

Audizione ARERA

11 settembre 2026

MOTUS 

La nostra missione

Favorire e accelerare la transizione verso la mobilità elettrica



Come?

Dialogo

Piattaforma di dialogo della filiera e-mobility in Italia

Studi e analisi

Prospettive scientifiche e analisi di scenario

E-Ducation

Formazione utile a creare valore

Comunicazione e lobbying

Condivisione di istanze con l'opinione pubblica, gli stakeholder e le istituzioni

Gli associati Motus-E

Soci sostenitori

a2a
LIFE COMPANY

Allianz 

 **alpitronic**


atlante
POWER TO CHANGE

BYD

 **edison**
EDF GROUP

enel


plenitude

FREETO 
Sostenibilità. Innovazione. Mobilità

 **GEELY**

HAIKI
COBAT


HUAWEI

 **PLANET**

NEGGY
for a green mobility


pwc

**Renault
Group**

STELLANTIS

VOLKSWAGEN GROUP
ITALIA

Gli associati Motus-E

Soci ordinari



Mobilità elettrica: i key point

QUADRO STRATEGICO ARERA 2026-2029

- OS.20 Connessioni (Grid Package), flessibilità, V2G, avvio fase finale sui mercati dei servizi locali
- OS.24 Articolazioni tariffarie per utenze flessibili
- OS.20/OS.22 PPA e prezzi dinamici per CPO e flotte
- OS.23 Neutralità economica fra potenziamento della rete e l'approvvigionamento di flessibilità.
- OS.5 Tavolo sugli aspetti legati alla mobilità nell' Osservatorio Permanente della Regolazione

ELECTRIFICATION ACTION PLAN

- Proposta di regolamento sulle bollette elettriche:
 - Riforma degli oneri di rete
 - Tassazione dell'elettricità non superiore a quella del gas
- Sandbox V2G e sviluppo di contratti di flessibilità
- Revisione AFIR e sviluppo HDV

GRIDS PACKAGE

- Accelerare lo sviluppo e la modernizzazione delle reti elettriche europee:
 - Semplificazione delle procedure autorizzative
 - Accelerazione del permit-granting per le infrastrutture di ricarica (IdR)
 - Interesse pubblico prevalente IdR

L'attuale quadro normativo su reti ed elettrificazione è in piena evoluzione. Motus-E intende contribuire attivamente a questo percorso di cambiamento, mettendo a disposizione le proprie competenze per accompagnarlo al meglio.

OS.24 Articolazioni tariffarie per utenze flessibili

Tariffe per la ricarica elettrica

L'attuale sistema tariffario necessita oggi di una revisione strutturale in quanto non riflette le reali caratteristiche tecniche ed economiche delle infrastrutture di ricarica, che hanno profili di carico molto diversi dalle altre utenze.

TASSI DI UTILIZZO

<2%

A DIFFERENZA DEL 25-40%
RAGGIUNTO DALLE UTENZE
TRADIZIONALI

NATURA INTERMITTENTE DELLA RICARICA

99% del tempo la rete
è impegnata con
potenze al di sotto
del 50% della potenza
disponibile

*DATI ARERA SU POD IN BT E MT

PREZZI DELLA RICARICA PIÙ ALTI VS EUROPA SOPRATTUTTO PER PESO TARIFFE

0,64 €/kWh AC
0,79 €/kWh DC

DIFFUSIONE DEI VEICOLI ELETTRICI

**Inferiore agli
obiettivi del
PNIEC e dell'UE**



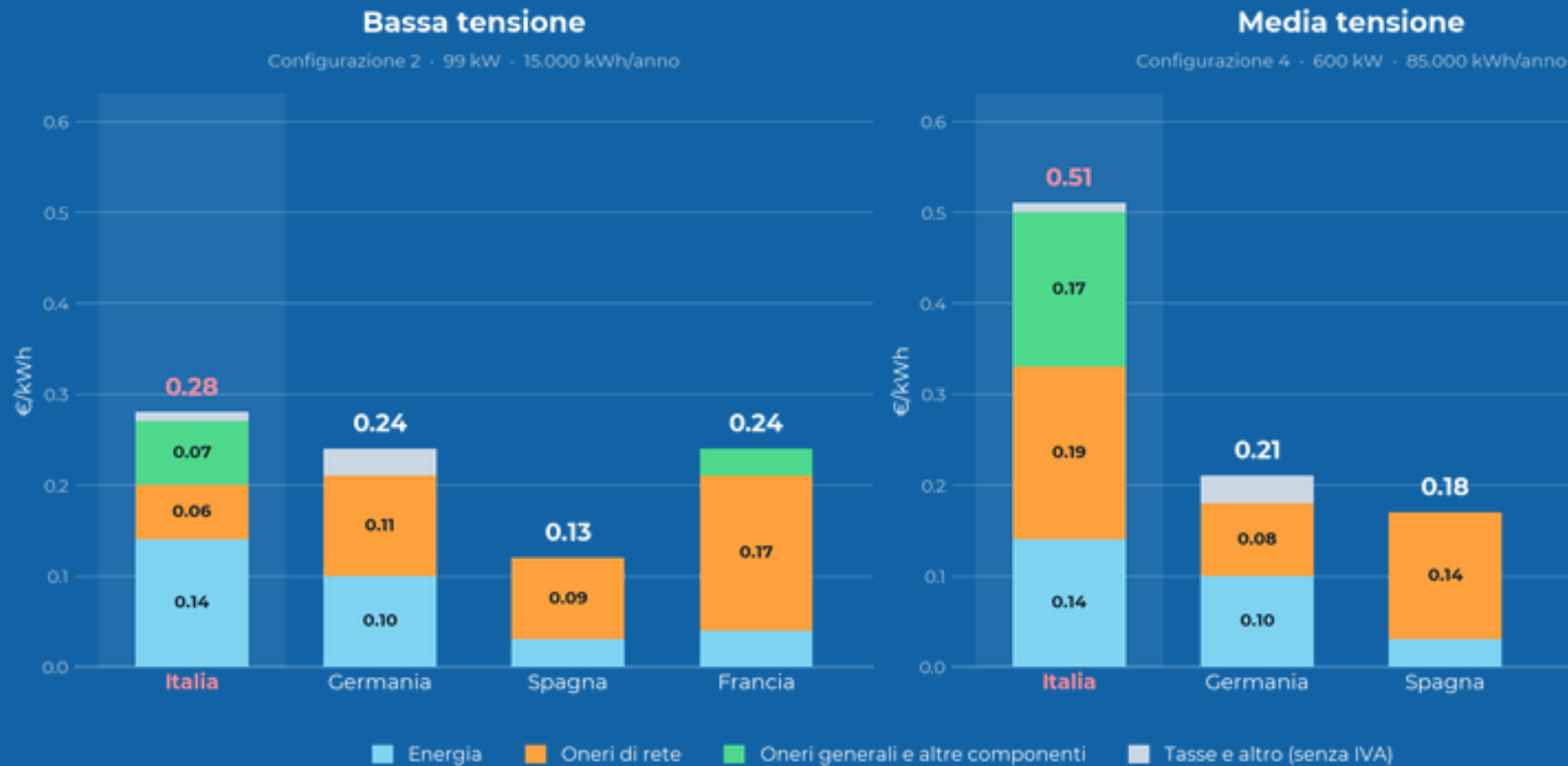
Rivedere l'attuale sistema tariffario tenendo conto delle specificità della ricarica elettrica pubblica per una maggiore cost-reflectivity rispetto ai reali profili di utilizzo della rete.

Tariffe per la ricarica - un confronto europeo

Al netto del maggior costo della materia energia e a parità di fattore di utilizzo dell'energia (FUE), il costo dell'energia per la ricarica in Italia è quasi tre volte superiore rispetto ai principali mercati europei soprattutto in media tensione

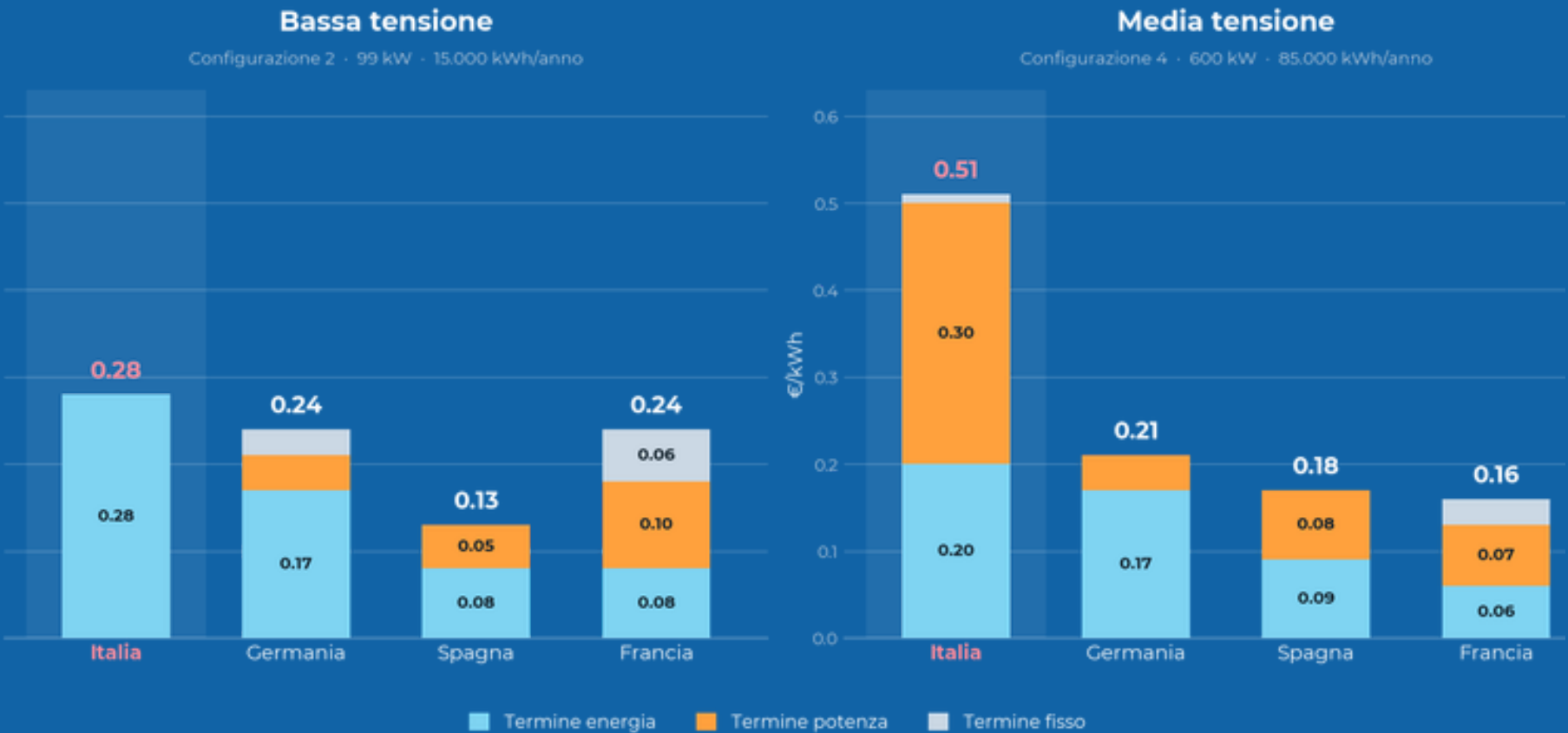
Composizione del costo dell'energia elettrica per la ricarica

Scomposizione per componente tariffaria



Struttura del costo dell'energia elettrica per la ricarica

Scomposizione per termine tariffario: energia, potenza, fisso



Revisione del sistema tariffario per la ricarica elettrica

Per le infrastrutture di ricarica pubblica e privata

#	PROPOSTA
1	Tariffa BTVE bioraria: riduzione corrispettivi in tutte le fasce, incentivo F3 notturna per spostare consumi verso ore di basso carico di rete
2	Tariffa MTVE volumetrica pura (€/MWh): replica della struttura BTVE per la Media Tensione, eliminazione delle componenti potenza e fissa per IdR pubbliche
2 bis	Tariffa MTAU con floor sulla potenza media (es. 25% potenza disponibile al POD): premia configurazioni efficienti, mantenendo struttura tariffaria attuale
2 ter	Tariffa basata sul percentile ottimo della curva di ricarica : criterio di calcolo della quota potenza più selettivo e coerente con utilizzo reale
3	Estensione tariffa domestica alla prima pertinenza dell’abitazione: rimozione della discriminazione tra ricarica privata domestica e in box/garage
4	Estensione della sperimentazione 541/2020 a condomini, sedi aziendali, autorimesse (BT fino a 16,5 kW) Tariffa Time-of-Use per ricarica privata semi-collettiva: condomini, autorimesse, depositi TPL, aziende

 IMPATTO ATTESO

- Riduzione strutturale del costo di ricarica per il consumatore finale
- Allineamento dei prezzi italiani alla media UE
- Spostamento dei consumi verso le fasce di basso carico (F3 notturna)
- Eliminazione delle distorsioni a carico delle IdR pubbliche con basso FUE

 DOVE AGIRE

- TIT (delib. 568/2019/R/eel) — struttura tariffaria BTVE/MTAU
- Definizione regolatoria della nuova tariffa MTVE volumetrica
- Revisione disciplina pertinenze per ricarica privata
- Coordinamento con TIC e con il pacchetto connessioni

OS.20 Connessioni e reti abilitanti per la mobilità elettrica

Connessioni e Ricarica Elettrica

Il TIC e TIQC mostrano oggi limiti applicativi evidenti rispetto alle esigenze poste dallo sviluppo della mobilità elettrica. Le regole attualmente vigenti risultano infatti spesso non idonee a gestire in modo efficiente l'aumento delle richieste di connessione per infrastrutture di ricarica, né a garantire tempi certi, prevedibilità degli investimenti e flessibilità operativa per gli operatori.

TEMPI DI CONNESSIONE IMPREVEDIBILI

fino a **36** mesi
Tempi di connessione
che variano da pochi
mesi a oltre un anno
(con picchi fino a 36
mesi in MT)

QUOTA STRUTTURALE DI INFRASTRUTTURE INSTALLATE MA INATTIVE

15%
dei punti di ricarica
non operativi stabile
nel tempo

PROCESSI COMPLESSI E POCO TRASPARENTI

- iter autorizzativi frammentati
- coordinamento complesso tra CPO, DSO e stakeholder
- V2G



La revisione della disciplina delle connessioni è necessaria per rendere la rete un fattore abilitante e non limitante dello sviluppo della mobilità elettrica, in coerenza con gli indirizzi del **European Grids Package**.

Revisione della disciplina delle connessioni

Per le infrastrutture di ricarica elettrica · documento rivolto ad ARERA

#	PROPOSTA
1	Riduzione strutturale dei tempi di attivazione delle connessioni in linea con il Grid Package
2	Piattaforma digitale unica nazionale per le pratiche di connessione. Standard nazionali uniformi per documentazione e criteri tecnici DSO
3	Trasparenza sulla capacità di rete disponibile: pubblicazione capacity map Pianificazione anticipatoria della rete con orizzonte triennale
4	Standardizzazione delle procedure di servitù (cabine omologate CPO, preliminare di servitù) Meccanismi di annullamento anticipato dei preventivi
5	Superamento del “first-come, first-served”: introduzione del “first-ready first-served” (DL 21/2026)
6	Contratti non-firm e di flessibilità per le IdR HPC, con sconto sulle componenti di connessione
7	Tabella nazionale di riferimento per gli investimenti anticipati dai CPO per cabine e opere di connessione
8	Costi di connessione proporzionati con struttura regressiva per numero di punti di ricarica sotto il POD
9	Aumento della potenza massima connettibile in BT da 100 kW a 200 kW

 IMPATTO ATTESO

- Tempi di attivazione ridotti da 3-8 mesi a 30-90 giorni per le IdR pubbliche
- Sblocco delle infrastrutture installate ma non operative (oggi 14,5%)
- Allineamento al European Grids Package e ai target AFIR
- Trasparenza sulla capacità di rete disponibile e investimenti sulla rete

 DOVE AGIRE

- TIC (Allegato C delib. 616/2023/R/eel) e TIQC (delib. 566/2023/R/eel)
- Delib. 309/2024 sul Piano di Sviluppo dei DSO
- Dlgs 199/2021



Indirizzi del **European Grids Package.**

