

Chi siamo

MOTUS-E è la prima associazione italiana costituita su impulso dei principali operatori industriali, del mondo accademico e dell'associazionismo ambientale e d'opinione per favorire la transizione del settore nazionale dei trasporti verso l'adozione massiva di mezzi sostenibili, promuovendo la mobilità elettrica e divulgandone i benefici connessi alla tutela ambientale.

MOTUS-E è una piattaforma di dialogo tra soggetti diversi, uniti dall'idea che stare insieme non significa perdere identità, ma rafforzarla, per vincere assieme la sfida che la rapida trasformazione del mondo dei trasporti ci mette davanti.

MOTUS-E vuole fare sistema, guidando il cambiamento verso un nuovo paradigma di mobilità. Per farlo, è necessario cambiare visione, business, prospettiva, in tre direzioni:

- Nel modo di interpretare la mobilità come servizio, sempre più connesso e condiviso;
- Nel modello di formazione, che riscopre nuove opportunità di lavoro in un business che crea valore;
- Nella prospettiva, per costruire una realtà che punta a raccogliere interessi diversi per veicolarli in
- modo operativo e concreto in un nuovo concetto di mobilità.

Risposte DCO 318 19

A. OSSERVAZIONI AI QUESITI RICARICA PUBBLICA

S15. Si condividono le considerazioni generali inerenti alla ricarica in luoghi accessibili al pubblico? Se no, si dispone di elementi informativi ulteriori che dovrebbero essere considerati in questa sede?

Nel corso dei prossimi anni i Costruttori di autoveicoli e tutta la filiera automotive sono chiamati a compiere uno sforzo imponente per attuare la transizione verso l'elettrificazione dei propri veicoli al fine di rispondere a obiettivi estremamente sfidanti in termini di riduzione delle emissioni inquinanti. In effetti, il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) prevede un incremento progressivo, anno su anno, di nuove immatricolazioni per raggiungere l'obiettivo cumulato di 1,6 milioni di auto elettriche pure al 2030, che se sommate alle auto ibride, incluse quelle a ricarica esterna (4,4 milioni), consentirebbero di arrivare a un valore complessivo di 6 milioni di auto elettrificate al 2030.

Affinché sia possibile raggiungere tali obiettivi (che potrebbero apparire anche conservativi rispetto ai target vincolanti di riduzione delle emissioni in capo ai Costruttori) e le conseguenti ricadute positive sull'ambiente e sulla società, è necessario che la proposta di nuovi modelli elettrificati sia accolta positivamente dal consumatore. Risulta indispensabile realizzare alcune condizioni che garantiscano al cittadino un quadro certo dal punto di vista normativo e di mercato e che forniscano valide motivazioni per scegliere la mobilità elettrica.

Numerose ricerche di mercato confermano che una riduzione consistente dei costi della ricarica pubblica che renda competitivo l'acquisto di un veicolo elettrico rispetto a uno convenzionale in un'ottica di *total cost of ownership* è sicuramente una delle principali leve per la diffusione della mobilità elettrica. Si valuta pertanto positivamente il proposito dell'Autorità di cogliere l'aggiornamento della regolazione tariffaria relativa alla ricarica dei veicoli elettrici per il semiperiodo dal 2020 al 2023 come opportunità per favorire la diffusione della mobilità elettrica.

Si ritiene tuttavia doveroso avanzare una serie di considerazioni generali e di proposte specifiche alle singole ipotesi di lavoro, che auspichiamo possano essere prese in considerazione con l'obiettivo condiviso di favorirne realmente la diffusione nel nostro Paese.

In linea generale, **si apprezza la prosecuzione di una tariffa monomia come la BTVE** in una fase di mercato come quella attuale in cui la diffusione dei veicoli elettrici è minima se non completamente assente in alcuni territori periferici. Questo ha consentito, almeno in parte, di posizionare infrastrutture di ricarica anche in punti dove l'investimento effettuato potrebbe non avere un proprio ritorno economico, ma dove è necessario installarle per "tranquillizzare" l'utente finale su una diffusione capillare delle infrastrutture di ricarica con l'obiettivo di eliminare la cosiddetta "ansia da ricarica". In effetti, pur in presenza di investimenti potenzialmente non remunerativi, si è sicuramente agevolati nel non dover pagare almeno oneri fissi ricorrenti per l'energia in assenza di volumi erogati.

Non si condivide, tuttavia, quanto scritto al punto 14.3 quando si sostiene che la tariffa BTVE pare poco utilizzata. Guardare ai dati del 2017 in un settore in così forte crescita potrebbe essere fuorviante considerando che allora molti operatori non esistevano (o avevano pochi punti attivati) e i pochi operatori che avevano effettuato installazioni erano di emanazione diretta dei distributori di energia elettrica che potevano non preferire la BTVE. Nel corso del 2018 e nel 2019 i POD con BTVE sono sicuramente aumentati. Come già scritto, la scelta della tariffa monomia è sicuramente preferibile in questa fase iniziale del mercato con volumi bassi, se non assenti.

Riteniamo per altro, come già analizzato nel posizionamento sul regime tariffario per la ricarica elettrica di MOTUS-E presentato in ARERA ad aprile 2019, che una riduzione della componente regolata della tariffa monomia BTVE, tale da avvicinarla ai livelli di prezzo di una ricarica domestica residente, da un lato favorirebbe tutte quegli utenti che non hanno possibilità di ricaricare in ambito domestico (o relative pertinenze), rendendo comparabili (e quindi maggiormente eque) le condizioni economiche di accesso per la ricarica pubblica e privata, dall'altro rappresenterebbe un costo infimo per il sistema elettrico rispetto al gettito totale; il tutto incentivando inoltre la nascita di nuovi utenti che, quando l'incentivazione non si riterrà più necessaria per volumi di vendite più significative, rappresenteranno una nuova fonte di gettito, e non di costo, per il sistema stesso.

Relativamente a quanto affermato ai punti 14.5 – 14.9, si condivide il fatto che sarebbe utile cercare di "appiattire" la curva di carico cercando di distribuire con soluzioni di *demand response* le ricariche elettriche

smorzando i picchi di potenza richiesta, al fine di minimizzare eventuali investimenti di adeguamento della rete da parte dei distributori di energia elettrica.

Tuttavia, a nostro avviso, è opportuno segnalare che:

- In ambito pubblico (e, seppur in misura minore, anche in ambito privato ad accesso pubblico) la funzionalità delle infrastrutture di ricarica dovrebbe essere quella di garantire al maggior numero di utenti la possibilità di ricaricare la propria auto elettrica. Di conseguenza sarebbe controproducente per raggiungere tale finalità ridurre la potenza di carico ed aumentare l'occupazione della presa da parte di un veicolo in ricarica che impedirebbe ad un altro utente di ricaricare. Sarebbe molto complesso (se non impossibile) diminuire la potenza erogata in ambito pubblico solo se si è a conoscenza che quella presa non potrebbe essere richiesta nelle ore successive da altro utente.
- Va inoltre considerato che molti comuni, nei propri regolamenti di sosta, stanno imponendo una permanenza massima di tempo agli utenti in ricarica a prescindere dalla quantità di energia erogata. Si pensi quindi ad un comune che impone un tempo massimo di ricarica di 2 ore ed un utente che, prelevando ad una potenza istantanea di 22kW, potrebbe ricaricare teoricamente 44kW da una normale presa di ricarica AC e che, invece, si vedrebbe "imposta" una ricarica da 22kW qualora il CPO fosse incentivato a ridurre la potenza di ricarica a 11kW secondo quanto espresso nel DCO.
- Un'ulteriore tematica da considerare è relativa alla distinzione tra il ruolo del CPO e quello del MSP in ambito pubblico. È infatti importante ricordare che la possibilità di modulare la potenza di ricarica con soluzioni di *demand response* è attuabile esclusivamente dal CPO mentre il rapporto con il cliente finale è curato e gestito dal MSP. Si pensi quindi alla possibile confusione che si potrebbe generare nel caso in cui il CPO moduli la potenza erogata dalla colonnina con soluzioni di *demand-response* imposte da tariffe "a monte" che incentivino tale comportamento e ad un MSP che dovrebbe gestire le conseguenze con il cliente finale.

Per tutti questi motivi, come sarà meglio specificato in seguito, al fine di raggiungere il giusto obiettivo di non concentrare le ricariche elettriche in determinate fasce temporali "più critiche" e relative ai picchi di domanda, appare preferibile una soluzione che incentivi l'appiattimento dei carichi per quei punti di ricarica che abbiano un rapporto punto di ricarica: veicoli elettrici utilizzabili di "1:1" (ad es ricarica privata) e non "1: molti" come succede in ambito pubblico.

Non riteniamo quindi utile al sistema vincolare la tariffa BTVE alla auto-limitazione dei carichi in ambito pubblico, considerando che tale obiettivo sarà comunque raggiunto da meccanismi di mercato per risorse di flessibilità (UVAR o UVAM).

Infine, riteniamo doveroso portare all'attenzione dell'Autorità che nel documento posto in consultazione il tema della ricarica cosiddetta "fast" lungo le principali reti stradali e nei centri abitati non viene affrontato con la dovuta rilevanza, nonostante la stessa sia un fattore chiave per favorire la diffusione della mobilità elettrica. Da numerose ricerche di mercato si evince che, dopo il costo elevato (inteso sia come costo iniziale del veicolo sia come costo della ricarica), la ragione principale che trattiene un potenziale acquirente dall'acquisto di un veicolo elettrico è il tempo di ricarica, considerato troppo lungo.



A causa di questo problema, il consumatore percepisce la mancanza del servizio di ricarica fast soprattutto lungo le reti autostradali (o nelle immediate vicinanze) e nelle aree geografiche poco servite come una ragione per non considerare l'elettrico ai fini dell'acquisto della propria auto.

A questo proposito, si rimanda alla proposta specifica contenuta nei commenti all'ipotesi di lavoro 3.

S. 16: Come si valutano le 4 ipotesi di lavoro sopra descritte? Si intendono offrire spunti utili per il perfezionamento di tali ipotesi?

Ipotesi 1

Relativamente all'Ipotesi di Lavoro 1 non si riscontrano eventuali difficoltà tecniche nell'implementazione ma, per quanto già espresso nella risposta precedente, si ritiene che l'obiettivo in ambito pubblico sia quello di ricaricare più veicoli elettrici possibili in una determinata unità temporale e con tale soluzione questo effetto verrebbe ridotto.

Ad ogni modo, qualora, per le ragioni esposte nel documento di consultazione, si volesse introdurre una premialità per i CPO che auto-limitano la potenza massimo erogabile da un POD asservito a impianti di ricarica, **si potrebbe prevedere una BTVE "standard" a chi non auto-limita le potenze dei POD ad un valore minore alla somma delle potenze delle singole prese di ricarica e uno sconto su questo valore standard a chi invece si dotasse di questi limiti spontaneamente.** In questo modo non ci sarebbe una penalizzazione eccessiva per le società che decidono di utilizzare POD pari alla somma delle potenze delle prese di ricarica sottese allo stesso POD. **La percentuale suggerita dal DCO (30-40%) ci sembra eccessiva e ci orienteremmo su valori tra il 15 e 20%.**

Si consideri, inoltre, che nella maggior parte dei casi i comuni stanno limitando la possibilità di installare in un determinato indirizzo (e quindi ad un singolo POD) ad un massimo di due prese di ricarica per evitare di dedicare più di due stalli di parcheggio alle auto elettriche. In questo modo, seguendo il ragionamento dell'Ipotesi 1, sarebbe veramente controproducente per lo sviluppo della mobilità elettrica limitare un POD ad una potenza minore di 44kW che aumenterebbe la probabilità di una limitazione di potenza erogata per gli utenti finali. **Sarebbe invece, a nostro avviso, opportuno cercare di incentivare i comuni a concedere la possibilità di installare più impianti di ricarica in uno stesso indirizzo (POD) per minimizzare le congestioni di rete e concentrare l'attività dei distributori.**

Ipotesi 2

In linea generale, relativamente all'ipotesi 2 **si accoglie favorevolmente un adeguamento del livello della tariffa BTVE a valori minori** in modo tale da incentivare lo sviluppo della mobilità elettrica rendendo il rapporto tra costo/km di una trazione endotermica e trazione elettrica più competitivo in un'ottica di *total cost of ownership*. Ricordiamo infatti che ad oggi i veicoli elettrici sono caratterizzati da prezzi di vendita sensibilmente più alti rispetto agli omologhi veicoli convenzionali (per il costo ancora molto elevato delle batterie); di conseguenza, è indispensabile, fintanto che tale differenziale permane, rendere vantaggiosa economicamente la fase d'uso del veicolo elettrico (ricarica vs rifornimento di carburante) affinché il consumatore si orienti verso questo tipo di mobilità.

A titolo esemplificativo, si consideri che, ipotizzando nel periodo regolatorio 2020-2023 un erogato medio per POD BTVE pari a 2,5 MWh/anno (ipotesi verosimile considerando una diffusione capillare di infrastrutture di ricarica ed utilizzando il dato medio), agli attuali livelli di BTVE (325 €/MWh a tali consumi considerando anche PCV ¹) e aggiungendo un *mark-up* di 60 €/MWh (necessari a malapena a ripagare i costi di gestione del CPO senza veder remunerato in alcun modo l'investimento effettuato) – oltre ad IVA 22%, il costo per fare 100km con un'utilitaria elettrica (ad es. una Renault Zoe che consuma 13,7kWh/100km ¹) sarebbe pari a 6,42 Euro, mentre quello con un'auto a combustione interna equivalente (ad esempio una Renault Clio Diesel 1.5 che ha un consumo di 3,6 litro/100km ¹) sarebbe pari a 5,20 Euro (supponendo un valore di 1,45 €/litro) ¹.

I dati presentati evidenziano che un consumatore non sarebbe incentivato a scegliere la mobilità elettrica, considerando che il costo dell'energia risulta più conveniente con autoveicoli diesel di circa il 15% rispetto agli omologhi elettrici. Al fine di favorire realmente la diffusione della mobilità elettrica, si ritiene quindi indispensabile una riduzione in linea generale delle componenti regolate della BTVE, per garantire al consumatore un prezzo di ricarica vantaggioso rispetto a quello di rifornimento di un veicolo convenzionale.

Nello specifico, relativamente all'ipotesi di incentivare ulteriormente la BTVE nelle ore in cui il picco di domanda è minore si è favorevoli ma va sottolineato come l'applicazione della fascia F3 può non coincidere con la soluzione più efficiente per il fine proposto, in quanto allo stato attuale il picco di domanda si riscontra solitamente nelle prime ore del mattino (8-10) e nelle prime della sera (18-21) in presenza di forti consumi e diminuzione di energia da fonte rinnovabile solare.

Di conseguenza si suggerisce di **applicare una BTVE ulteriormente scontata non solo nelle ore notturne (23-8), che potrebbe trovare pochi utilizzatori in ambito pubblico, ma anche nelle ore centrali della giornata (11 – 17) coerentemente con la forma più recente del PUN medio**. Si potrebbe anche prevedere che su base trimestrale l'Autorità possa modificare le ore / fasce orarie in cui applicare la BTVE ridotta, in modo tale da essere compatibile con l'effettiva curva di domanda nazionale media che evolverà nel tempo.

¹ Modalità di calcolo:

- a) 325 €/MWh della BTVE calcolati ad un consumo di 2'500 kWh considerando una PCV di 117,35 €/anno come da condizioni in maggior tutela per POD in BT > 16,5KW non domestici e un prezzo della materia prima pari a c. 64 €/MWh (come da media condizioni maggior tutela) e le restanti componenti come da BTVE III trimestre 2019 e dispacciamento una stima di 8 €/MWh.
- b) Consumi medi Renault Zoe e Renault Clio Diesel 1.5 come dichiarato dal costruttore (nella realtà hanno entrambi consumi maggiori ma in egual misura e il risultato non cambia)
- c) Prezzo diesel rilevato il 26 agosto 2019 dal portale globalpetrolprices.com su base italiana

Ipotesi 3

Per favorire lo sviluppo della mobilità elettrica senza confini geografici e con tempi di rifornimento paragonabili con le auto tradizionali, il mercato sta fortemente chiedendo la realizzazione di una rete di ricarica ad alta potenza c.d. *High Power Chargers (HPC)* fino a 350kW per punto di ricarica, con allacci che possono raggiungere e superare i 1000kW, funzionale a garantire ai nuovi modelli di auto ad alta potenza già in commercio la percorrenza di medie/lunghe distanza con ricariche in tempi sostanzialmente paragonabili ai carburanti tradizionali. Esistono già in commercio modelli di auto elettrica che ricaricano fino a 270kW ben oltre quindi i livelli di potenza tipici di una connessione in BT (100kW).

Come avviene per le stazioni di ricarica in Bassa Tensione, in questa prima fase iniziale del mercato, le ricariche effettuate presso le stazioni ad alta potenza sono ancora in numero limitato e quindi il consumo medio ridotto per ciascun POD si traduce in un costo al MWh molto elevato che non rende economica la ricarica in ambito pubblico.

Ad esempio ipotizzando una stazione di ricarica con un consumo medio annuo di 10MWh e un picco di potenza medio mensile di 200kW (stime Associati MOTUS-E basate su consuntivi primo trimestre di esercizio di 1 stazione ad alta potenza) si avrebbe un costo al MWh di oltre 2000€/MWh che si tradurrebbe in un costo di 30€ per percorrere 100 km pari a circa 3 volte lo stesso costo calcolato per un'auto con motore diesel (nel confronto non sono stati considerati costi fissi di manutenzione e gestione che il CPO deve sostenere e che spalmandosi su consumi medi ridotti innalzerebbero ulteriormente il costo della ricarica)

Per quanto sopra descritto è necessario un intervento che vada a ridurre il peso delle componenti fisse sulla tariffa in media tensione dal momento che lo sviluppo della mobilità elettrica è strettamente legato alla diffusione di stazioni ad alta potenza che consentono l'utilizzo dell'auto elettrica anche per lunghi spostamenti, senza dover effettuare soste troppo lunghe, offrendo al cliente una *customer experience* simile a quella con un'auto termica

Alla luce di quanto sopra si richiede l'introduzione di una tariffa monomia per punti di prelievo in MT dedicati alla ricarica elettrica.

L'allaccio alla rete MT, in presenza di più punti di ricarica sottesi allo stesso POD, può essere dimensionato non necessariamente pari alla somma della massima potenza erogabile dai singoli punti di ricarica, ma applicando una percentuale di riduzione pari al 15%, grazie all'utilizzo di sistemi SW per il controllo dei carichi nell'ambito della stazione di ricarica

Relativamente ai casi d'uso menzionati nell'ipotesi di lavoro 3 (*hub* di ricarica per veicoli elettrici in car sharing e depositi di autobus per TPL) si ritiene che l'applicazione di una tariffa monomia possa non essere conveniente. Infatti una tariffa monomia avvantaggia infrastrutture di ricarica che hanno un tasso di utilizzo molto contenuto e/o non prevedibile, pesando in questi casi in misura maggiore le componenti fisse e di potenza. Nel caso dei depositi di autobus (e anche dei parcheggi per il car sharing) la programmabilità delle ricariche (basata sulle analisi dei livelli di servizio) consente un dimensionamento ottimizzato delle infrastrutture di ricarica, con un minor impatto delle componenti fisse e di potenza della connessione.

Riteniamo perciò più vantaggioso per quei POD che alimentano veicoli per servizi di pubblica utilità (quali i casi d'uso menzionati), come richiesto da MOTUS-E nel suo posizionamento precedente, **scontare (per esempio del 20%) le componenti regolate di tariffe standard trinomie.**

Ipotesi 4

Si valuta favorevolmente la possibilità di poter incorrere in contributi di connessione minori a fronte di una riduzione del carico massimo del POD entro certi limiti prestabiliti. Quello che ci preme sottolineare è che le procedure siano chiare onde evitare un aggravio dei costi organizzativi ed amministrativi nella gestione della partecipazione.

Si suggerisce di affiancare ai progetti pilota in cui è l'operatore che si deve occupare di farsi autorizzare dagli enti locali l'installazione delle infrastrutture di ricarica, anche progetti in cui è il DSO che si fa autorizzare dall'ente locale competente. In questo modo gli operatori avrebbero maggiore interesse a partecipare e il DSO potrebbe ottenere condizioni di flessibilità a lui più favorevoli.

Sarebbe inoltre sicuramente molto efficace sia per il DSO che per la rete nel suo complesso applicare queste agevolazioni sui contributi di connessione a fronte di una flessibilità nella potenza erogata anche a POD già esistenti i cui contributi di connessione siano già stati versati. Si potrebbe semplicemente prevedere un rimborso parziale da parte del DSO nei confronti dell'intestatario del POD a fronte di una flessibilità favorevole al DSO accettata dall'operatore. In questo modo i tempi si ridurrebbero notevolmente e non ci sarebbe la necessità di farsi autorizzare le installazioni (in quanto già esistenti) da parte degli enti locali competenti.

S.17: Si ritiene di voler avanzare ipotesi di lavoro ulteriori?

Riteniamo che potrebbe essere utile, oltre ad una riduzione della tariffa BTVE come indicato nei commenti all'introduzione e alle Ipotesi 1 e 2, **creare una tariffa monomia con valori differenziati e crescenti oltre una certa soglia di consumo**, fino a raggiungere un valore "standard" della BTVE (qualunque esso sia). Il valore della soglia sarebbe dipendente dall'entità della riduzione della BTVE, considerando che oggi il *break even* dei consumi fra la BTVE e la tariffa Altri Usi è di circa 12 MWh/anno.

Questo modello incentiverebbe ulteriormente la creazione di una rete di ricarica a livello nazionale molto capillare perché penalizzerebbe in minor misura quei POD che erogano quantità prossime allo zero (per quanto detto in precedenza evento possibile anche in presenza di una mobilità elettrica già sviluppata). Si consideri, infatti, che, anche se la tariffa BTVE è monomia, rimangono comunque i costi fissi della PCV e della gestione del punto di ricarica che impattano molto negativamente sui POD con consumi prossimi allo zero.

Lo schema che si suggerisce in definitiva è il seguente:

- a) Definizione di un livello BTVE "standard" con un valore inferiore a quello attuale da applicare ai consumi dei POD superiori alla soglia di consumo da stabilire.
- b) Al di sotto della soglia stabilita la BTVE sarà ulteriormente ridotta per favorire quei POD con tassi di utilizzo bassi.
- c) Applicare fattori di riduzione della BTVE, sopra o sotto soglia, nel caso in cui siano applicate le soluzioni richieste nelle Ipotesi di Lavoro 1 (limitazione dei carichi) e Ipotesi di Lavoro 2 (ore con minor picco di domanda)

Questo schema, a nostro avviso, potrebbe dare un impulso maggiore allo sviluppo ad una mobilità elettrica diffusa e democratica (ovvero presente in tutte le regioni italiane con densità simile, se non uguale), raggiungendo i seguenti obiettivi:

- **incentivare gli operatori ad installare anche in aree a minor potenziale di mercato** in modo tale da tranquillizzare i potenziali acquirenti di veicoli elettrici sulla presenza di una rete di ricarica pubblica veramente diffusa e che possa coprire anche i viaggi di lunga distanza
- **rendere la ricarica elettrica più competitiva economicamente** per gli utenti finali rispetto alle alternative più inquinanti a combustione interna, come evidenziato nelle osservazioni all'Ipotesi 2

Preme sottolineare come **una riduzione delle tariffe BTVE dovrebbe passare, a nostro avviso, da una riduzione delle componenti A_{SoS} e A_{Rim} che sono ad un livello molto elevato** (127 €/MWh) e non sono, a nostro avviso, compatibili con il legame indissolubile che esiste tra mobilità elettrica ed energia rinnovabile. Da un punto di vista concettuale risulta un paradosso osservare che le tariffe per la ricarica per la mobilità elettrica siano elevate a causa degli incentivi (passati) a favore delle energie rinnovabili. Considerando che i **volumi (futuri) di energia relativi alla ricarica dei veicoli elettrici sono aggiuntivi rispetto ai volumi nazionali di energia complessivi (e stimati) esistenti al tempo degli incentivi alle energie rinnovabili** (anni 2008 – 2013

principalmente), sarebbe auspicabile e facilmente argomentabile un esonero (o quantomeno una riduzione) delle componenti A_{SoS} all'interno della tariffa BTVE. Considerando anche i volumi minimi prevedibili per la ricarica di veicoli elettrici per il prossimo periodo regolatorio, **l'incidenza aggiuntiva di questo esonero sulla generalità degli utenti finali che consumano energia elettrica sarebbe probabilmente trascurabile mentre il beneficio sugli effetti per la mobilità elettrica molto maggiore.** Si consideri inoltre che misure di riduzione di queste componenti si stanno adottando anche in altri paesi UE, come ad esempio in Germania² dove si è recentemente annunciato che le componenti omologhe saranno ridotte per tutte le utenze in prima istanza di 25€/MWh con valori di riduzione crescenti nel corso degli anni.

Si consideri, inoltre, che, anche se su base volontaria, l'energia utilizzata per la ricarica di veicoli elettrici è solitamente già finanziata dagli operatori di ricarica attraverso l'acquisto di garanzie di origine, il cui valore (costo) è notevolmente cresciuto negli ultimi anni, con un conseguente costo addizionale oltre a quanto pagato come componente A_{SoS} da parte degli operatori.

² <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/997532/1673502/768b67ba939c098c994b71c0b7d6e636/2019-09-20-klimaschutzprogramm-data.pdf?download=1>

B. OSSERVAZIONI AI QUESITI RICARICA PRIVATA

S18. Si condividono le considerazioni generali inerenti alla ricarica in luoghi privati? Se no, si dispone di elementi informativi ulteriori che dovrebbero essere considerati in questa sede?

Come evidenziato anche al punto 13.1 del documento posto in consultazione, la ricarica privata domestica costituisce una quota molto rilevante nella ripartizione percentuale dell'energia ricaricata sui veicoli nelle diverse situazioni.

Ne consegue che al fine di favorire la diffusione dei veicoli elettrici è indispensabile agire non solo sui costi della ricarica pubblica, ma anche su quelli della ricarica privata.

In quest'ottica, si valuta molto positivamente la presa di consapevolezza da parte dell'Autorità della problematica di notevole importanza relativa alla sostanziale differenza nei costi medi di ricarica qualora questa avvenga presso l'abitazione di residenza (più bassi) rispetto a quando la stessa avviene in un posto auto o box privato non collegato elettricamente all'abitazione (di gran lunga più elevati).

Tale discriminazione non solo risulta ingiustificata ma costituisce anche un elemento fortemente frenante per la diffusione della mobilità elettrica.

In particolare, si apprezza e si sostiene lo sforzo dell'Autorità di stabilire con chiarezza, per la ricarica privata, un costo dell'energia sempre equivalente alla tariffa ad uso domestico, con alcune proposte integrative riportare nelle sezioni successive.

S19. Come si valutano le 4 ipotesi di lavoro sopra descritte? Si intendono offrire spunti utili per il perfezionamento di tali ipotesi?

Ipotesi 5

Pur consapevoli dei possibili oneri aggiuntivi di verifica in capo alle imprese di vendita, si sostengono con forza i contenuti dell'ipotesi di lavoro n. 5.

In particolare, si ritiene di fondamentale importanza cogliere l'opportunità di modificare la regolazione tariffaria al fine di garantire un trattamento non discriminatorio ai punti di prelievo installati presso box pertinenziali non collegati elettricamente all'abitazione principale (caratterizzati attualmente da costi di ricarica sensibilmente più alti) per i quali deve essere garantita sempre la tipologia contrattuale domestica residente, così come avviene per i punti di ricarica installati presso l'abitazione di residenza (punto 15.7, lettera "a").

Per quanto riguarda i punti di prelievo installati presso box non pertinenziali (punto 15.7, lettera "b"), si suggerisce di valutare l'opportunità di applicare anche in questo caso la tipologia contrattuale domestica residente. In questo caso, si potrebbe rivedere il criterio identificato nel documento posto in consultazione

(proprietario/affittuario del box e intestatario di un'auto elettrica allo stesso tempo), che è molto limitante rispetto a tutte le possibili casistiche (es. diversa intestazione tra box e proprietà del veicolo di famiglia).

La tariffa domestica residente per i box non pertinenti dovrebbe essere garantita sulla base del tipo di uso del punto di prelievo, cioè dedicato alla ricarica elettrica. Nella consapevolezza del rischio di possibili comportamenti opportunistici, la garanzia sulla destinazione d'uso dell'energia elettrica consumata potrebbe essere raggiunta introducendo un limite di prelievo massimo per cui è applicabile tale tariffa.

Tale criterio, oltre ad alleggerire notevolmente gli oneri di verifica in capo alle imprese di vendita, garantirebbe gli stessi benefici anche a chi non ha la possibilità di avere un box pertinente, ampliando la platea dei potenziali acquirenti di veicoli elettrici. In effetti, come risulta evidente dalla tabella 15.1 riportata nel documento in consultazione, non vi è un grosso vantaggio tra la tariffa domestica non residente e la BTAU, pertanto la proposta attuale relativa ai box non pertinenti non costituirebbe un grande elemento di stimolo alla diffusione della mobilità elettrica.

In ogni caso, riguardo l'applicabilità della tariffa "agevolata" per proprietari di veicoli elettrici, è indispensabile estendere il perimetro (esplicitandolo) anche ai proprietari di veicoli plug-in hybrid (veicoli ibridi-elettrici a ricarica esterna).

Ipotesi 6

Si sostiene l'ipotesi di Lavoro 6, considerandola positiva per la diffusione della mobilità elettrica in un'ottica di agevolazione per i clienti domestici che debbono richiedere un aumento della potenza impegnata.

Ipotesi 7

Si concorda con quanto espresso al punto 15.13 e cioè di favorire, laddove possibile, la concertazione delle ricariche elettriche in più punti centralizzati come punti di ricarica pubblici o condominiali a rotazione. Si segnala che i punti condominiali andrebbero favoriti da un punto di vista amministrativo / autorizzativo, oltre che con tariffe di energia più ridotte come la BTVE.

Ipotesi 8

Si sostiene l'ipotesi di lavoro 8 per i punti di ricarica in luogo di lavoro. In effetti, nella ripartizione percentuale dell'energia ricaricata sui veicoli nelle diverse situazioni, anche la ricarica presso i luoghi di lavoro assume un'importanza fondamentale per la diffusione della mobilità elettrica.

L'esonero dei picchi di potenza nell'applicazione degli oneri fissi in fascia F3 (o comunque nelle ore notturne) ai fini di ricarica elettrica costituirebbe un importante beneficio soprattutto per i soggetti che usano flotte aziendali e che, conseguentemente, costituiscono un ampio bacino di utenza nell'ottica del rinnovo del parco auto per la diffusione della mobilità elettrica.

S20. Si ritiene di voler avanzare ipotesi di lavoro ulteriori?

“Preme sottolineare inoltre, in ambito generale, che, sia in ambito pubblico che privato, nel caso di partecipazione del POD dedicato ad alimentare EVC a **futuri programmi di “demand response” (V2G) è fondamentale che la quota parte di energia prelevata per essere reimmessa in rete venga esentata in toto dal pagamento di tariffe di trasporto, dispacciamento, oneri di sistema e accise secondo quanto ipotizzato nel DCO 345/2019.** Infatti, in caso contrario, il valore estremamente elevato di tali oneri (in €/MWh) renderebbe, di fatto, impossibile il V2G sia sui mercati day-ahead (MGP) sia sul mercato MSD, in quando i differenziali di prezzo non sarebbero sufficientemente remunerativi.

Si noti che in ottica V2G sarebbe utile un'unica tariffa (in €/MWh) per distribuzione e oneri di sistema, in quanto una pluralità di strutture introdurrebbe delle criticità nella gestione dell'energia elettrica prelevata per la successiva immissione di energia in rete (si veda DCO 345/2019).”