

Osservazioni Motus-E al documento di consultazione 540/2023/R/eel

“Iniziative regolatorie a supporto della progressiva decarbonizzazione dei consumi per l’attuazione delle disposizioni contenute nel d.lgs 210/21 e nel d.lgs 199/21 in tema di mobilità elettrica. Proposte di modifica della regolazione”

Motus-E è la prima associazione italiana che racchiude i principali stakeholder industriali, commerciali e accademici della mobilità elettrica (www.motus-e.org). L’Associazione, fondata nel 2018, ad oggi conta **quasi 70 associati tra costruttori di auto, utilities, operatori di infrastrutture di ricarica (CPO), fornitori di infrastrutture elettriche e di ricarica, filiera delle batterie, società di noleggior**, oltre a numerosi partner come **università, associazioni ambientaliste e associazioni di consumatori**.

Motus-E accoglie con favore la possibilità di condividere commenti e proposte al fine di favorire la diffusione di veicoli alimentati ad energia elettrica, assicurando lo sviluppo razionale ed efficiente delle reti elettriche, garantendo:

- *l’agevolazione della connessione dei punti di ricarica siano essi ad accesso pubblico ovvero privati;*
- *misure tariffarie applicabili a punti di prelievo di energia elettrica che alimentano infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico.*

Esprimiamo quindi apprezzamento per il presente documento di consultazione, che offre un’importante occasione di riflessione e di confronto sui temi inerenti all’elettrificazione dei consumi nel nostro Paese, anche attraverso i possibili scenari di sviluppo della domanda di potenza ed energia delle diverse tecnologie elettriche al 2030.

Riteniamo molto utile, pertanto, fornire di seguito alcune raccomandazioni e segnalazioni in modo puntuale, che abbiamo predisposto grazie al contributo ed alle competenze delle aziende associate¹.

¹ <https://www.motus-e.org/i-nostri-associati/>

Obiettivi e vincoli dell'intervento regolatorio

S1 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?

Accogliamo molto positivamente il DCO con cui si avanzano proposte regolatorie a supporto del processo di decarbonizzazione dei consumi oltre che ad attuare le disposizioni normative previste dal D.lgs. n. 199/2021 in tema di mobilità elettrica.

Ricordiamo inoltre che l'articolo 57 comma 12 del DL semplificazioni (DL 120/2020 del 11 settembre) pone l'obiettivo di favorire l'uso di veicoli alimentati ad energia elettrica. Riteniamo che anche in quest'ottica debbano essere valutate le nuove disposizioni normative sul tema tariffe per la ricarica pubblica successive al periodo di proroga della tariffa BTVE.

I criteri di regolazione per uno sviluppo razionale ed efficiente delle reti Elettriche

S2. 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 la necessità di individuare dei fattori che possano contribuire a un uso razionale ed efficiente delle reti elettriche. Riguardo alle iniziative regolatorie per il perseguimento dell'efficienza individuate dall'Autorità, con riferimento a quanto connesso con l'attività dei CPO, si ritiene sia necessaria una netta differenziazione tra breve periodo e medio periodo nella definizione delle tariffe. Con particolare riferimento al medio periodo, si ritiene necessario un confronto ad hoc che potrà essere fatta tramite le costituzioni di focus group dedicati.

S3. 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?

Oltre alle iniziative regolatorie per il perseguimento dell'efficienza individuate dall'Autorità, su cui si ribadisce la necessità di differenziare tra iniziative di breve periodo e iniziative di medio periodo, si suggerisce di prevedere che i DSO rendano pubblici e accessibili sia lo stato attuale delle reti elettriche che i piani di sviluppo previsti, in quanto strumenti fondamentali per i CPO. Al riguardo, anche nell'ottica di una sempre più ampia collaborazione tra Autorità, DSO e CPO volta allo sviluppo della mobilità elettrica, si propone di valutare la possibilità di sviluppare una piattaforma digitale volta a dare evidenza della capacità in termini di potenza della rete al fine di semplificare le procedure. Si potrebbe adottare in maniera analoga quanto previsto nel Decreto Energia per quanto riguarda la piattaforma di Terna e i DSO per lo sviluppo del RTN.

Agevolazioni alternative, mirate agli utilizzatori della ricarica "pubblica

S4. 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 condivide quanto specificato nel paragrafo riguardo le difficoltà di riflettere in maniera diretta sul prezzo da parte CPO e MSP di eventuali meccanismo di sconto degli oneri generali di sistema ma preme sottolineare come, visto l'andamento del mercato delle immatricolazioni BEV e la crescita delle installazioni delle SdR anche in ottica PNRR e AFIR, non si può prescindere da mantenere nei prossimi anni una riduzione delle tariffe BT e MT che dovrebbe passare, a nostro avviso, da una anche da una riduzione delle componenti ASoS e ARim in quanto non sono 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 sarebbe auspicabile e facilmente argomentabile un esonero (o quantomeno una riduzione) delle componenti ASOS all'interno della tariffa BT e MT nei casi di punti dedicati alla ricarica pubblica. 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, 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 ASoS da parte degli operatori.

Non si condivide la proposta di "applicare sconti ad automobilisti elettrici selezionati in base a criteri oggettivi di merito di sussidio" (es., carta carburante) in quanto non è chiaro come questi impatterebbero su CPO, MSP e sulle loro interazioni (che già oggi non sono regolate in alcun modo); inoltre, non è chiaro come potrebbero essere individuati i criteri per la definizione dei diversi sussidi.

Misure tariffarie per la ricarica in luoghi accessibili al pubblico

S5. 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 già espresso nella risposta al DCO 449/2022/R/eel, riteniamo che la BTVE sia uno strumento fondamentale per sostenere lo sviluppo della ricarica pubblica, ed accogliamo quindi con favore la proposta dell'Autorità di prorogare tale tariffa. A tal proposito è importante che la suddetta proroga si estenda per i prossimi due anni (e quindi fino alla fine del 2025, come ipotizzato anche da ARERA nel presente DCO). Ci troviamo infatti in una fase in cui gli operatori dovranno sostenere importanti investimenti per realizzare un numero significativo di infrastrutture di ricarica richieste dal PNRR, in un contesto di progressivo sviluppo della mobilità elettrica. Un aumento dei corrispettivi tariffari andrebbe inoltre ad impattare sui prezzi del servizio di ricarica applicati ai clienti finali, creando quindi un deterrente all'acquisto dei veicoli elettrici.

Inoltre, una revisione della struttura della BTVE – come quella prospettata nel presente DCO – comporterebbe per i CPO e gli MSP importanti modifiche ai propri sistemi operativi (per esempio per quanto riguarda la fatturazione e il monitoraggio dei consumi) nonché la necessità di riformulare adeguate proposte commerciali (il CPO nei confronti degli MSP e gli MSP nei confronti dei clienti finali). Nelle more dell'adozione della nuova struttura tariffaria sarebbe anche utile costituire tavoli di lavoro per discutere, a valle delle risposte fornite dagli operatori, le modifiche tariffarie da applicare a partire dal 2026.

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?

In linea generale, si apprezza l'introduzione di una nuova tariffa BTVE anche in una fase di mercato come quella attuale in cui la diffusione dei veicoli elettrici è minore rispetto alle attese. 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.

Tuttavia, è bene considerare che:

- oggi i tassi di utilizzo medi delle cosiddette quick non superano l'1,6% e delle fast il 2%;
- il rapporto tra i veicoli circolanti, circa 440 k tra BEV e PHEV, e punti di ricarica pubblici o ad accesso pubblico, circa 50k, è ad oggi migliore rispetto ai maggiori paesi europei;

Questo è segno che l'infrastruttura pubblica attuale non vedrà un'esplosione di sviluppo eccessivo nel prossimo triennio, salvo a livello di copertura di territori non ancora serviti e di aumento fisiologico dell'offerta nelle grandi città, per soddisfare la crescita del mercato dei veicoli, oggi ancora troppo contenuto.

La ricarica pubblica, specie in un paese come l'Italia dove il rimessaggio privato dei veicoli è molto limitato (al di sotto del 30% delle abitazioni, specialmente nei grandi centri urbani), diventerà più importante rispetto ad oggi (si stima tra il 20% e il 30% del fabbisogno totale di rifornimento degli EV al 2030).

Per tali ragioni consideriamo la tariffa multi-oraria una buona soluzione ma la sua applicazione subordinata a requisiti tecnici risulta essere difficilmente applicabile nel breve termine in quanto siamo ancora in una fase di sviluppo tecnologico. Infatti, si richiederebbero investimenti aggiuntivi che servirebbe introdurre sistemi per rispettare i requisiti che non sarebbero remunerati dal beneficio derivante dall'applicazione della tariffa. Ciò penalizzerebbe in maniera particolare i player più piccoli, con un potenziale danno per la concorrenza nel settore specialmente agendo sugli oneri di sistema e sulle componenti di trasmissione, distribuzione e misura, potrebbe rappresentare un importantissimo driver di scelta della soluzione elettrica per i privati che non godono di rimessaggio, ma, al contempo, riteniamo che gli impatti in tariffa, sia per la redistribuzione dei costi sulle utenze elettriche sia a livello di RAB per la connessione di nuove infrastrutture, saranno molto bassi, se non trascurabili rispetto al gettito totale.

Si ritiene che la proposta RPubb-1 relativa ad una nuova tariffa BTVE presenti alcune difficoltà di applicazione. In particolare, considerando che il settore non è ancora sufficientemente maturo occorre consentire maggiore flessibilità agli operatori al fine di evitare un impatto negativo sui costi

Pertanto, si condivide la proposta RPubb-1 di evoluzione della tariffa BTVE con corrispettivi fissati tramite un'articolazione in fasce orarie, al fine di incentivare la ricarica nelle ore in cui gli utenti finali possano beneficiarne maggiormente. In questo caso, però, occorre considerare l'impatto tecnico di tale misura, visto che non tutte le IdR attualmente disponibili sul mercato sono in grado di sopportare la nuova formulazione tariffaria. Sugeriamo, quindi, ad Arera di valutare un accesso volontario alla nuova tariffa BTVE, permettendo quindi a chi non volesse farlo di continuare a usufruire della formulazione attuale.

Inoltre, sul tema dell'introduzione di requisiti di accesso alla tariffa BTVE è auspicabile che l'Autorità definisca in un apposito documento da porre in consultazione gli eventuali requisiti d'accesso alla BTVE ulteriori rispetto a quelli già attualmente previsti. Non si condivide l'utilizzo di un elemento legato all'efficienza della rete, ad esempio ECF presente nel documento, in quanto tale assunzione potrebbe ulteriormente penalizzare l'investimento in zone dove già oggi i modelli di business non sono altamente remunerativi per il CPO. L'utilizzo del ECF dovrebbe consentire premialità verso investimenti in efficienza della rete e non delle penalità per gli altri, soprattutto in un contesto di crescita e sviluppo delle mobilità elettrica.

Sul requisito della controllabilità del carico strutturale per aumentare il FUE e l'efficienza delle reti senza alcun sussidio ma con un impatto immediato e concreto sui costi per i CPO, si dovrebbe considerare l'utilizzo della tecnologia V1G per gestire dinamicamente la potenza disponibile.

Basterebbe allocare alle IdR la potenza non utilizzata in tempo reale nella cabina secondaria di riferimento, riducendo la potenza dell'IdR solo quando effettivamente richiesta dalle altre utenze non flessibili. Il POD dell'IdR avrebbe quindi due diverse potenze contrattuali associate: quella disponibile massima (non garantita) e quella minima (impegnata o garantita).

In questo modo sarebbe possibile, per esempio, installare una IdR Ultrafast da 200 kW, che verrebbe temporaneamente depotenziata a 100 kW in caso di saturazione della cabina di trasformazione. Il CPO dovrebbe avere un importante risparmio sulle componenti tariffarie legate alla potenza impegnata, pagando le quote fisse solo sulla potenza garantita (100 kW).

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?

Si evidenzia la necessità di mantenere una struttura incentivante per i CPO, come ad esempio la tariffa BTVE, per ridurre i costi operativi ad oggi elevati a causa della limitata diffusione degli EV senza modificare il valore di FUE attualmente in essere per il break even con la tariffa BTAU. Ciononostante, si ritiene interessante la possibilità di valutare un nuovo meccanismo di definizione della tariffa BTVE, ad esempio su base multi-oraria. Tra gli schemi proposti, riteniamo che il più efficace sia lo schema della tariffa biorario o trioraria globale, al contrario, si ritiene troppo frammentata la struttura della BTVE trioraria locale data la presenza di molti DSO.

Si ritiene importante considerare che 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).

S8. 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?

Si condivide l'ipotesi di una eventuale modifica dell'impianto tariffario, ma è necessario che lo stesso sia definito su fasce orarie.

La ricarica dei veicoli elettrici, infatti, essendo un carico flessibile per la rete, non incide negativamente sulla capacità della rete elettrica. Per tale motivo si ritiene che, al fine di incentivare l'utilizzo della ricarica pubblica, sia necessario diminuire le tariffe nelle ore centrali della giornata, quindi in Fascia F1 (cioè quando le IDR sono maggiormente utilizzate).

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.

S9: Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito alle condizioni tariffarie applicabili alle stazioni di ricarica collegate a POD connessi in MT?

Con riferimento all'eventuale estensione anche alle connessioni in media tensione, si ribadisce quanto già condiviso in occasione della consultazione 449/2922/R/EEL nel quale si auspica l'adozione di una tariffa monomia MTVE o in alternativa, di prevedere modalità utili a favorire, almeno nel breve-medio termine (FUE bassi), i player che investono per limitare l'impatto delle stazioni di ricarica sulla rete. È quindi necessario prevedere meccanismi di sostegno diretto, tramite incentivi diretti, o tariffari, con il coinvolgimento dell'Autorità di una tariffa MTVE che preveda, ad esempio, una quota di potenza ridotta. Questa prescrizione sarebbe utile per permettere investimenti anche in considerazione della necessità di raggiungere gli obiettivi previsti dall'AFIR in tema di stazioni di ricarica per i veicoli pesanti lungo la rete TEN-T.

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 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 (o rimesaggi) 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 e può trarre vantaggio dallo sfruttamento di tariffe binomie o trinomie.

Uso efficiente della potenza di connessione richiesta per un'infrastruttura di ricarica

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?

S11. Quali valutazioni si ritiene utile formulare in merito alle ulteriori considerazioni esposte in merito all'impatto sulla rete di una installazione?

Si accoglie con favore la proposta di monitoraggio dell'impatto sulla rete di una stazione di ricarica in luoghi accessibili al pubblico in funzione del rapporto tra la potenza erogata ai veicoli e quella richiesta. Tuttavia, si ritiene necessario un chiarimento in merito alle attività conseguenti a tale controllo, le modalità di calcolo e chi avrà la responsabilità di definire tale lavoro e in che modo verrà diffuso ai soggetti interessati.

Risulta, infatti, utile che il coefficiente proposto e il relativo monitoraggio siano finalizzati a riconoscere incentivi per gli operatori più virtuosi. A tal proposito si suggerisce di creare dei livelli di efficienza (es. minima, media e massima) da riconoscere agli operatori al raggiungimento di determinate soglie.

Si reputa opportuna la possibilità di valutare la definizione di eventuali premialità all'interno dei sistemi tariffari rivolte agli interventi di installazione di infrastrutture di ricarica che risultano realmente essere poco impattanti sulla rete.

Si rimanda ad un documento specifico o un gruppo di lavoro dedicato per definire che tipo di incentivo legare al raggiungimento di determinate soglie definite dal parametro ECF.

S12. 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 la condivisione dei dati un utile strumento volto anche a instaurare una sempre più forte cooperazione tra CPO e l'Autorità, sarebbe opportuno implementare un sistema di scambio dati anonimizzati con il SII in modo che possono essere forniti degli aggregati di profili di carico orari divisi per comune o zona di mercato.

Luoghi non accessibili al pubblico: sperimentazioni

S13. 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?

Riguardo le ricariche condominiali, si invita l'Autorità a riconsiderare l'ipotesi di lavoro n. 7 "Ricarica privata collettiva (o condominiale)" contenuta nel DCO 318/2019/R/EEL, in particolare per quanto riguarda la possibilità di prevedere l'applicabilità anche a questi punti di ricarica della tariffa monomia BTVE che potrebbero, almeno nel breve termine e in assenza di altre proposte, alleggerire i costi di ricarica per tale tipologia di utente. Allo stesso modo, si chiede di rivalutare anche l'ipotesi di lavoro n. 8 "Ricarica presso i luoghi di lavoro" in modo da garantire un'agevolazione anche per questa tipologia di utenti. Tale intervento risulta importante poiché, nella ripartizione percentuale dell'energia ricaricata sui veicoli nelle diverse situazioni, anche la ricarica presso i luoghi di lavoro assume una grande rilevanza per la diffusione della mobilità elettrica (soprattutto in una logica di spostamento casa-lavoro in ambito urbano). 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.

S14. 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?

Condividiamo la proposta di mantenere attivi fino alla fine del 2024 gli effetti della sperimentazione per tutti quei clienti che hanno già aderito, tenuto conto che tale iniziativa ha rappresentato un ottimo strumento sia per incentivare i clienti ad installare dispositivi di ricarica che per iniziare a sensibilizzarli sull'importanza di modificare le proprie abitudini di consumo (ovvero spostando l'orario di ricarica nella fascia notturna). Siamo inoltre favorevoli all'ipotesi di riaprire le adesioni per i clienti con potenza fino a 4,5 kW nel corso del 2024.

Si sottolinea che l'esiguo numero di aderenti e la mancanza di iniziativa per valorizzare le funzionalità smart rischia di protrarsi anche in caso di estensione. Tema che, nei prossimi anni, sarà probabilmente ancora più presente, in luce delle numerose wallbox 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 si ritiene quindi importante la valutazione, per eventuali estensioni dal 2025, 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 presentati al punto 11.4 (quando tali apparecchiature saranno facilmente reperibili sul mercato).

Per quanto riguarda le ulteriori proposte formulate applicabili a partire dal 2025 (estensione della sperimentazione per i clienti con potenza fino a 16,5 kW con nuovi requisiti di accesso e nuova sperimentazione per "soggetti privati collettivi") condividiamo di effettuare un monitoraggio nel corso del 2024 per valutare l'evoluzione dei mercati e delle tecnologie, al fine di valutare l'eventuale ulteriore estensione della sperimentazione all'anno successivo (dal 1/1/2025), sulla base di requisiti

tecnici aggiornati, da definirsi. Ci riserviamo di inviare ulteriori osservazioni nell'ambito della prossima scadenza prevista da ARERA per il 18 gennaio per specificare gli impatti che potrebbero generarsi stante l'attuale quadro normativo e tecnologico.

S15. 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?

Si ritiene la condivisione dei dati un utile strumento volto anche a instaurare una sempre più forte cooperazione tra CPO e l'Autorità, sarebbe opportuno implementare un sistema di scambio dati anonimizzati con il SII in modo che possono essere forniti degli aggregati di profili di carico orari divisi per comune o zona di mercato.

Luoghi non accessibili al pubblico: ricarica e altre applicazioni

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"?

S17. Qualora si optasse per un'applicabilità selettiva di questa struttura tariffaria, quali procedure di prequalifica dei POD si riterrebbe preferibile adottare? O sarebbe preferibile un'applicazione indifferenziata, onde evitare fenomeni di "auto-selezione"?

Concordiamo con la proposta formulata dall'Autorità, sempre che la tariffa "time-of-use power-based". Tale proposta sarebbe da valutare all'interno di focus group specifici per approfondire gli impianti e gli effettivi vantaggi.

Si ritiene sempre preferibile adottare un criterio di applicazione indifferenziata, al fine di evitare di aggravare ulteriormente i processi.

S18. 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?

Non è possibile definire le tempistiche di implementazione perché non è sufficientemente chiaro cosa comporterebbe, dal punto di vista dell'operatore, l'applicazione della struttura tariffaria individuata dall'Autorità. Per tale motivo, chiediamo ulteriori dettagli ed approfondimenti sulla tariffa "time-of-use power-based" che l'Autorità vorrebbe implementare.

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

È ormai noto che la diffusione dei veicoli elettrici, in questa fase iniziale, è più alta tra coloro che hanno un posto auto o un box privato in cui possono installare il proprio dispositivo di ricarica. La ricarica privata, infatti, sia per comodità che per costi più contenuti contribuisce ad abbassare il costo di utilizzo del veicolo, contribuendo così alla sua diffusione.

In tale ottica, è quindi fondamentale, da un punto di vista normativo e tariffario, trovare soluzioni in grado di incentivare la ricarica privata (sia essa ad uso individuale, o collettivo) anche prendendo

come riferimento best practice implementate in altri Paesi che possono costituire uno spunto interessante.

In Francia, ad esempio, al fine di incentivare questo tipo di soluzioni, i cittadini che vivono in un condominio e vogliono installare l'infrastruttura di ricarica hanno tre opzioni tra loro alternative:

- Installazione di un punto di ricarica singolo, con accesso a incentivi ADVENIR e credito d'imposta;
- Installazione di un'infrastruttura di ricarica condominiale, tramite operatore terzo, privato, con accesso a incentivi ADVENIR;
- Realizzazione di un'infrastruttura elettrica condivisa, tramite operatore privato o DSO con pre-finanziamento da parte dello stesso. Il questo ultimo caso il DSO provvede ad installare i cavi presso tutti gli spazi e a connetterli ad un quadro elettrico apposito, ma non completa il cablaggio per ogni possibile punto di ricarica. Soltanto quando il cliente richiede effettivamente la connessione del POD dedicato alla ricarica il DSO completa la connessione, installa il misuratore e fa pagare al cliente il costo dell'installazione più la sua quota dell'infrastruttura condivisa. Il pre-finanziamento è reso possibile dal fatto che il DSO include i costi nella tariffa di distribuzione.

Al fine di favorire la diffusione della mobilità elettrica è importante che il numero maggiore di soluzioni sia possibile per l'utente finale, per adattarsi ai diversi casi specifici di urbanistica, realtà ed autorimesse condominiali molto diverse tra loro.

La soluzione del punto di ricarica singolo: risulta spesso necessario effettuare una predisposizione delle linee elettriche (con interventi civili e di sicurezza) secondo i diversi casi d'uso, anche attraversando spazi comuni condominiali, per installare la propria wallbox all'interno del box/posto auto. Questa soluzione deve essere supportata dalla predisposizione dei posti auto in grado di essere alimentati a potenza sufficiente, e da una tariffa dedicata, che possa evitare l'utilizzo della tariffa "Altri Usi" BTAU e l'attivazione di un secondo POD. A tal proposito si suggerisce :

- a) l'utilizzo di un POD "virtuale" che aggrega i due POD, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile averne uno solo dal quale derivare tutto l'impianto, oppure in alternativa
- b) l'introduzione di una tariffa dedicata alla mobilità elettrica privata, che possa essere conveniente come quella domestica residenziale.

La soluzione di un punto di ricarica collettivo ad uso condominiale: indipendentemente dal soggetto che realizzerà il lavoro la soluzione dell'infrastruttura elettrica collettiva per la futura connessione di dispositivi di ricarica in tutti i box costituisce in alcuni casi la soluzione preferibile, permettendo di garantire la predisposizione di tutti i posti auto alla ricezione di punti di ricarica in un unico intervento, un cablaggio idoneo alla potenza necessaria alla ricarica contemporanea dei veicoli presenti in un condominio anche attraverso l'utilizzo di strumenti di bilanciamento delle potenze, il contenimento del numero di nuovi POD necessari a soddisfare le esigenze di ricarica dal momento che a tale misura si potrebbe associare un POD unico condominiale dedicato alla ricarica dei veicoli con installazione di misuratori dedicati a ciascun dispositivo di ricarica per la ripartizione interna dei costi.

Alla luce di quanto sopra citato si condivide la proposta di introduzione di una tariffa dedicata alla ricarica elettrica da utilizzare anche nei contesti privati, così come la BTVE è applicata per la ricarica pubblica, ma si ravvedono le seguenti criticità:

- necessario fornire chiarimenti sul soggetto che dovrà effettuare la raccolta della documentazione catastale;
- occorre fornire indicazioni su cosa accade ai contratti già attivi;
- riteniamo che il distributore dovrebbe concedere gratuitamente il passaggio a chi è già in possesso delle pertinenze su cui si applicano tariffe diverse;
- necessario definire le modalità con cui avviene il passaggio;
- specificare aliquote IVA ed accise da applicare visto che trattasi di tariffa a “struttura mista”.

Si suggerisce, infine, di incrementare la soglia di potenza almeno a 10 kW (consentendo quindi una connessione trifase, compatibile anche con la maggior parte del parco circolante EV)

S20. Si condividono le proposte di modifiche del TIT relative alle definizioni delle tipologie contrattuali TD e BTAU?

Condividiamo le proposte di modifica del TIT in merito alla specificazione della persona fisica anche per il settore elettrico.

Tuttavia, non si condivide il limite di potenza dei POD, in quanto sono presenti anche utenze domestiche con POD aventi potenza superiore ai 16 kW.

Tariffe applicabili al cold ironing

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

Nessuna osservazione

22. Alla luce di quanto esposto, si ritiene possano essere avanzate proposte di modifica alla regolazione tariffaria in grado di favorire l'elettrificazione dei consumi portuali?

Nessuna osservazione