

## A. PREMESSA GENERALE

Il presente documento include osservazioni e suggerimenti relativamente alla PARTE IV – LA RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI del DCO in oggetto, in quanto la scrivente Be Charge Srl è attiva esclusivamente in tale ambito di attività.

Considerando l'attuale fase ancora iniziale del settore della ricarica dei veicoli elettrici, con la presenza di operatori anche non provenienti dai settori più tradizionali della distribuzione o vendita di energia elettrica, riteniamo importante descrivere brevemente le attività e il profilo aziendale di Be Charge a beneficio di codesta rispettabile Autorità.

## B. PROFILO AZIENDALE BE CHARGE

Be Charge è il principale operatore indipendente (ovvero non direttamente o indirettamente collegato societariamente ad un distributore di energia elettrica) operante nel settore dei servizi di ricarica per veicoli elettrici. Be Charge è prevalentemente focalizzata sulla ricarica pubblica, ma opera pure nel settore della ricarica privata, partendo dalle wallbox domestiche fino alla ricarica di flotte aziendali, ed è fortemente attiva nella diffusione e sperimentazione di servizi di car sharing elettrico tecnologicamente avanzati.

Be Charge svolge sia il ruolo di CPO (Charge Point Operator), ovvero il soggetto che gestisce le infrastrutture di ricarica installate, sia il ruolo di MSP (Mobility Service Provider), ovvero il soggetto che eroga il servizio di ricarica nei confronti degli utenti finali (guidatori elettrici). Allo stato attuale tutte le infrastrutture di ricarica gestite in qualità di CPO da Be Charge sono di proprietà della stessa e finanziate interamente con propri capitali (ovvero Be Charge, al momento, non gestisce, pur avendone la possibilità, infrastrutture di proprietà di terzi soggetti, definendosi quindi un CPOO – Charge Point Owner & Operator).

La società svolge un importante ruolo di infrastrutturazione del territorio nazionale per lo sviluppo della mobilità elettrica in quanto opera, a differenza di altri operatori, su tutto il territorio nazionale andando ad installare anche in quei territori più periferici dove verosimilmente la mobilità elettrica avrà uno sviluppo ritardato o molto minore.

Ad oggi la società ha installato sul territorio italiano 226 infrastrutture di ricarica e altre 816 sono in fase di costruzione avendo già ricevuto i relativi titoli autorizzativi dagli enti pubblici (comuni principalmente) o dai soggetti privati proprietari delle aree di installazione. Il piano di investimento complessivo di circa 150 milioni di euro prevede una rete di ricarica di circa 30 mila punti da sviluppare nei prossimi 3/5 anni a seconda della diffusione della mobilità elettrica in Italia. Maggiori informazioni si possono trovare nella presentazione allegata o nel sito internet societario [www.bec.energy](http://www.bec.energy)

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc. 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00

Da un punto di vista societario, Be Charge fa parte del gruppo BE POWER, a sua volta detenuto dal fondo di investimento Zouk Capital ([www.zouk.com](http://www.zouk.com)) e dalla società di produzione di energia da fonte rinnovabile su scala globale Building Energy ([www.buildingenergy.it](http://www.buildingenergy.it))

Ai fini del presente documento è importante sottolineare come Be Charge opera aprendo sempre un nuovo POD dedicato ai punti di ricarica attivati sia per le installazioni su suolo pubblico (comuni) che suolo privato ad accesso pubblico (centri commerciali, hotel, ristoranti, centri sportivi, etc etc)

### C. 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?*

In linea generale la scrivente ha apprezzato molto l'esistenza 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 perché, a nostro avviso, il ruolo industriale (e sociale) di operatori come Be Charge è proprio quello di eliminare "l'ansia da ricarica" tipica di chi si appropria all'acquisto di un veicolo elettrico andando a posizionare infrastrutture di ricarica anche in punti dove si è già consapevoli che l'investimento effettuato non avrà un proprio ritorno economico, ma dove è necessario installarle per "tranquillizzare" l'utente finale su una diffusione capillare delle infrastrutture di ricarica. Ebbene, essendo consapevoli di effettuare investimenti potenzialmente non remunerativi, si è sicuramente agevolati nel non dover pagare almeno oneri fissi ricorrenti per l'energia in assenza di volumi erogati. Molto probabilmente, in assenza di una tariffa come la BTVE, la scrivente effettuerebbe scelte di installazione differenti, andando a concentrarsi in aree del territorio dove l'investimento economico avrebbe una maggiore probabilità di essere remunerativo (ad es. grandi città, aree turistiche) a discapito di una maggiore capillarità.

Non si condivide, tuttavia, quanto scritto al punto 14.3 da codesta Spettabile Autorità quando si sostiene che la tariffa BTVE pare poco utilizzata. Probabilmente guardare i dati al 2017 in un settore a così forte crescita è fuorviante considerando che al 31/12/2017 soggetti come Be Charge non esistevano o avevano pochi punti attivati e i pochi operatori che avevano effettuato installazioni erano di emanazione diretta dei distributori di energia elettrica (ad esempio molte installazioni erano state effettuate da e-distribuzione direttamente – probabilmente senza richiedere la tariffa BTVE penalizzante per lo stesso distributore). Nel corso del 2018 e nel 2019 i POD con BTVE sono sicuramente aumentati. Come già scritto, per quanto riguarda Be Charge la scelta della tariffa monomia è sicuramente preferibile in questa fase iniziale del mercato con volumi bassi, se non assenti.

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00

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 soluzioni tariffarie “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.

Appare infatti molto più semplice ed efficace incentivare una ricarica notturna a casa piuttosto che tra le 19 e le 22 (attuale picco di domanda in Italia di energia elettrica), piuttosto che ridurre le potenze erogabili in ambito pubblico su infrastrutture di ricarica che dovrebbero servire una pluralità di utenti. Su tali infrastrutture

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00

pubbliche rimarrebbe comunque la possibilità di partecipare ai servizi di demand/response (UVAR) con logiche di mercato da parte dei CPO / MSP al fine di aiutare l'efficienza del sistema elettrico (rete) in quanto tale.

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)

*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. Si consideri inoltre che esiste già un incentivo implicito all'utilizzo di meccanismi di load balancing per via dei costi di connessione che sono funzione della potenza richiesta per il punto di prelievo. Introdurre un tetto massimo come funzione della somma delle potenze nominali delle colonnine di ricarica ("EVC") introdurrebbe una distorsione, in quanto il CPO all'aumentare della contemporaneità avrebbe un disincentivo a richiedere un aumento di Potenza (pena la perdita della BTVE), ritardando di fatto il raggiungimento del break even e la diffusione dell'auto elettrica e limitando il pieno utilizzo da parte dell'utenza.

Ad ogni modo, qualora, per le ragioni esposte da codesta Spettabile Autorità, si volesse introdurre una premialità per i CPO che auto-limitano la potenza massima 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 % suggerita dal DCO (30-40%) ci sembra eccessiva e ci orienteremmo su valori tra il 15 e 20%.

Si consideri, inoltre, che, purtroppo, 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

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00



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.

Si auspica che codesta Spettabile Autorità possa azionare strumenti normativi e/o di moral suasion nei confronti degli enti locali per raggiungere questo scopo.

## Ipotesi 2

Relativamente all'ipotesi 2 si accoglie sicuramente favorevolmente, in linea generale, 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.

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 <sup>1</sup>) e aggiungendo un mark-up di soli 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'auto elettrica media (ad es. una Zoe che consuma 13,7kWh/100km <sup>1</sup>) sarebbe pari a 6,42 Euro, mentre quello con un'auto a combustione interna equivalente (ad es. una Renault Clio Diesel 1.5 che ha un consumo di 3,6 litro/100km <sup>1</sup>) sarebbe pari a 5,20 Euro (supponendo un valore di 1,45 €/litro) <sup>1</sup>

È evidente con tali dati come non ci sarebbe alcun incentivo per un utente a passare a una mobilità elettrica se considerasse il costo del carburante che risulta addirittura più conveniente con il diesel di circa il 15%. Si ritiene quindi necessario al fine di incentivare la mobilità elettrica diminuire in linea generale il livello della BTVE.

Relativamente all'ipotesi di incentivare ulteriormente la BTVE nelle ore in cui il picco di domanda è minore si è sicuramente favorevoli ma va sottolineato come l'applicazione della fascia F3 è abbastanza semplicistico in

---

<sup>1</sup> Modalità di calcolo:

- 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.
- 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)
- Prezzo diesel rilevato il 26 agosto 2019 dal portale globalpetrolprices.com su base italiana

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 sicuramente nelle ore notturne (23-8) che però 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 codesta Spettabile Autorità possa modificare le ore / fasce orarie a cui applicare la BTVE ridotta, in modo tale da essere compatibile con l'effettiva curva di domanda nazionale media che potrebbe modificarsi nel tempo.

### **Ipotesi 3**

Relativamente all'ipotesi 3, si conferma che i dati per valutare opportunamente tale eventualità sono ancora molto pochi (su un totale di circa 900 installazioni effettuate o in costruzione, stiamo valutando la MT su circa 5 casi).

Si accoglie, ad ogni modo, con favore la possibilità di vedere incentivate da un punto di vista tariffario tali tipi di installazione che potrebbero diventare molto importanti in futuro nella gestione di grossi carichi concentrati (che potrebbero anche risolvere le criticità presentate da questa spettabile Autorità nel presente DCO). Si consiglia, ad ogni modo, di intervenire non solo sulla possibilità di applicare una tariffa monomia e relativo livello ma soprattutto sul valore degli oneri di connessione che al momento risultano assolutamente proibitivi per la sostenibilità economica di un hub di ricarica in MT.

Per evitare di far proliferare, eventualmente, punti di ricarica in MT con oneri di connessione agevolati, si potrebbe prevedere un massimo di punti di ricarica che ogni operatore potrebbe richiedere per ogni area geografica di riferimento, dimensionando il massimo sul numero di abitanti di quella particolare area geografica. Si suggerisce di utilizzare come area geografica di riferimento la provincia stabilendo un numero massimo di punti di MT agevolati per ogni operatore di ricarica pari a 1 ogni 250 mila abitanti (con un minimo di 1 per ogni provincia). In questo modo, ad esempio nella provincia di Bologna (circa 1 milione di abitanti) ogni operatore potrebbe richiedere massimo 4 connessioni MT agevolate (ovvero con capex /opex necessarie minori), in modo tale da dotare il territorio di punti MT funzionali alla installazione di hub di ricarica.

### **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.

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

**Be Charge S.r.l**

*Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio*

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

**Phone 02-49527730**

**[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)**

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00

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 alle Ipotesi 1 e 2, creare una tariffa monomia con valori differenziati e crescenti per scaglioni di consumo, fino a raggiungere il valore "standard" della BTVE (qualunque esso sia) ad un consumo del POD superiore ai 25'000 kWh/anno (equivalenti più o meno ad un valore di 2 ricariche/medie/giorno che è quello a cui un sistema nazionale di ricarica diffuso e capillare dovrebbe ambire).

Si suggerisce di creare scaglioni di consumo da 5000 kWh ciascuno su cui modulare tariffe crescenti della BTVE. 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" ad un valore leggermente inferiore a quello attuale da applicare ai consumi dei POD superiori ai 25'000 kWh / anno
- b) Definire 5 scaglioni precedenti di 5'000 kWh/anno ciascuno a cui applicare valori della BTVE ridotti rispetto al valore standard di cui al punto a)
- c) Applicare fattori di riduzione della BTVE in qualsiasi scaglione legate a quanto descritto 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 italiana con densità simile, se non uguale), raggiungendo i seguenti obiettivi:

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00

- **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 ASoS e ARim 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 ASOs 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.**

Anche se ne comprendiamo le ragioni economiche di sistema-paese e consci che codesta Spettabile Autorità ha semplicemente applicato disposizioni di legge, spiace constatare, da parte di una società come Be Charge dedicata al 100% alla mobilità elettrica e alla conseguente riduzione dell'inquinamento che sta investendo senza alcuna garanzia di ritorno economico propri capitali per tale scopo, che la contribuzione alle componenti ASOs da parte di soggetti appartenenti alle classi di agevolazioni VAL.1, VAL.2, VAL.3, VAL.4, FAT.1, FAT.2, FAT.3 sia molto minore rispetto agli utenti presenti e futuri che utilizzano/utilizzeranno servizi di ricarica pubblica per la mobilità elettrica.

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. Per scelta strategica tutta l'energia utilizzata dai POD di Be Charge è certificata con garanzie di origine, che quindi sostiene un costo addizionale oltre a quanto pagato come componente ASoS.

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

*Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio*

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00



#### D. 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?*

Si condivide sicuramente la constatazione che i costi di ricarica in luoghi privati si differenziano notevolmente nei casi in cui il POD del garage sia lo stesso di pertinenza dell'abitazione di residenza oppure no.

In linea generale, come già espresso nel paragrafo precedente, si ritiene che i luoghi di ricarica privata siano i più adatti a poter accettare riduzioni di carico al fine di appiattire le curve in quanto i punti di ricarica sono dedicati a uno o pochi veicoli e quindi non vi è la necessità di rotazione su uno stesso punto.

Considerando l'impatto sulla rete elettrica si segnala che a parità di potenza impegnata per il DSO i punti di ricarica pubblica soddisfanno un numero di utenti molto maggiore dei punti di ricarica privata, generando un minor impatto sullo sbilanciamento della rete.

Si pensi, ad esempio, ad un punto di ricarica pubblico con un POD da 44kW e 4 prese di ricarica da 22kW rispetto a 8 punti di ricarica privati con una potenza di 6kW ciascuno (complessivamente quindi con una potenza impegnata sulla rete di distribuzione di 48kWh, leggermente superiore ai 44kW della ricarica pubblica.)

Ebbene, il punto di ricarica pubblica potrebbe soddisfare una platea di circa 100/150 veicoli elettrici (supponendo un utilizzo medio di 6 ore/giorno per presa di ricarica ad una potenza media di 15kW – considerando la non contemporaneità perfetta delle 4 prese di ricarica – per soddisfare un fabbisogno di 11.000 km/anno per veicolo come da media italiana), mentre gli 8 punti di ricarica privata potranno soddisfare verosimilmente una platea massima di 16 veicoli (supponendo che ogni famiglia abbia 2 auto elettriche, ipotesi sicuramente poco verosimile nel breve/medio periodo)

Di conseguenza, a nostro avviso, l'installazione di punti di ricarica privata andrebbe incentivata riducendo gli oneri di connessione per nuovi POD al fine di agevolare l'acquisto di auto elettriche da parte degli utenti finali che si ridurrebbe in presenza di capex aggiuntivi alti da sostenere in fase iniziale, mentre, al fine di ridurre gli impatti sulla rete elettrica, andrebbe applicato un prezzo €/kWh ai punti di ricarica privata allineato ai valori attuali.

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00

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

Si ritiene, in via generale, che l'ipotesi di lavoro 5 sia praticabile anche se si suggerisce, per le ragioni sopra esposte, di agevolare i punti di ricarica nei box attraverso una riduzione degli oneri di connessione piuttosto che attraverso una applicazione di tariffe di energia più ridotte come la domestica residente.

Si ritiene che l'ipotesi di Lavoro 6 sia sicuramente positiva ma da concentrare nelle ore notturne (e non in F3 che include anche i week end). Si segnala la possibile complessità gestionale da parte dei distributori di energia su cui, tuttavia, non ci si può esprimere con precisione e si suggerisce un'interlocuzione di codesta rispettabile Autorità con tali soggetti.

Si concorda con quanto espresso al punto 15.13 dell'ipotesi di Lavoro 7, il cui obiettivo dovrebbe essere quello di concentrare le ricariche elettriche in più punti centralizzati come punti di ricarica pubblici o condominiali a rotazione. Si segnala che i punti condominiali hanno delle complessità di installazione molto maggiori dei punti di ricarica pubblici e andrebbero incentivati da un punto di vista amministrativo / autorizzativo piuttosto che con tariffe di energia più ridotte come la BTVE, comunque utili.

Relativamente all'ipotesi di Lavoro 8 per i punti di ricarica in luogo di lavoro, sicuramente potrebbe essere positivo l'esonerare i picchi di potenza nell'applicazione degli oneri fissi in fascia F3 (o comunque nelle ore notturne) ai fini di ricarica elettrica, ma si segnala il rischio di arbitraggi da parte di aziende / industrie con cicli produttivi notturni o in fascia F3. Andrebbe verificato che il picco di potenza sia legato alla ricarica di veicoli elettrici; evidentemente, molto complesso da controllare.

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

Non si segnalano ulteriori ipotesi di lavoro relativamente alla ricarica di veicoli elettrici in ambito privato.

Preme sottolineare tuttavia, 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 quanto 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).

[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 - Cap. Soc. i.v. € 500.000,00

## E. CONCLUSIONI

Come già evidenziato nell'introduzione ed in particolare nel quesito 17, si valuta positivamente l'esistenza di una tariffa monomia BTVE per la ricarica pubblica ma si segnala l'evidenza che, ai valori attuali, gli aspetti positivi per lo sviluppo diffuso della mobilità elettrica sono molto limitati, sia in termini di propensione all'acquisto di veicoli elettrici da parte degli utenti finali che alla propensione degli operatori ad installare punti di ricarica in modo molto diffuso e capillare anche in aree a più probabile "fallimento di mercato".

Si accolgono favorevolmente le Ipotesi di Lavoro 1 e 2 di codesta rispettabile Autorità, seppur con qualche modifica suggerita nel presente documento, che si dovrebbero a nostro avviso accompagnare ad una riduzione del valore assoluto della BTVE per scaglioni, intervenendo, come meglio esplicitato nel presente documento, sulle componenti della struttura tariffaria, quali ad esempio le ASos.

In linea generale, perciò, le agevolazioni tariffarie esposte nel presente documento sia alla ricarica pubblica che a quella privata possono sicuramente aiutare ad avvicinare la popolazione alla mobilità elettrica e colmare quel gap psicologico che ancora permane nei cittadini. Si consideri tuttavia che la ricarica pubblica andrebbe a nostro avviso maggiormente incentivata, tramite l'abbattimento delle tariffe, in quanto svolge una funzione "sociale" e di democratizzazione nella transizione verso la mobilità elettrica maggiore della ricarica privata, consentendo anche a chi non dispone di box privato di utilizzare un veicolo elettrico. Generalmente questa categoria di cittadini appartiene alle fasce meno abbienti della popolazione e riteniamo che il poter scegliere se abbracciare la mobilità elettrica debba essere un diritto di tutti.



[www.bec.energy](http://www.bec.energy)

Be Charge S.r.l

*Società soggetta alla attività di direzione e coordinamento di BE Power S.p.A, unico socio*

Via Carlo Bo, 11 – 20143 Milano – ITALY

Phone 02-49527730

[bechargesrl@legalmail.it](mailto:bechargesrl@legalmail.it)

P.IVA. & Cod. Fisc: 09957510960 • Cap. Soc. i.v. € 500.000,00