



Autorità di regolazione per energia reti e ambiente

Documento di consultazione 540/2023/R/eel

Osservazioni di Energia Libera



Il presente documento contiene le ulteriori osservazioni di Energia Libera al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (**Autorità**) 540/2023/R/eel, recante *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 (DCO)* (18 gennaio 2024, prot. n. 8, inviato a protocollo@pec.arera.it).

* * *

Considerazioni generali

Energia Libera ribadisce l'apprezzamento per il DCO e per l'atteggiamento propositivo dimostrato dall'Autorità a favore della mobilità elettrica. Si condividono altresì gli obiettivi dell'intervento prospettato, volti a rimuovere possibili ostacoli allo sviluppo una rete di ricarica capillare su tutto il territorio nazionale, garantendo al contempo uno sviluppo razionale delle reti.

Risposte agli spunti di consultazione

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 gli obiettivi presentati, e si condivide la strutturazione di un metodo che riesca a contemperarli. Infatti, in un periodo storico di transizione come quello presente e con i *target* chiari ed ambiziosi che il Continente ed il Paese si sono dati in ordine allo sviluppo della mobilità elettrica, le azioni da mettere in pratica a favore di un cambio di modello sono ancora molte. Come ben evidenziato nel DCO, tali azioni dovranno essere *future proof* e portare a sviluppi del sistema elettrico desiderabili e non in contrasto con la 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?

Si condivide un approccio come quello proposto, in cui la nozione di utilizzo razionale ed efficiente delle reti elettriche assume un perimetro multidimensionale. Si ritiene che all'interno di questo quadro dovrebbe trovare 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). Infatti, il concetto di utilizzo razionale delle reti deve passare necessariamente anche da una rispondenza tra le potenze disponibili ai punti di ricarica e gli utilizzi del cliente, il quale 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?

Si ritiene potenzialmente interessante l'avvio di progetti pilota, o *sandboxes* regolatorie, al fine di sostenere lo sviluppo di modalità di ricarica innovative; si segnalano, ad esempio, la ricarica a bassa potenza integrata a sistemi d'illuminazione pubblica e le modalità d'integrazione rete/veicolo 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?

Si comprendono le problematiche formali e sostanziali relative al mandato assegnato all'Autorità dall'art. 57, comma 12, del DL 16 luglio 2020, n. 76 e s.m.i.; si ritiene tuttavia che l'approccio *a carte carburante* potrebbe comportare ulteriore incertezza (a cagione 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 tutte la platea dei percettori, l'individuazione del soggetto gestore ed eventuali modalità di richiesta).

Uno dei principali problemi relativi allo sviluppo della mobilità elettrica nel Paese, in questi primi anni, è legato alla visibilità e alla chiarezza del quadro normativo, tanto per gli operatori economici quanto per i clienti che, quando vanno ad acquistare un nuovo veicolo, operano una scelta vincolante per un periodo compreso tra i 5 e i 10 anni. Si ritiene 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 presentate nel DCO, 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 nel DCO, si ritiene particolarmente utile il coinvolgimento degli eMSP in fase di *design* del meccanismo e nell'implementazione dello stesso. Si ritiene infatti che i soggetti commerciali menzionati possano svolgere un ruolo di *facilitatore* per i clienti finali, supportandoli nelle procedure di richiesta/qualifica necessarie all'accesso alla misura in parola.



S.5 – Osservazioni già inviate all'Autorità il 18 dicembre 2023

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?

Si ritiene 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 poco esperti, 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*. Si ritiene quindi maggiormente utile il mantenimento della BTVE come disegnata ad oggi, in quanto il problema individuato dal DCO non è legato tanto ad una struttura BTVE mal costruita (la BTVE svolge egregiamente il proprio compito di sostegno al *take-up* della nuova mobilità elettrica) ma a potenziali usi scorretti della stessa. Si sottolinea inoltre come un'articolazione tariffaria che favorisca la ricarica pubblica notturna possa essere 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?

Si ritiene che la definizione dei corrispettivi applicabili nelle fasce orarie debba seguire una struttura bi-oraria, come quella proposta al punto i. della proposta RPubb-1. Una struttura tri-oraria, e in particolare una che preveda che la differenziazione delle ore di picco sia a discrezione dell'impresa di distribuzione, andrebbe a intaccare l'operatività a carico delle società di vendita complicando eccessivamente la fatturazione senza produrre benefici ulteriori rispetto a quelli derivanti l'adozione di una struttura bi-oraria.

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?

[n/a]

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?

Si comprende e si condivide l'approccio di cautela adottato nel DCO 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.

Tuttavia, si ritiene 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). Si ritiene 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 pesino sull'operatività delle reti elettriche senza benefici per l'ecosistema di mobilità del paese, si è 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?

Si comprende, e idealmente si condivide lo spunto presentato dal DCO, 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. Si fa presente però che il disegno presentato non opera distinzioni relative all'utilizzo delle infrastrutture (privato/pubblico - urbano/autostrade/strade extraurbane principali/strade extraurbane secondarie). Si ritiene 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. Si ritiene 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?

[n/a]

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

Si ritiene molto utile la condivisione da parte dell'Autorità di dati di questo tipo e di report sul modello di quanto fatto per la sperimentazione di cui alla delibera 541/2020/R/eel. Dati relativi all'utilizzo delle infrastrutture aderenti alla struttura di prezzo BTVE possono 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 – Osservazioni già inviate all'Autorità il 18 dicembre 2023

S.14 – Osservazioni già inviate all'Autorità il 18 dicembre 2023

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 quartorario) 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 al punto S.12, si ritiene che i dati in questa fase storica abbiano un'importanza particolare. Si accoglie 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"?

A puro valore di stima, si ritiene di poter identificare un valore di 12 mesi per la messa a terra operativa della tariffa, ferma 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.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"?

Si ritiene che la struttura tariffaria dovrebbe essere dedicata in via principale alla ricarica dei veicoli e 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?

[n/a]

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

Si ritiene che l’introduzione di una nuova tipologia contrattuale dedicata alle pertinenze dell’abitazione principale possa essere utile alla luce della sempre maggiore diffusione di queste tipologie impiantistiche. L’attuale sistema tariffario, che prevede l’utilizzo di tariffe BTAU, può infatti essere talvolta penalizzante per le abitazioni e i condomini dove vengono installate le *wallbox*. L’introduzione di una nuova tipologia contrattuale dovrà tuttavia prevedere tempi consoni per i necessari adeguamenti a sistemi di fatturazione nonché di aggiornamento delle informazioni lato SII. Inoltre, per favorire lo sviluppo di infrastrutture condivise a livello condominiale, si ritiene che alcune possibili soluzioni possano essere 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 dall’Autorità, si ritiene sicuramente condivisibile quello di introdurre modifiche al Codice Civile in materia di maggioranze assembleari. Infatti, come già avvenuto per altri interventi normativi, si potrebbe 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?

Si condivide la proposta di modifica del TIT laddove si voglia perseguire la strada della creazione di una nuova tipologia contrattuale, al fine di non lasciare aree sovrapposte all’interno del TIT. Anche in questo caso dovranno essere presi in considerazione i tempi necessari all’adeguamento dei sistemi di fatturazione e del SII.

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

[n/a]



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?

[n/a]

Alessandro Bianco - Segretario generale