

Spett.le ARERA
Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente
Piazza Cavour, 5 – 20121 Milano

Oggetto: Risposta alla Consultazione 318/2019/R/eel (Criteri per l'aggiornamento infra-periodo della regolazione tariffaria relativa ai servizi di distribuzione e misura dell'energia elettrica)

Spett.le Autorità,

Quale premessa al presente documento risulta doveroso ringraziare l'Autorità per la possibilità data agli interessati di interagire in merito ai documenti in fase di pubblicazione. La scrivente Associazione si limiterà ad alcuni commenti inerenti la Parte IV nella quale è affrontato il tema della regolazione tariffaria per i punti di prelievo dedicati alla ricarica dei veicoli elettrici, dove in generale, rispetto alle tematiche specifiche esposte, si condivide l'idea di ulteriori possibili approfondimenti, quali focus group e incontri tecnici. Nel dettaglio, ed in merito alle sezioni 14 e 15, si riportano le seguenti considerazioni:

Inquadramento - Punti 14.5 – 14.6 – 14.7

In continuità con la sperimentazione passata, risulta possibile che il CPO, anche se diverso dal titolare degli spazi, connetta l'infrastruttura di ricarica al contatore del titolare dell'area di installazione (centro commerciale, area di servizio, ecc.) stingendo con lo stesso un opportuno accordo per il riconoscimento dei costi. Ovviamente, in tale caso, occorre che il POD preesistente abbia potenza disponibile ad un livello idoneo rispetto alle esigenze della struttura alimentata e delle infrastrutture di ricarica.

Ipotesi di lavoro 1 - Punto 14:12

Si comprendono le problematiche di potenziale variabilità repentina dei carichi connessi ai servizi di ricarica aperti al pubblico. Ad ogni modo, la decurtazione del 30-40% della potenza nominale massima della infrastruttura di ricarica potrebbe comportare una riduzione del volume di affari del CPO/EMSP a

seguito del rallentamento delle ricariche in caso di occupazione di tutte le prese (si prevede che il tempo di ricarica possa essere una discriminante rilevante per il mercato dei servizi di ricarica), anche perché l'eventuale utente del servizio di ricarica potrebbe essere tentato di interrompere la ricarica e provvedere alla stessa presso altro operatore che, in quel momento, potrebbe essere ad una distanza ragionevole ed essere completamente libero.

Ipotesi di lavoro 2 - Punti 14.14 – 14.15 – 14.16 – 14.17

Si ritiene interessante la possibilità di una tariffazione del tipo “time-of-use” che non porti aggravio di costi durante le ore diurne, associando però un risparmio all'impiego delle infrastrutture di ricarica per le ore notturne.

Ipotesi di lavoro 3 - Punti 14.18 – 14.19 – 14.20 – 14.21 – 14.22

A fronte della possibilità di ottenere una tariffazione “MTVE” nel caso di sistemi di ricarica per trasporto collettivo e/o care sharing, si evidenzia la necessità di una tariffazione dedicata alla ricarica anche per connessioni MT nel caso di hub di ricarica quali potrebbero in futuro divenire i parcheggi urbani o di interscambio presso stazionamenti quali aree di ingresso ai trasporti metropolitani. Anche in caso di stazionamenti lunghi e, quindi, utilizzo di infrastrutture di ricarica lenta o accelerata, infatti, per parcheggi caratterizzati da un elevato numero di posti auto, si potrebbe avere necessità di connessione in media tensione a causa dell'elevato numero di prese di ricarica da installarvi. In alcuni bandi recenti, infatti, sono stati anche richiesti fino a 29 stazioni di ricarica da installare in singolo parcheggio multipiano, per un totale di 58 prese da 22 kW di potenza nominale ciascuna.

Ipotesi di lavoro 4 - Punti 14.23 – 14.24 – 14.25 – 14.26

Si condivide la necessità di esperimenti regolatori per la flessibilità a livello di distribuzione. Si ritiene però che tali progetti, sebbene proposti da imprese distributrici, coinvolgano un partenariato costituito, per ciascun progetto, da diversi CPO ed EMSP, allo scopo di testare tali possibilità di servizi in flessibilità, su diverse soluzioni costruttive di stazioni di ricarica e mediante l'impiego di diverse piattaforme per i servizi di ricarica, allo scopo di evidenziare, fin dal primo momento, eventuali criticità ed assicurare l'interoperabilità delle soluzioni adottate.

Ipotesi di lavoro 6 - Punti 15.10 – 15.11 – 15.12

Si ritiene interessante la possibilità di un incremento in sola fascia F3 dell'eventuale potenza disponibile, sottolineando però che oltre ad un maggiore onere di verifica della reale titolarità del veicolo da parte del titolare del POD, occorrerebbe, da parte dell'utente, anche l'adeguamento del proprio impianto e delle relative protezioni (anche se tale argomento è non di competenza del presente DCO).

Roma, 19 Settembre 2019

Il Presidente
Simone Togni