
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”

OSSERVAZIONI UTILITALIA

1. Premessa

Utilitalia apprezza il percorso avviato dall'Autorità con il DCO 449/2022 e ora con il presente DCO, in quanto le considerazioni, le analisi e gli scenari sviluppati in materia di elettrificazione e decarbonizzazione portano a prevedere un impatto significativo sulle reti di distribuzione dell'energia elettrica sia dal punto di vista di infrastruttura fisica che digitale.

Un'accelerazione importante alla realizzazione delle Infrastrutture di ricarica elettrica è inoltre stata imposta dal PNRR (M2C2, L.I. 4.3) che prevede la realizzazione entro il 2026 di oltre 21.000 punti di ricarica sia in ambito urbano che extraurbano.

In questo contesto, l'incremento della potenza richiesta da parte dei Clienti finali comporterà necessariamente ingenti investimenti, soprattutto sulle reti di distribuzione in bassa tensione, in un arco temporale ristretto.

Peraltro, in tema di uso efficiente delle infrastrutture, concetto più volte richiamato nel DCO e condivisibile, appare evidente come la questione sia dirimente in particolare le IdR a uso pubblico, in quanto il loro utilizzo sarà inevitabilmente condizionato dalle abitudini dei Clienti.

Di seguito si riportano le risposte agli spunti posti in consultazione di maggior interesse.

2. Spunti di consultazione

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?

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?

R6. Fermo restando la necessità di specifici e successivi approfondimenti, si condivide in linea generale l'introduzione di una BTVE multioraria, anche subordinata al rispetto del requisito di uso efficiente della rete elettrica (fattore ECF). L'utilizzo di un tale criterio per discriminare la possibilità di accesso alla tariffa appare preferibile (almeno in una prima fase) rispetto all'adozione di requisiti tecnici sulle infrastrutture. Si ritiene che, al fine di favorire lo sviluppo delle IdR, il punto di break-even andrebbe mantenuto (almeno in una prima fase) ai valori attualmente vigenti. In ogni caso, gli approfondimenti richiamati sono necessari soprattutto nel caso si voglia considerare in futuro l'implementazione proposta di una nuova BTVE trioraria condizionata a un indice di efficienza (uguale a livello nazionale oppure locale), al fine di individuarne tutte le possibili implicazioni in termini informatici e gestionali in capo ai vari soggetti della filiera coinvolti.

R7. 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 superiore). In subordine, si esprime preferenza per la proposta “tariffa trionfaria nazionale”, 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).

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?

R10. Si condivide la proposta di introduzione del coefficiente per valutare gli impatti dell'infrastruttura di ricarica sulla rete.

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”?

R16. Si condivide l'introduzione della struttura tariffaria proposta. In particolare, a nostro avviso andrebbe prevista la possibilità di utilizzarla anche per IdR ad accesso pubblico (in alternativa alla nuova BTVE).

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

R19. Si condivide la proposta di introdurre la nuova tariffa “pertinenze”. Nello specifico si ritiene che la soglia di potenza proposta pari a 7kW sia troppo contenuta rispetto alle possibili esigenze dei Clienti: per tale ragione, nonché al fine di evitare possibili criticità tecniche (e maggiori oneri) per i DSO, si propone di estendere il campo di applicazione della “tariffa pertinenze” anche a potenze fino a 11kW con connessione trifase.

Inoltre, relativamente al vincolo di applicazione sull'abitazione principale, per favorire l'accesso alla tariffa e quindi alle agevolazioni economiche, si ritiene utile individuare un altro parametro – per esempio la persona fisica - che sia più facilmente e univocamente identificabile, ma al contempo permetta al Cliente di accedere, sulla base delle proprie esigenze, anche in altre abitazioni diverse da quella principale. Ciò fermo restando il vincolo di riconoscere una sola agevolazione per persona fisica.



www.utilitalia.it

UTILITALIA | Piazza Cola di Rienzo 80/A | 00192 Roma