

RISPOSTA ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA del 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 è quella che 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 è 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 4,2 milioni di auto elettriche pure al 2030 (come da ultimo aggiornamento del PNIEC) 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 in capo ai Costruttori di veicoli¹) 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**. 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 una delle principali leve per la diffusione della mobilità elettrica.

Se inizialmente abbiamo espresso soddisfazione nel rilevare il proposito dell'Autorità, esplicitato nei documenti di consultazione, 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, **abbiamo tuttavia constatato con preoccupazione che nel DCO contenente gli orientamenti finali l'Autorità le proposte risultino meno ambiziose di quelle presentate nella precedente consultazione**.

Pur comprendendo il ruolo di garanzia sul sistema e il mercato elettrico che l'Autorità deve assumere, chiediamo di considerare che:

¹ 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 CO₂.

- gli impatti sul sistema, sia in termini tariffari di redistribuzione delle logiche incentivanti sulle bollette degli utenti sia in termini di saturazione e sicurezza delle reti di distribuzione, sono irrilevanti nel semiperiodo 2020-2023.
- La creazione di tavoli di lavoro fra l'Autorità e gli stakeholder della mobilità elettrica, assolutamente auspicabile e ben accolta, possa favorire un monitoraggio degli effetti delle soluzioni di supporto alle tariffe di ricarica che ci auguriamo si propongano, piuttosto che una sede di sviluppo di nuove proposte. E' infatti oggi il momento di intervenire e, semmai, si potranno ridurre gli incentivi verificandone l'impatto sul sistema elettrico e seguendo le evoluzioni di un mercato ancora da sviluppare.
- Gli orientamenti finali ci appaiono potenzialmente divergenti
 - dalla visione delle Istituzioni nazionali ed Europee, volta a favorire la diffusione della mobilità elettrica,
 - dai piani di investimento che il settore *automotive* e gli operatori delle infrastrutture di ricarica hanno presentato per riconvertire la propria produzione verso l'elettrificazione e per garantire una rete capillare senza un margine sufficiente nell'immediato.
 - dagli obiettivi stessi che l'Autorità si è inizialmente prefissata, e cioè di rimuovere gli attuali ostacoli di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica.

In conclusione, auspichiamo che gli **orientamenti finali dell'Autorità in tema di tariffe di ricarica per i veicoli elettrici possano riallinearsi con le ambiziose ipotesi di lavoro inizialmente espresse dalla stessa 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, 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. Tuttavia è bene considerare che:

- oggi i tassi di utilizzo medi delle cosiddette quick non superano l'1% e delle fast il 2% e il rapporto tra i veicoli circolanti, 37.636 tra BEV e PHEV, e punti di ricarica pubblici o ad accesso pubblico, 10.647, 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 non solo crediamo che un abbassamento nel semiperiodo 2020-2023 dell'attuale trattamento della BTVE, 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. Inoltre i nuovi utenti di mobilità elettrica sono anche nuovi utenti del sistema, che porteranno una maggior gettito tariffario per circa 90M€ dall'aumento di 300.000 unità, in caso di predisposizione di misure di sostegno, su un target di veicoli circolanti al 2025 di circa 700.000 unità.

Punto 24.5 (estensione approccio BTVE a MT)

Per favorire lo sviluppo della mobilità elettrica senza confini geografici 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)** da 150 kW fino a 350kW per punto di ricarica, con allacci che possono raggiungere i 1000kW per hub di ricarica, 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.**

I costi dell'HW, dell'installazione e della connessione di hub di ricarica ad alta potenza² sono attualmente molto alti, oltre le 15 volte quello delle fast. Per quanto questi costi possano diminuire del tempo, i capex necessari costituiscono di per loro un impedimento a una diffusione eccessiva di queste connessioni. Oltretutto, ancor più che 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 molto 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 ostacolo di tipo tariffario alla diffusione di queste soluzioni

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 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" e di utilizzare il tavolo di lavoro proposto in tale contesto, per monitorare ed eventualmente modulare l'agevolazione tariffaria o i costi di connessione, verificarne il peso sulle reti di distribuzione in media tensione e guidare la localizzazione delle nuove connessioni, in maniera tale che possano contemporaneamente rispettare i vincoli di tensione e potenza stabiliti da analisi di load flow e servire con capillarità sufficienti rami con flussi di traffico significativi.**

Rinnoviamo inoltre l'importanza di un'agevolazione, come già proposto dal precedente DCO in maniera lungimirante, per gli hub di ricarica degli autobus elettrici e dei veicoli del car sharing elettrico.

Punto 24.6 (BTVE differenziata per fasce orarie "time of use")

Qualora non si ritenesse possibile un abbassamento fisso della BTVE, come descritto nel punto 24.4 del presente documento, potrebbero essere introdotti **sistemi di "premialità"** tale da avvicinarla ai livelli dell'utente domestico in alcune specifiche situazioni, come abbiamo già proposto nella risposta al precedente documento di consultazione.

In tal senso, **si invita caldamente 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 premialità rispetto alla tariffa BTVE "base".

² Ad esempio con 4 o 6 plug da 150kW a 350kW, come per le stazioni del progetto Ionity, dove si realizza una modulazione della potenza per limitare la potenza totale richiesta alla rete a 1MW massimo.

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, **crediamo che l'Autorità possa riprendere il percorso ambizioso della consultazione precedente e di prevedere, per la ricarica pubblica, ulteriori soluzioni oltre alla sola proroga della tariffa BTVE.**

Poiché le tariffe di ricarica rimarranno in vigore almeno fino al 2023, **è indispensabile agire oggi sulla regolazione.** Il lavoro dei *focus group* sarà sicuramente utile a migliorare in corsa il sistema, ma è importante non rinviare al futuro ulteriori interventi di miglioramento rispetto alla regolazione vigente, a maggior ragione visto che intervenire nel semiperiodo di riferimento, in una fase di mercato dei veicoli elettrici ancora nascente, scongiurerebbe qualunque effetto negativo del quadro tariffario favorevole.

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. In quest'ottica, come la stessa Autorità sostiene, un evidente ostacolo di tipo tariffario alla diffusione della mobilità elettrica è quello relativo alla **sostanziale differenza nei costi medi di ricarica qualora questa avvenga presso l'abitazione di residenza (sensibilmente ridotti) rispetto a quando la stessa avviene in un posto auto o box privato non collegato elettricamente all'abitazione (di gran lunga più elevati)**. Tale trattamento differenziato costituisce un elemento fortemente frenante per la diffusione della mobilità elettrica. Con l'occasione per meglio precisare la nostra tesi è bene ricordare cosa prevede l'articolo 817 cc. che definisce pertinenza, delle cose, mobili o immobili destinate in modo durevole, al servizio o all'ornamento di un'altra cosa, mobile o immobile. La Corte di Cassazione in una sentenza, inoltre, ha stabilito che, per definirsi pertinenza, il bene non deve necessariamente essere strutturalmente e fisicamente collegato alla cosa principale, potendo trovarsi anche molto distante da esso. Il legame tra bene principale e pertinenza è di tipo economico funzionale e può sussistere anche da lontano. In tal caso è evidente la necessità di dover dotare la pertinenza di un nuovo POD ma sarebbe giusto avere la stessa tariffa dell'abitazione a cui è legata la pertinenza.

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 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"), mentre per i box non pertinenziali dovrebbe essere applicata la tipologia contrattuale domestica non residente (punto 15.7, lettera "b").

- **Per ovviare ai problemi burocratici in capo ai possessori d'auto** sottolineato dall'Autorità si potrebbe pensare da un lato di non vincolare tali tariffe al possesso di un'auto elettrica ma di applicare le tariffe sopra descritte a prescindere (almeno la 15.7, lettera "a"), come del resto già avviene per quanto riguarda i box collegati elettricamente all'abitazione. Se si ritiene imprescindibile vincolare tali tariffe al possesso di un'auto elettrica, al fine di estendere il perimetro delle diverse casistiche reali e di alleggerire quindi le rigidità in capo ai possessori d'auto si potrebbe pensare di estendere la coincidenza tra il possesso dell'auto e del garage non al singolo ma al nucleo familiare (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 le imprese di vendita) introducendo un limite di prelievo massimo per cui è applicabile tale tariffa. Tale limite potrebbe 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 di ricarica annue rispetto alla situazione attuale, ma le stesse rimarrebbero ancora troppo elevate e distanti dalla situazione equivalente di un box collegato elettricamente all'abitazione.

Accogliamo d'altro canto con favore l'opportunità di favorire le infrastrutture di ricarica private dotate di controllabilità da remoto e intelligenza, specialmente per l'implementazione di logiche di smart charging e di aggregazione di veicoli elettrici per arricchire le opzioni di regolazione o per supportare la rete di distribuzione.

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 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**.

24.13 (conclusioni dell'Autorità sulla ricarica privata)

Come nel caso delle conclusioni relative alla ricarica pubblica, anche per la ricarica privata si accoglie favorevolmente l'idea di attivare *focus group* dedicati che consentano di esplorare in maggiore profondità gli effetti delle ipotesi. Tuttavia **la ricarica privata (domestica, condominiale e aziendale) rappresenterà, almeno nella fase iniziale di 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**.