



## RISPOSTA ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

### DCO 481/2019/R/EEL

#### Premessa

Nell'ambito dell'**aggiornamento infra-periodo** della regolazione delle tariffe e della qualità dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per il **semiperiodo di regolazione 2020-2023**, l'Autorità ha previsto la possibilità di riesaminare i criteri di regolazione vigenti in presenza di evoluzioni significative rispetto al contesto in cui gli stessi erano stati introdotti.

Come riconosciuto dall'Autorità nel DCO 318/2019/R/EEL e nel DCO 481/2019/R/EEL, una delle evoluzioni significative riguarda la necessità di creare un contesto favorevole per la diffusione della mobilità elettrica. In tal senso, in entrambi i documenti l'Autorità si prefigge come **obiettivo di perfezionare e completare la regolazione vigente afferente alla ricarica dei veicoli elettrici, “allo scopo di rimuovere attuali ostacoli di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica”**.

Tale obiettivo risulta coerente con gli orientamenti delle Istituzioni nazionali ed europee. Ricordiamo a questo proposito che il **Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)** mira a un incremento progressivo, anno su anno, di nuove immatricolazioni per raggiungere l'obiettivo cumulato di 1,6 milioni di auto elettriche pure al 2030 e un totale di 6 milioni di auto elettrificate al 2030, includendo le auto ibride a ricarica esterna.

Affinché sia possibile raggiungere tali obiettivi (che potrebbero apparire anche conservativi rispetto ai target vincolanti di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in capo ai Costruttori<sup>1</sup>) 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 quindi 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**. Introdurre tariffe di ricarica che rendano competitivo l'acquisto di un veicolo elettrico rispetto a uno convenzionale in un'ottica di *total cost of ownership* è la principale leva per la diffusione della mobilità elettrica.

Valutando 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 apprende con preoccupazione che nel DCO contenente gli orientamenti finali l'Autorità sembrerebbe proporre una sostanziale prosecuzione della regolazione tariffaria attualmente in vigore, senza prevedere alcun progresso significativo tanto per la ricarica pubblica quanto per quella privata**.

---

<sup>1</sup> La Regolamentazione UE relativa agli standard emissivi di autovetture e veicoli commerciali leggeri (vcl) sta imprimendo una forte accelerazione esclusivamente nella direzione dell'elettrificazione dei veicoli. I nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni al 2025 e 2030 (-15% al 2025 per autovetture e vcl, -31% al 2030 per i vcl e -37,5% al 2030 per le autovetture) potranno infatti essere raggiunti dai Costruttori solo attraverso la vendita di una consistente e sempre maggiore quota di veicoli elettrici. A partire dal 2020, i Costruttori di autoveicoli e tutta la filiera automotive sono chiamati a compiere uno sforzo imponente (sia in termini di riconversione industriale sia in termini di investimenti produttivi) per attuare la transizione verso l'elettrificazione dei propri veicoli al fine di rispondere agli obiettivi vincolanti della UE sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

**Tali orientamenti finali risultano fortemente in contraddizione sia con gli obiettivi che la stessa Autorità si è prefissata, e cioè di rimuovere gli attuali ostacoli di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica, sia con le politiche nazionali ed europee volte a favorire una significativa diffusione della mobilità elettrica, alle quali il settore automotive si è adeguato realizzando ingenti investimenti per riconvertire la propria produzione verso l'elettrificazione.**

Poiché i provvedimenti finali da parte dell'Autorità in materia di tariffe e qualità per l'erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica sono previsti per il mese di dicembre e regolamenteranno il periodo tariffario dal 2020 al 2023, **se gli orientamenti finali dovessero essere confermati si sarà persa un'importantissima occasione per introdurre uno strumento essenziale di supporto alla diffusione della mobilità elettrica nel nostro Paese.**

In conclusione, auspichiamo che gli orientamenti finali dell'Autorità in tema di tariffe di ricarica per i veicoli elettrici possano essere ripensati radicalmente, ripristinando quelli che solo pochi mesi fa erano stati espressi dalla stessa Autorità nel documento 318/2019/r/EEL.

## **Risposte puntuali alle domande della consultazione**

*S21. Osservazioni riguardo alle proposte avanzate in merito alla proroga dell'attuale struttura tariffaria BTVE e al contemporaneo avvio di tavoli di lavoro dedicati alla valutazione di un possibile aggiornamento della regolazione che ne disciplini l'applicazione.*

### **Punto 24.4 (proroga tariffa BTVE)**

In linea generale, **riteniamo apprezzabile l'applicazione 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 presenza effettiva dell'infrastrutturazione sul territorio, con l'obiettivo di eliminare la cosiddetta "ansia da ricarica". In effetti, l'esenzione dagli oneri fissi ricorrenti per l'energia in assenza di volumi erogati ha agevolato la diffusione delle infrastrutture di ricarica pur in presenza di investimenti potenzialmente non remunerativi. Tuttavia, in previsione di un rapido sviluppo della mobilità elettrica, sotto la spinta della nuova regolamentazione europea (si veda nota 1 pag. 1) e degli strumenti nazionali di incentivazione, si ritiene necessario assicurare un quadro regolatorio abilitante, in grado di sostenere con maggiore efficacia tale evoluzione (si veda infra, commento punto 24.13).

### **Punto 24.5 (estensione approccio BTVE a MT)**

Per favorire lo sviluppo della mobilità elettrica in maniera omogenea sul territorio nazionale e con tempi di rifornimento paragonabili con quelli delle 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.**

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**. Questo è un **evidente ostacolo di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica**.

Riteniamo 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 di un'auto con motorizzazione tradizionale.

Alla luce di quanto sopra e in considerazione della cruciale importanza che la ricarica veloce rappresenta ai fini della diffusione della mobilità elettrica, **si auspica un ripensamento dell'Autorità volto ad implementare l'ipotesi di lavoro n. 3 “tariffa monomia per punti in media tensione avanzata nel DCO 318/2019/R/EEL” (con la stessa struttura monomia e “time-of-use” ipotizzata per la BTVE)**.

#### **Punto 24.6 (BTVE differenziata per fasce orarie “time of use”)**

Sebbene si riconoscano i vantaggi dell'attuale tariffa BTVE, si rileva con altrettanta evidenza che esiste ancora un **differenziale di costo estremamente elevato tra la tariffa BTVE in ambito pubblico e i livelli di prezzo di una ricarica domestica residente**. Tale dislivello rappresenta un effettivo **ostacolo di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica** che andrebbe mitigato, poiché realizza di fatto una **discriminazione nei confronti degli utenti che non hanno a disposizione un garage** per ricaricare il veicolo elettrico e che possono farlo solo attraverso punti di ricarica pubblici, escludendo in questo modo dal mercato una fetta importante di potenziali clienti.

Consapevoli della complessità di una perfetta equiparazione della tariffa monomia BTVE in ambito pubblico ai livelli di prezzo di una ricarica domestica residente, si ritiene percorribile la soluzione che consiste nell'introduzione di **sistemi di “premierità”** in grado di avvicinare i due livelli di tariffazione in alcune specifiche situazioni.

In tal senso, **si invita l'Autorità a riprendere in considerazione l'ipotesi di lavoro n.2 Tariffa “time-of-use” avanzata nel DCO 318/2019/R/EEL**. Come sostenuto nel documento, tale approccio potrebbe contribuire a ridurre i costi associati alla ricarica, favorendo **soluzioni innovative di utilizzo notturno in luoghi accessibili al pubblico** che potrebbero surrogare la ricarica presso l'abitazione per proprietari di veicoli elettrici che non dispongono di propri punti “privati”.

Inoltre, ulteriori agevolazioni potrebbero essere valutate a partire dall'ipotesi di lavoro n.1 “Obblighi d'adozione di sistemi automatici di controllo dei carichi”, trasformando il concetto di obbligo in un sistema di premierità rispetto alla tariffa BTVE “base”.

#### **24.13 (conclusioni dell'Autorità sulla ricarica pubblica)**

Pur condividendo l'idea di attivare *focus group* dedicati che consentano di esplorare in maggiore profondità gli effetti delle ipotesi, **non si condivide (e anzi si invita l'Autorità a un ripensamento radicale) la conclusione di prevedere, per la ricarica pubblica, la sola proroga della tariffa BTVE**.

**Tale orientamento finale è infatti in totale contraddizione con l'obiettivo primario del documento, cioè di rimuovere gli attuali ostacoli di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica**.

Poiché le tariffe di ricarica che l'Autorità si appresta a definire rimarranno in vigore almeno fino al 2023, **è indispensabile agire oggi sulla regolazione e non rimandare a "data da destinarsi" gli interventi senza i quali la mobilità elettrica non potrà avere la necessaria diffusione.** Il lavoro dei *focus group* sarà sicuramente utile a migliorare in prospettiva il sistema, ma riteniamo sia controproducente rinviare al futuro qualsiasi ulteriore intervento di miglioramento rispetto alla regolazione vigente.

*S22. Osservazioni in merito alla proposta relativa all'introduzione di una maggiore potenza disponibile in fascia F3 secondo le modalità descritte. Quali aspetti relativi al flusso delle informazioni si ritiene di proporre per semplificare al massimo gli aspetti amministrativi?*

**24.8** (tariffa domestica per garage non collegati elettricamente all'abitazione principale)

Come evidenziato al punto 13.1 del DCO 318/2019/R/EEL, **la ricarica privata domestica costituisce una quota preponderante 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. Come la stessa Autorità sostiene, un evidente ostacolo di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica è quello relativo alla **sostanziale differenza tra i costi medi di ricarica presso l'abitazione di residenza (sensibilmente ridotti) e quelli applicati per la ricarica in un posto auto o box privato non collegato elettricamente all'abitazione (di gran lunga più elevati).** In quest'ottica **si auspica un ripensamento dell'Autorità volto a riconsiderare l'implementazione dell'ipotesi di lavoro n. 5 "Trattamento delle pertinenze dell'abitazione di residenza" contenuta nel DCO 318/2019/R/EEL:** per i box pertinenziali non collegati elettricamente all'abitazione principale dovrebbe essere sempre garantita la tipologia contrattuale domestica residente, così come avviene per i punti di ricarica installati presso l'abitazione di residenza (punto 15.7, lettera "a"), mentre per i box non pertinenziali riteniamo opportuna l'applicazione della tipologia contrattuale domestica non residente (punto 15.7, lettera "b").

- **Per ovviare alle rigidità burocratiche in capo ai possessori d'auto,** sottolineate dall'Autorità, si potrebbe pensare da un lato di svincolare tali tariffe dal possesso di un'auto elettrica, come del resto già avviene per quanto riguarda i box collegati elettricamente all'abitazione, o in alternativa - qualora si ritenga necessario mantenere come condizione il possesso di un'auto elettrica - di consentire l'applicazione di tariffe agevolate qualora uno dei membri del nucleo familiare sia possessore del garage (es. almeno un veicolo elettrico intestato per nucleo familiare e box non collegato elettricamente all'abitazione intestato a uno dei membri del nucleo familiare).
- **Per quanto riguarda il rischio di insorgenza di comportamenti opportunistici,** la garanzia sulla destinazione d'uso dell'energia elettrica consumata potrebbe essere raggiunta in modo automatico (senza oneri di verifica per gli operatori commerciali) introducendo un limite di prelievo massimo per cui è applicabile tale tariffa. Tale limite dovrebbe coincidere con la stima del quantitativo di energia elettrica erogata annualmente per la ricarica di un veicolo elettrico.

La soluzione identificata al punto C15 del documento posto in consultazione, cioè di applicare la tariffa BTVE anche ai garage non collegati elettricamente all'abitazione principale, avrebbe sicuramente l'effetto di ridurre le spese annue di ricarica rispetto alla situazione attuale, ma le stesse rimarrebbero ancora troppo elevate e distanti dalla situazione equivalente di un box collegato elettricamente all'abitazione, **realizzando un ingiustificato elemento di discriminazione ai danni del cliente finale.**

#### 24.10 (ricariche condominiali e di flotte aziendali)

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 prioritario poiché, 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 (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 costituiscono un **ampio bacino di utenza nell'ottica del rinnovo del parco auto per la diffusione della mobilità elettrica**.

#### 24.13 (conclusioni dell'Autorità sulla ricarica pubblica)

Come nel caso delle conclusioni relative alla ricarica pubblica, anche per la ricarica privata si condivide in linea generale l'idea di attivare *focus group* dedicati che consentano di esplorare in maggiore profondità gli effetti delle ipotesi, ma non si condivide (e anzi si invita l'Autorità a un ripensamento radicale) la conclusione di prevedere, per la ricarica privata, la sola modulazione della potenza disponibile in fascia F3, peraltro con una serie di requisiti assenti nella prima proposta.

La ricarica privata (domestica, condominiale e aziendale) rappresenterà, almeno nella fase iniziale di significativa diffusione della mobilità elettrica, la principale modalità di ricarica dei veicoli elettrici ed è quindi fondamentale prevedere sin da ora le agevolazioni che la stessa Autorità aveva identificato solo pochi mesi fa nel DCO 318/2019/R/EEL.

Anche in questo caso, gli orientamenti finali appaiono in contraddizione con l'obiettivo primario del documento, cioè di rimuovere attuali ostacoli di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica, in quanto le modifiche proposte risultano essere scarsamente efficaci e non determinanti nell'orientare il cliente finale verso la scelta del veicolo elettrico.