



Osservazioni On Charge al documento per la consultazione 540/2023/R/EEL

Chi siamo

On Charge è un'azienda innovativa operante nel settore della mobilità elettrica con soluzioni e servizi distintivi per la ricarica di veicoli e per lo sharing di e-bike, e-scooter ed e-car. E' la prima azienda privata in Italia ad essere entrata nel mondo della ricarica dei veicoli elettrici e della mobilità in sharing, proponendo entrambe le soluzioni in tandem. Con una rete dislocata su tutto il territorio nazionale con più di 1.600 punti di ricarica acquisiti, l'azienda si sta estendendo in tutte le regioni italiane con l'obiettivo di ampliare l'offerta di servizi di ricarica aperta al pubblico in modo capillare.

Premessa

Apprezziamo l'attività svolta da ARERA che con la consultazione in oggetto ci fornisce l'occasione per condividere il nostro punto di vista rispetto alle proposte effettuate. Riteniamo, inoltre, le analisi di ARERA (anche relative al precedente documento 449/22) estremamente utili per comprendere l'attuale quadro regolatorio, normativo e tecnologico relativo alla mobilità elettrica e le sue possibili evoluzioni.

Rispetto a quanto riportato all'interno del documento di consultazione in oggetto, siamo senz'altro favorevoli a una regolazione che vada a contemperare sia l'esigenza di favorire la diffusione dei veicoli elettrici sul territorio sia uno sviluppo razionale ed efficiente delle reti elettriche. Considerando i suddetti obiettivi, capiamo l'intenzione dell'Autorità di modificare nei prossimi anni la tariffa da applicare alle colonnine di ricarica aperte al pubblico, tuttavia è importante sottolineare che la tariffa BTVE rappresenta al momento uno strumento essenziale per evitare un significativo aumento dei costi di fornitura legati alla ricarica, come evidenziato anche dalle analisi effettuate dalla stessa ARERA nella Tabella III.1. Apprezziamo, quindi, la decisione di prorogare la BTVE per il 2024 e di aprire nel medesimo anno dei *Focus Group sulla mobilità elettrica* propedeutici a valutare con gli operatori del settore una struttura tariffaria alternativa che non impatti eccessivamente sui costi del servizio. Tale tavolo di lavoro rappresenterà senz'altro un'occasione fondamentale per condividere le problematiche relative allo sviluppo della ricarica elettrica anche con i principali portatori di interesse nei settori della distribuzione e vendita di energia elettrica.

Ciò premesso, riportiamo di seguito le nostre risposte puntuali rispetto alle proposte effettuate dall'Autorità per la ricarica aperta 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?



Come anticipato in premessa, condividiamo la decisione dell'Autorità di prorogare la tariffa BTVE e di aprire un tavolo di discussione con gli operatori per valutare una tariffa alternativa compatibile con le esigenze di sviluppo del mercato. Rimarchiamo a tal proposito come la BTVE attuale andrebbe modificata solamente a valle di un'attenta analisi dei dati attualmente disponibili per evitare che una tariffa differente possa ostacolare lo sviluppo della mobilità elettrica, creando di fatto una barriera alla diffusione della rete di ricarica.

Si sottolinea a tal proposito che la BTVE (o una tariffa simile) rimarrà probabilmente essenziale soprattutto in quelle aree caratterizzate da contesti socioeconomici difficili e poco favorevoli alla diffusione della mobilità elettrica, non sarebbe a nostro avviso ovviamente opportuno creare un ulteriore ostacolo alla diffusione della mobilità elettrica in tali zone. Come già correttamente evidenziato dall'Autorità nel documento di consultazione in oggetto andrebbe, quindi, trovata una soluzione da applicare a partire dal 2025-2026 compatibile con l'attuale situazione del mercato, per poi valutare dal 2028 con gli operatori del settore la definizione di una struttura tariffaria di lungo periodo che tenga conto di un'analisi dei dati più aggiornati e delle esigenze della mobilità elettrica su tutto il territorio.

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 condivide l'ipotesi di una "nuova" BTVE multioraria, nella quale il costo delle componenti regolate nelle ore di minor carico per la rete elettrica risulti inferiore rispetto alle altre fasce orarie. In caso di applicazione di tale tariffa, saremmo disponibili ad adattare le nostre offerte commerciali per trasferire all'utente un segnale di efficienza nell'utilizzo della rete.

Non siamo invece in linea di principio favorevoli a subordinare la nuova BTVE a requisiti tecnici di controllabilità da remoto o di efficienza nell'utilizzo finale della potenza di connessione per le seguenti motivazioni:

- Le caratteristiche della struttura tariffaria BTAU (che ha un costo della quota potenza molto elevato) fanno sì che il costo unitario in caso di applicazione di quest'ultima in luogo della BTVE sia spesso molto significativo. L'applicazione della tariffa BTAU potrebbe essere quindi in diversi casi economicamente non sostenibile, motivo per cui negare la BTVE ad alcune colonnine già installate le renderebbe inutilizzabili;
- L'applicazione di requisiti tecnici si tradurrebbe probabilmente in costi e investimenti obbligatori a carico dei CPO, che sarebbero costretti a ribaltare sui prezzi applicati ai clienti finali i maggiori oneri;
- La BTVE è una tariffa vantaggiosa solo per quelle colonnine con un fattore di utilizzo inferiore al *break-even* con la BTAU. Si avrebbe quindi il paradosso di avere delle colonnine poco utilizzate, che producono quindi meno ricavi, ma per le quali l'investimento iniziale dovrebbe tenere conto di requisiti tecnici particolari necessari per accedere alla tariffa dedicata. Nella sostanza, i CPO sarebbero chiamati a spendere di più per le colonnine che fatturano meno;



- Solo i CPO in possesso di una determinata tecnologia potrebbero essere in grado di installare colonnine di ricarica, ciò andrebbe a limitare la concorrenza nel mercato della ricarica pubblica, che diventerebbe solo appannaggio di poche aziende (contrariamente ai principi di concorrenza previsti dalla normativa nazionale ed europea).

Fermo restando quanto sopra scritto, siamo in ogni caso sempre aperti a valutare soluzioni di ricarica compatibili con le esigenze di flessibilità della rete e ad offrire all'Autorità e agli operatori del settore elettrico il nostro massimo supporto per far sì che la mobilità elettrica possa svilupparsi nel modo più efficiente e sostenibile.

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?

Come spiegato da ARERA al punto 9.6, per i CPO di dimensione medio-piccola l'accesso alla BTVE è risultato finora limitato per via dello scarso interesse dei venditori, è importante a nostro avviso tenere conto di questo aspetto nella valutazione della soluzione da applicare. Riterremmo per questo preferibile la struttura BTVE bioraria, in quanto quest'ultima appare la soluzione di più semplice applicazione e quindi potenzialmente più fruibile per un maggior numero di venditori.

Andrebbe in tal caso applicato il corrispettivo BTIP alla fascia F3, e un corrispettivo più alto nelle ore diverse. Almeno per il 2026 non andrebbe applicato nelle ore diverse dalla fascia F3 un corrispettivo superiore al 20% rispetto all'attuale BTVE, ciò è necessario per evitare un significativo aumento dei costi in una prima fase di applicazione della tariffa nella quale i clienti dovrebbero prima modificare le loro abitudini di consumo in funzione di prezzi differenziati per fasce orarie. Si potrebbe in seguito valutare l'andamento dei consumi orari per capire se la tariffa Time-of-Use è stata efficace nello spostare i prelievi in fascia F3.

Infine, è importante considerare che per il cliente finale una eccessiva differenziazione di prezzo rischierebbe di creare condizioni economiche poco chiare e difficili da memorizzare, mentre una tariffa bioraria sarebbe a nostro avviso la soluzione ideale per proporre offerte semplici e in grado di favorire un ricorso efficiente alla ricarica.

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?

E' necessario che la definizione di una tariffa di tipo *Time-of-Use* vada di pari passo con una variazione delle offerte commerciali da parte dei CPO, per fare in modo che segnali di prezzo vengano trasferiti all'utente finale. Tuttavia, affinché sia possibile riadattare le loro politiche di prezzo rispetto all'andamento del costo dell'energia, è fondamentale essere in possesso di dati precisi e puntuali rispetto ai prelievi dei POD dedicati alla ricarica, suddivisi nelle diverse



fasce orarie. Nella nostra esperienza, invece, è capitato spesso che la misurazione dei prelievi dei POD si basasse su stime e non sui prelievi effettivamente realizzati. Tale problematica complica tra l'altro le interazioni con il fornitore di riferimento che fattura frequentemente un quantitativo di kWh decisamente superiore rispetto a quanto viene erogato dalle colonnine. Tale aspetto andrebbe senz'altro valutato durante i *Focus Group sulla mobilità elettrica*.

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

L'assenza di una tariffa dedicata in MT costituisce un elemento di ostacolo per lo sviluppo della ricarica ultraveloce, anche per tale motivo la nostra attività si è per ora concentrata su colonnine connesse in bassa tensione. Tenuto conto che sarà fondamentale creare sulle principali strade e autostrade una rete di ricarica di tale tipologia, sarebbe importante che ARERA definisse una tariffa dedicata alla ricarica aperta al pubblico anche per questa modalità di connessione. Ciò consentirebbe di rendere la ricarica aperta al pubblico appetibile per un numero maggiore di CPO, aumentando così la concorrenza in questo specifico mercato.

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 esposte in merito all'impatto sulla rete di una installazione?

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?

Come spiegato in risposta al punto 6, l'introduzione di limitazioni di accesso alla tariffa BTVE potrebbero rendere la gestione di alcune colonnine già installate economicamente non sostenibile, quindi siamo in linea di principio contrari all'introduzione del coefficiente ECF come "indice di merito" per l'accesso a nuove strutture tariffarie.

Si sottolinea a tal proposito come spesso le nostre installazioni già prevedano una potenza nominale delle prese di ricarica superiore rispetto alla potenza disponibile, funzionale a minimizzare il contributo di allaccio dell'infrastruttura.

Inoltre, non è sempre possibile limitare la potenza di allaccio al di sotto di una certa soglia in quanto:



- Non è sempre possibile richiedere più stalli di carica in una stessa strada, motivo per cui soluzioni quali quella dell'*hub* di ricarica descritta nel DCO 449-22 sono spesso inapplicabili;
- Una potenza disponibile troppo bassa impatterebbe negativamente sull'esperienza di ricarica del cliente che rischierebbe di avere tempi di ricarica molto più elevati in caso di collegamento di una seconda vettura sulla stessa IdR.

Si evidenzia poi che una limitazione della potenza disponibile risulterebbe utile solamente in presenza di congestioni di rete, l'applicazione di tale criterio selettivo su tutto il territorio nazionale e per tutti gli orari andrebbe quindi a rispondere a un problema che potrebbe essere in realtà circostanziato solamente ad alcune aree e in alcune specifiche fasce orarie.

Tenendo anche conto che una possibile nuova BTVE di tipo Time-of-Use presenterebbe una struttura già in grado di incentivare una riduzione degli impatti della ricarica sulla rete elettrica, riteniamo l'applicazione di un criterio di selezione come quello descritto eccessivamente penalizzante sia per gli operatori, sia per i clienti finali.

Infine, siamo favorevoli a ogni qualsiasi attività di ricerca che possa portare a un miglioramento delle condizioni di ricarica e a una maggiore disponibilità di dati soprattutto in questa fase di espansione del settore. Tali ricerche potrebbero essere anche utili per i distributori locali per capire le aree e gli orari più critici per la rete e formulare iniziative per quelle specifiche situazioni. Un'offerta mirata da parte delle infrastrutture di ricarica di servizi di flessibilità potrebbe a nostro avviso essere più efficace per le esigenze della rete rispetto a una limitazione all'utilizzo della BTVE che, come già evidenziato, si sostanzierebbe nella creazione di una barriera per lo sviluppo del mercato.