso a sportello, che hanno nelle esperienze precedenti mancato il bersaglio dell'automatismo e della certezza nell'esigibilità.

In subordine a quanto segnalato, laddove maturasse comunque l'intervento legislativo prospettato all'interno del DCO, riterremmo particolarmente utile il coinvolgimento degli eMSP in fase di design del meccanismo e nell'implementazione dello stesso. Riterremo infatti che i soggetti commerciali menzionati possano svolgere un ruolo di "facilitatore" per



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

i clienti finali, supportandoli nelle procedure di richiesta/qualifica necessarie all'accesso alla misura in parola.

S.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?

La tariffa BTVE ad oggi riveste una grande importanza per gli operatori, e per l'intero comparto della ricarica a pubblico accesso. Riterremmo quindi fondamentale garantire un periodo di proroga della tariffa attuale calibrato al 31 dicembre 2025, così da offrire agli operatori un'adeguata visibilità sugli investimenti in essere e futuri.

Per quanto riguarderebbe poi il periodo successivo al 31 dicembre 2025, condivideremmo i principi adottati nella valutazione di modifiche evolutive della tariffa, ritenendo anche però che la modifica propostaci per il periodo post-transitorio possa presentare aspetti di aggravio amministrativo per i retailer, a fronte di vantaggi non proporzionali in ordine al raggiungimento degli obiettivi di supporto allo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica pubblica pervasiva, alla base della tariffa BTVE.

Rispetto alle argomentazioni presentateci all'interno del documento, sottolineeremmo infatti come la massimizzazione delle ore di utilizzo dell'infrastruttura di ricarica a pubblico accesso risulti il principale elemento d'interesse dell'esercente nel momento in cui valuta, e va ad operare, investimenti in questo settore. Per l'operatore non risulterebbe quindi in nessun modo auspicabile l'utilizzo per periodi prolungati del regime BTVE.

S.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?

Riterremmo che due dei principali elementi di forza e di successo della tariffa BTVE siano stati la stabilità e la semplicità. Due elementi che hanno permesso di aprire il mercato, in quanto anche operatori di dimensioni ridotte, o relativamente estranei al mondo energetico hanno potuto cominciare una nuova operatività, e allo stesso tempo di non gravare eccessivamente sull'operatività dei retailer.

Anche alla luce di questi elementi, come segnalato allo spunto precedente riterremmo maggiormente utile il mantenimento della BTVE come disegnata ad oggi, limitandone però l'accesso per periodi prolungati. Riterremmo infatti che il problema individuato all'interno del Documento di Consultazione non sia legato tanto ad una struttura BTVE mal costruita (in



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

quanto riterremmo che la BTVE svolga egregiamente un proprio compito di sostegno al take-up della nuova mobilità elettrica), ma a potenziali usi patologici e scorretti della stessa. Sottolineeremmo inoltre come un'articolazione tariffaria che favorisca la ricarica pubblica notturna possa esser funzionale e interessante soltanto per quelle infrastrutture cittadine a bassa potenza. Altre infrastrutture presso autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie risulterebbero svantaggiate da una BTVE così come prospettata.

S.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?

In subordine a quanto già indicato ai previ spunti S.6 e S.7, riterremmo di preferire la bioraria nazionale, anche alla luce di aggravii operativi che le altre strutture potrebbero sollevare presso i venditori d'energia, e della maggiore semplicità di comprensione del prezzo applicato per l'utente finale.

S.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?

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

Comprenderemmo e condivideremmo l'approccio di cautela adottato dal Documento relativamente all'introduzione di una tariffa MTVE, soprattutto a fronte dei dati disponibili per quanto riguarda la tariffa BTVE. Una proliferazione di infrastrutture in MT poco utilizzate andrebbe infatti a scontrarsi con l'obiettivo di utilizzo razionale delle reti segnalato all'interno del documento. Riterremmo tuttavia che l'idea di una tariffa MTVE non andrebbe del tutto scartata, ma riconsiderata limitando l'accesso alla stessa nel tempo. Una tariffa MTVE potrebbe infatti permettere l'infrastrutturazione, con potenze adeguate alla location, delle autostrade, strade extraurbane principali e strade extraurbane secondarie, soprattutto nelle regioni del sud (dove il numero di BEV circolanti ancora non rende economicamente possibile l'apertura di detti punti). Riterremmo che un'infrastrutturazione comprensiva del paese a una sola velocità possa sostenere l'indirizzo all'acquisto di BEV, sia al sud come al nord del paese (dove la possibilità di viaggiare senza eccessive pianificazioni su tutto il territorio nazionale può ancora pesare nelle scelte d'acquisto delle motorizzazioni). Per evitare possibili comportamenti non virtuosi, che pesano sull'operatività delle reti



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

elettriche senza benefici per l'ecosistema di mobilità del paese, saremmo favorevoli all'introduzione di limitazioni in termini di accesso alla misura. Si potrebbe valutare ad esempio una possibilità di accesso limitata nel tempo (5 anni dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura).

S.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?

Comprenderemmo, e idealmente condivideremmo, lo spunto presentatoci dal Documento volto alla creazione di un indice di merito per la valutazione dell'efficienza per il sistema delle singole installazioni, al fine di subordinare l'accesso a futuri schemi incentivanti ad uno score di efficienza minima.

Faremmo però presente che il disegno presentatoci non opererebbe distinzioni relative all'utilizzo delle infrastrutture (privato/pubblico, urbano/autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie). Riterremmo in tal senso importante segnalare il carattere sempre 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. Riterremmo maggiormente utile che per ogni tipologia di ricarica (esplicitate al paragrafo precedente) siano predisposti criteri di valutazione d'efficienza, flessibili, che permettano (motivandole in base a esigenze particolari/caratteristiche della location) l'adozione di soluzioni impiantistiche differenti da quelle che il valore numerico dell'indicatore potrebbe identificare come best practice, senza inficiare sulla possibilità di accesso a misure di sostegno.

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

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

Riterremmo molto utile la condivisione da parte dell'Autorità di dati di questo tipo, e di report sul modello di quanto fatto per la sperimentazione 541/2019. Dati relativi all'utilizzo



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

delle infrastrutture aderenti alla struttura di prezzo BTVE possono infatti ben aiutare gli operatori a comprendere i pattern di utilizzo delle infrastrutture di ricarica pubblica e a valutare eventuali cambiamenti nelle pratiche di utilizzo da parte dell'utenza.

S.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?

Riterremmo che il principale limite alla partecipazione alla sperimentazione da parte degli utenti sia disceso dalla presenza di *wallbox* già installate non conformi ai requisiti minimi di accesso richiesti. Tema che nei prossimi anni sarà probabilmente ancora più presente, anche alla luce delle numerose *wallbox* già installate con il superbonus (a fronte della mancanza di obblighi interni al meccanismo volti a sostenere il take up di *wallbox "smart"*).

Per sostenere la partecipazione alla sperimentazione riterremmo quindi importante la valutazione di una revisione dei requisiti di accesso, o il vaglio di regimi di sostegno volti all'acquisto di *wallbox smart* o dei citati *add-on/dongle* presentatici al punto 11.4 (quando tali apparecchiature saranno facilmente reperibili sul mercato).

Riterremmo che gli *add-on* (e un sostegno economico alla loro installazione) possano essere di fondamentale importanza anche dal punto di vista sociale: la mobilità elettrica infatti (ancora ai suoi inizi) presenta per il momento, come notato anche dal DCO 449/22, dei costi *up-front* superiori alle motorizzazioni tradizionali. Gravare ulteriormente i consumatori con spinte all'acquisto di *wallbox* sempre più costose potrebbe aggravare il problema dell'accessibilità, se non appunto accompagnato da incentivi/misure fiscali favorevoli (valutando anche eventuali limitazioni di merito tra i possibili beneficiari).

S.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?

Condivideremmo quanto prospettatoci nel 2024, la proroga della sperimentazione (e il mantenimento degli effetti per gli utenti che hanno già aderito) rappresenta un'iniziativa importante per lo sviluppo della mobilità elettrica, e per il sostegno presso i consumatori di abitudini di consumo meno onerose per il sistema.

La pubblicazione dei dati riguardo la sperimentazione risulta centrale per gli operatori, soprattutto in ottica prospettica per valutare possibili offerte innovative e modalità di ricarica sempre meno impattanti per il sistema.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

S.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?

Come osservato anche al previo punto S.12, riterremmo che i dati in questa fase storica abbiano un'importanza particolare, ed accoglieremmo quindi con favore la proposta.

S.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"?

Condivideremmo quanto propostoci, apprezzandone l'approccio propositivo adottato.

S.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"?

Riterremmo che la struttura tariffaria dovrebbe esser dedicata in via principale alla ricarica dei veicoli, ritenendo che per raggiungere questo obiettivo potrebbe bastare come pre-qualifica un'autodichiarazione relativa alla presenza di infrastrutture di ricarica alimentate dal POD in parola.

S.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?

A puro valore di stima riterremmo di poter identificare un valore di 12 mesi per la messa a terra operativa della tariffa, fermo restando la necessità di rimanere all'interno del sistema d'operatività attuale, in cui il valore di potenza da fatturare nelle diverse fasce orarie è fornito al retailer direttamente dall'operatore della distribuzione.

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



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

Apprezzeremmo quanto propostoci, questa nuova proposta di tipologia contrattuale risulterebbe molto importante per lo sviluppo del settore della ricarica privata. Riterremo infatti che la struttura propostaci permetterà di superare una discriminazione negativa 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*.

In merito allo sviluppo di infrastrutture condivise a livello condominiale riterremo inoltre che alcune possibili soluzioni possano esser quelle di incentivare l'installazione di nuovi POD dedicati alla gestione della ricarica, ad esempio dando la possibilità di installare gratuitamente i POD dedicati alla mobilità elettrica, soprattutto nei condomini, ma anche nei luoghi di lavoro, come avviene in altri Paesi UE come la Germania.

Anche l'utilizzo dei POD esistenti potrebbe essere incentivato, aumentandone la potenza, favorendo la gestione di ricariche tramite loadmanagement system, nonché facilitando l'installazione di tali sistemi, a monte della wallbox, che gestiscano i carichi complessivi della casa.

Da ultimo, con riferimento ai suggerimenti normativi ipotizzati, riterremo sicuramente condivisibile quello di introdurre modifiche al Codice Civile in materia di maggioranze assembleari. Come già avvenuto per altri interventi normativi si potrebbe infatti suggerire di abbassare il quorum assembleare al 33%.

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

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

S.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?

Restando comunque come sempre a piena disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento ed eventuale opportunità di confronto in tema, rinnoviamo tutti i nostri più cordiali saluti.

Paolo Ghislandi