

**Deliberazione 15 dicembre 2010 - ARG/elt 242/10**

**Disposizioni speciali per l'erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura e del servizio di dispacciamento ai fini della sperimentazione dei sistemi in bassa tensione di ricarica pubblica dei veicoli elettrici**

**L'AUTORITÀ PER L'ENERGIA ELETTRICA E IL GAS**

Nella riunione del 15 dicembre 2010

**Visti:**

- la direttiva 2003/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 giugno 2003, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 96/92/CE;
- la direttiva 2006/32/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, concernente l'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e recante abrogazione della direttiva 93/76/CEE del Consiglio;
- la direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE (di seguito: Direttiva 2009/28/CE);
- la direttiva 2009/29/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra;
- la direttiva 2009/72/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 luglio 2009, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 2003/54/CE (di seguito: Direttiva 2009/72/CE);
- la decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020;
- il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri;
- la Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni del 7 ottobre 2009 COM(2009) 519 definitivo – Investire nello sviluppo di tecnologie a basse emissioni di carbonio (Piano SET) (di seguito: comunicazione della Commissione 7 ottobre 2009);

- la Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo del 28 aprile 2010 COM(2010)186 – Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico, (di seguito: comunicazione della Commissione 28 aprile 2010);
- la legge 10 ottobre 1990, n. 287;
- la legge 14 novembre 1995, n. 481;
- il decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79;
- il decreto legislativo 2 febbraio 2007, n. 26;
- la legge 27 ottobre 2003, n. 290;
- la legge 23 agosto 2004, n. 239;
- il decreto legislativo 8 febbraio 2007, n. 20;
- la deliberazione dell’Autorità 18 gennaio 2007, n. 11/07 e in particolare l’Allegato A, come successivamente modificati e integrati (di seguito: TIU);
- la deliberazione dell’Autorità 29 dicembre 2007, n. 348/07 (di seguito: deliberazione n. 348/07);
- l’Allegato A alla deliberazione n. 348/07, come successivamente modificato e integrato (di seguito: TIT), che reca le disposizioni dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas (di seguito: Autorità) per l’erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell’energia elettrica dell’energia elettrica per il periodo regolatorio 2008-2011;
- l’Allegato B alla deliberazione n. 348/07, recante le condizioni economiche per l’erogazione del servizio di connessione, come successivamente modificato e integrato (di seguito: TIC)
- la deliberazione dell’Autorità 18 marzo 2008, ARG/elt 33/08, come successivamente modificata e integrata (di seguito: delibera ARG/elt 33/08);
- l’allegato A alla deliberazione ARG/elt 33/08, recante la norma CEI 0-16 riconosciuta come Regola tecnica di riferimento per la connessione di utenti che immettono o prelevano dalle reti elettriche di distribuzione con tensione maggiore di 1 kV (di seguito: norma CEI 0-16);
- la deliberazione dell’Autorità 23 luglio 2008, ARG/elt 99/08 (di seguito: deliberazione ARG/elt 99/08);
- la deliberazione dell’Autorità 30 ottobre 2009, GOP 46/09, recante l’approvazione della “Disciplina della partecipazione ai procedimenti di regolazione dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas”;
- l’allegato A alla deliberazione dell’Autorità 30 luglio 2009, n. 107/09 (di seguito: TIS) e successive modificazioni e integrazioni;
- la deliberazione dell’Autorità 25 marzo 2010, ARG/elt 39/10 recante disposizioni in materia di programmi pilota nel settore delle reti attive o *smart grids*;
- la deliberazione dell’Autorità 19 aprile 2010, ARG/elt 56/10 recante disposizioni in materia di connessioni per l’alimentazione di pompe di calore a uso domestico e di veicoli elettrici.
- la deliberazione dell’Autorità 2 settembre 2010, ARG/elt 136/10 (di seguito: deliberazione ARG/elt 136/10);
- la deliberazione dell’Autorità 10 dicembre 2010, ARG/elt 228/10;
- il documento per la consultazione DCO 37/10 recante “Disposizioni speciali per l’erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura e del servizio di

dispacciamento ai fini della sperimentazione dei sistemi di ricarica pubblica dei veicoli elettrici”;

- le osservazioni e proposte pervenute all’Autorità da diversi soggetti al documento per la consultazione DCO 37/10.

### **Considerato che:**

- lo sviluppo della mobilità elettrica favorisce il risparmio energetico, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, la riduzione della dipendenza dai combustibili fossili e soprattutto appare, in prospettiva, come uno degli strumenti più efficaci per la riduzione delle emissioni inquinanti nei centri urbani e nelle aree metropolitane;
- secondo il considerata 28 della direttiva 2009/28/CE la Comunità e gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per ridurre il consumo totale di energia nel settore dei trasporti, aumentandone l’efficienza energetica e che fra i principali mezzi per ridurre il consumo di energia nel settore dei trasporti figura, tra l’altro, l’aumento della quota delle autovetture elettriche;
- la Commissione europea ha recentemente diffuso una comunicazione (“Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico”, COM(2010)186 del 28 aprile 2010) dichiarando la propria intenzione di fissare regole e obiettivi comuni per lo sviluppo e la diffusione di veicoli puliti ed efficienti (in particolare: elettrici e ibridi a trazione elettrica ricaricabili da rete) e i servizi associati, allo scopo di coadiuvare il processo di innovazione, eliminando potenziali ostacoli normativi e adottare i necessari *standard* comuni di qualità e sicurezza.
- gli organismi europei di normalizzazione (CEN-CENELEC ed ETSI) hanno ricevuto formale incarico dalla Commissione europea per predisporre una norma appropriata che promuova un sistema comune di ricarica intelligente per automobili, mezzi commerciali, *scooter* e biciclette a trazione elettrica (ricarica *off-peak* e uso più efficiente dell’energia);
- lo sviluppo dei veicoli elettrici ricaricabili da rete (*plug-in*) sta conoscendo un punto di svolta, con un potenziale di sviluppo di massa che consente di pianificare interventi applicativi;
- lo sviluppo della mobilità elettrica richiede la possibilità di effettuare le operazioni di ricarica delle batterie dei veicoli elettrici sia in luoghi privati (di seguito: infrastruttura di ricarica privata) sia presso infrastrutture di ricarica a pagamento aperte al pubblico ad accesso non riservato (di seguito: infrastrutture di ricarica pubblica);
- le infrastrutture di ricarica privata sono localizzate in luoghi ad accesso riservato (quali garage o parcheggi auto privati), mentre le infrastrutture di ricarica pubblica possono essere localizzate sia in luoghi privati/presidiati (in questo caso assumono la funzione di stazioni di rifornimento, eventualmente attrezzate con più punti di rifornimento e con sistemi di accumulo statico dell’energia), sia su suolo pubblico a libera disposizione degli utenti;
- le infrastrutture di ricarica pubblica, affinché possano assolvere la propria funzione in modo efficace, necessitano di una adeguata diffusione sul territorio a partire dalle aree urbane;
- con la deliberazione ARG/elt 56/10 l’Autorità ha rimosso alcuni ostacoli regolatori che potevano impedire lo sviluppo di infrastrutture di ricarica private;

- nel contesto attuale sono in fase di avvio alcuni progetti per la sperimentazione in campo di differenti soluzioni per il servizio di ricarica pubblica di veicoli elettrici che si distinguono, oltre che per le differenti soluzioni tecnologiche, anche per le differenti logiche di tipo industriale-organizzativo;
- la sperimentazione di soluzioni tecnologiche e organizzative differenti costituisce un elemento utile per l'individuazione dei modelli gestionali e di sviluppo dell'infrastruttura più efficaci ed efficienti per lo sviluppo della mobilità elettrica;
- i progetti di realizzazione di infrastrutture pubbliche per la ricarica dei veicoli elettrici possano fornire all'Autorità elementi utili per l'evoluzione della disciplina tariffaria dei servizi di trasmissione, distribuzione, misura e dispacciamento dell'energia elettrica idonei ad accompagnare lo sviluppo e la diffusione su larga scala della mobilità elettrica;
- la natura delle attività connesse alla realizzazione e alla gestione di una infrastruttura di ricarica pubblica di veicoli elettrici è tale per cui le sperimentazioni di cui al precedente alinea possono essere efficacemente condotte da una pluralità di soggetti, ivi compreso il concessionario del servizio di distribuzione dell'energia elettrica;
- la sperimentazione di modelli gestionali e di mercato alternativi deve avvenire in un contesto di regole, da un lato, non discriminatorie tra i diversi soggetti che intendono affrontare il tema del servizio di ricarica pubblica dei veicoli elettrici, dall'altro, non ostative alle possibili soluzioni tecniche di cui le sperimentazioni dovrebbero fornire gli elementi utili alle future scelte, nell'ambito di un limitato e predefinito periodo temporale.

**Considerato che:**

- i modelli di riferimento individuati dall'Autorità e descritti nel documento per la consultazione DCO 37/10 possono essere così sintetizzati:
  - modello *distributore* in cui il servizio di ricarica è garantita dall'impresa di distribuzione di energia elettrica e dove ogni punto di ricarica è considerato come un punto di fornitura condiviso da più clienti finali;
  - modello *service provider in esclusiva* dove il servizio di ricarica è garantito da un soggetto terzo rispetto all'impresa di distribuzione di riferimento, che opera però sulla base di convenzioni di esclusiva in riferimento ad un determinato territorio;
  - modello *service provider in concorrenza* in cui il servizio, analogamente alle attuali aree di servizio per la somministrazione di carburanti, è garantito da soggetti che competono tra di loro;
- allo stato attuale della tecnologia delle batterie, è altamente probabile che ancora per qualche anno lo sviluppo della mobilità elettrica a livello commerciale in Europa si concentri su veicoli di tipo *city car* ad autonomia relativamente ridotta (entro i 150-200 km) o su veicoli di tipo ibrido *plug-in* ricaricabili da rete ma con autonomia più estesa grazie alla presenza anche di motori endotermici (con trazione comunque elettrica, diversamente dai modelli ibridi non *plug-in* già in circolazione);
- la maggior parte dei veicoli elettrici in questa prima fase sarà adattato a forme di ricarica che richiedono una sosta del veicolo o dell'ordine di diverse ore (ricarica "lenta", di circa 6 ore, quale quella che può essere ottenuta con una potenza di 3 kW in ambiente domestico) o comunque dell'ordine di diverse decine di minuti

(impianti o “colonnine” di ricarica con potenza dell’ordine di 20-50 kW e tempi di ricarica tra 30 e 80 minuti);

- solo un salto tecnologico delle batterie (da circa 15-25 kWh odierni ad almeno 70-90 kWh) permetterà i livelli di autonomia di diverse centinaia di chilometri necessari a integrare mobilità urbana e mobilità di interurbana o interregionale. Per questi veicoli di nuova generazione, sono necessari anche sistemi di ricarica “rapida” o “immediata” per un uso pratico del veicolo, che richiedono la creazione di c.d. “stazioni di rifornimento elettrico” le quali possono permettere la ricarica della batteria ad alta autonomia nei tempi tipici di un rifornimento di combustibile tradizionale, garantita da connessione in media tensione e potenza impegnata dell’ordine di 100-200 kW;
- in questa prospettiva la soluzione *service provider in concorrenza* sembra la più adatta ad una soluzione di medio-lungo termine, mentre le soluzioni *service provider in esclusiva* e *distributore* (che ne costituisce una riduzione al limite), anche in un’ottica di sviluppo del servizio, sembrano più indicate per la fase attuale di sviluppo tecnologico;
- con riferimento a queste ultime soluzioni, l’Autorità ritiene che le infrastrutture di ricarica, se gestite in esclusiva, non possano che consentire un accesso di tipo *multivendor*, cioè non possano non garantire che qualunque venditore sia messo nella condizione di poter rifornire i propri clienti attraverso la struttura di ricarica;
- in questo quadro, non risulta ancora evidente se il servizio di ricarica *multivendor* presenti margini tali da giustificare un’attività autonoma o se, piuttosto, il terminale di ricarica non debba essere inteso come una struttura di rete predisposta per rifornire clienti finali con nuovi dispositivi di interconnessione temporanea e di condivisione dei punti di fornitura; e che d’altra parte un *service provider in esclusiva* prefigura un nuovo soggetto della filiera elettrica che deve essere meglio precisato in termini normativi e regolatori.

### **Considerato che:**

- le proposte sviluppate dall’Autorità nel documento per la consultazione DCO 37/10 hanno trovato un’ampia condivisione, pur in presenza di specifiche osservazioni rispetto alle attese di sviluppo e diffusione della mobilità elettrica e delle connesse esigenze di ricarica, nonché dei costi di realizzazione delle infrastrutture;
- da parte di più soggetti intervenuti nel processo di consultazione è stata segnalata l’opportunità di ampliare il numero di progetti pilota da ammettere a specifica incentivazione, prevedendo un rafforzamento dei meccanismi di garanzia ad essi associati;
- con deliberazione ARG/elt 136/10 l’Autorità ha disposto che il corrispettivo tariffario a copertura dei costi sostenuti per l’erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell’energia elettrica per le infrastrutture di ricarica pubblica dei veicoli elettrici sia espresso in centesimi di euro/kWh;
- con l’anno 2011 si conclude il periodo di regolazione delle tariffe di trasmissione, distribuzione e misura dell’energia elettrica.

## **Ritenuto che**

- sia opportuno introdurre disposizioni di carattere generale, ancorché di natura sperimentale, ai fini dell'erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica in punti di prelievo destinati all'alimentazione di infrastrutture di ricarica a pagamento di veicoli elettrici in luoghi aperti al pubblico, anche al fine di acquisire elementi informativi e specifiche esperienze applicative in vista della definizione delle regole per il periodo di regolazione successivo al 31 dicembre 2011;
- le disposizioni di cui al precedente punto, pur dovendo utilizzare ipotesi soggette a notevoli incertezze (in particolare con riferimento al profilo e all'intensità di utilizzo dei punti dedicati all'alimentazione delle infrastrutture di ricarica) siano basate sui medesimi principi generali di orientamento ai costi, certezza e trasparenza, alla base del sistema tariffario vigente;
- sia opportuno definire il corrispettivo tariffario a copertura dei costi sostenuti per l'erogazione dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per l'alimentazione di punti di prelievo per la ricarica dei veicoli elettrici, espresso in centesimi di euro/kWh;
- i benefici di natura energetica, sociale ed ambientale che sono connessi allo sviluppo della mobilità elettrica siano tali da rendere opportuna l'individuazione di progetti pilota in relazione ai quali riconoscere specifiche agevolazioni a condizione che i medesimi progetti consentano di acquisire e mettere a disposizione del sistema elettrico informazioni utili ai futuri sviluppi del sistema elettrico stesso e dei connessi meccanismi di regolazione tariffaria e di mercato;
- in coerenza con gli esiti del processo di consultazione e tenuto conto del limitato impatto economico atteso, sia possibile prevedere un numero massimo di progetti pilota pari a sei; e che a detti progetti pilota vengano riconosciuti meccanismi di agevolazione e garanzia parzialmente rafforzati rispetto alle ipotesi sviluppate in sede di consultazione e miranti a favorire la realizzazione di progetti che massimizzino il tasso di utilizzazione delle infrastrutture di ricarica;
- allo stato attuale della normativa le attività di ricarica sono da considerarsi esterne al perimetro dell'attività di distribuzione dell'energia elettrica;
- sia necessario prevedere che, nel caso di progetto pilota affidato ad un'impresa distributrice, la medesima impresa debba almeno garantire la separata rilevazione contabile dei costi e dei ricavi connessi con il medesimo progetto;
- in nessun caso gli interventi dell'Autorità debbano incidere sul livello e sulla modalità di formazione del prezzo dell'energia elettrica;
- la predisposizione dei provvedimenti di cui sopra non esaurisca gli ambiti di possibile intervento dell'Autorità e che ulteriori revisioni della regolazione dovranno essere valutate, anche con riferimento ai meccanismi di mercato, alla regolazione del dispacciamento e all'evoluzione del quadro normativo nazionale e comunitario

## DELIBERA

### PARTE I Disposizioni generali

#### Articolo 1

##### *Definizioni*

- 1.1 Ai fini del presente provvedimento si applicano le definizioni del TIT integrate come segue:
- **infrastruttura di ricarica pubblica:** è il complesso degli apparati, tra di loro interconnessi, che si estendono dal punto di connessione con una rete con obbligo di connessione di terzi fino al punto predisposto per la connessione dei veicoli elettrici ai fini della ricarica, realizzati in aree e luoghi aperti al pubblico;
  - **progetto pilota** è un progetto di tipo sperimentale per la realizzazione e la gestione di infrastrutture per la ricarica a pagamento di veicoli elettrici in luoghi aperti al pubblico, ad accesso non riservato;
  - **punto di prelievo per la ricarica dei veicoli elettrici** è il singolo punto, in bassa tensione, in cui l'energia elettrica viene prelevata da una rete con obbligo di connessione di terzi esclusivamente per l'alimentazione di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico;
  - **servizio di ricarica** è il servizio sperimentale di ricarica a pagamento di veicoli elettrici, fornito tramite infrastrutture di ricarica pubblica;

#### Articolo 2

##### *Disposizioni generali*

- 2.1 Il presente provvedimento reca disposizioni speciali per l'erogazione dei servizi trasmissione, dispacciamento, distribuzione e misura dell'energia elettrica, finalizzate al servizio di ricarica dei veicoli elettrici e alla sperimentazione dei progetti pilota.
- 2.2 I corrispettivi fissati nel presente provvedimento in relazione ai servizi di trasmissione, distribuzione e misura, al fine della determinazione del prezzo finale applicato agli utilizzatori del servizio di ricarica, sono da intendersi come prezzo massimo applicabile.
- 2.3 Le disposizioni contenute nel presente provvedimento integrano le disposizioni contenute nel TIT e del TIS che restano comunque applicabili ove non incompatibili.
- 2.4 L'Autorità, nell'ambito del procedimento per la definizione della regolazione tariffaria dei servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica per il periodo regolatorio successivo al 31 dicembre 2011, tiene conto degli esiti dell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente provvedimento al fine della loro eventuale revisione e trasposizione nella regolazione generale.

**PARTE II**  
**Disposizioni per l'erogazione dei servizi di trasmissione, dispacciamento,  
distribuzione e misura dell'energia elettrica per i punti di prelievo per la ricarica  
dei veicoli elettrici per l'anno 2011**

**Articolo 3**

*Tipologia contrattuale per alimentazione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici*

- 3.1 I contratti aventi ad oggetto i servizi di cui al comma 2.1 del TIT relativi a punti di prelievo per la ricarica di veicoli elettrici corrispondono alla tipologia *utenze in bassa tensione per alimentazione delle infrastrutture di ricarica pubblica per veicoli elettrici*.
- 3.2 I contratti di cui al precedente comma riguardano l'energia elettrica utilizzata per la ricarica di veicoli elettrici tramite infrastrutture di ricarica pubblica.

**Articolo 4**

*Tariffa di trasmissione*

- 4.1 Alle attuali e potenziali controparti dei contratti di cui al comma 3.1 è applicata una tariffa a copertura dei costi relativi al servizio di trasmissione pari alla componente tariffaria TRAS di cui all'articolo 5 del TIT, applicabile alle controparti di cui al comma 2.2, lettera c), del medesimo TIT.

**Articolo 5**

*Tariffa di riferimento e tariffa obbligatoria per il servizio di distribuzione*

- 5.1 La tariffa di riferimento per il servizio di distribuzione per le attuali e potenziali controparti dei contratti di cui al comma 3.1 è pari alla tariffa di riferimento di cui al comma 6.1 del TIT, applicabile alle controparti di cui al comma 2.2, lettera c), del medesimo TIT.
- 5.2 Alle attuali e potenziali controparti dei contratti di cui al comma 3.1 è applicata una tariffa obbligatoria, espressa in centesimi di euro/kWh, fissata dall'Autorità a copertura dei costi relativi al servizio di distribuzione, fissata nella tabella 1 allegata al presente provvedimento.
- 5.3 Le disposizioni di cui all'articolo 8 del TIT non si applicano ai punti di prelievo per la ricarica dei veicoli elettrici.

**Articolo 6**

*Componenti A, UC e MCT*

- 6.1 Alle attuali e potenziali controparti dei contratti di cui al comma 3.1 si applicano le componenti A4, As, UC<sub>3</sub>, UC<sub>4</sub>, UC<sub>7</sub> e MCT, applicabili alle controparti di cui al comma 2.2, lettera c), del TIT.
- 6.2 Alle attuali e potenziali controparti dei contratti di cui al comma 3.1 si applicano le componenti A2, A3, A5 e UC<sub>6</sub>, i cui valori sono stabiliti nella tabella 1 allegata al presente provvedimento.

**Articolo 7**

*Corrispettivi per l'erogazione del servizio di misura*

- 7.1 Alle attuali e potenziali controparti dei contratti di cui al comma 3.1 si applica la componente MIS3, somma delle componenti MIS(RAC) e MIS(VER), fissate pari ai valori di cui alla tabella 1 allegata al presente provvedimento.

## **Articolo 8**

### *Disposizioni in materia di perequazione generale*

- 8.1 In relazione all'applicazione dei meccanismi di perequazione generale di cui agli articoli 34, 36, 37 e 38 del TIT, i punti di prelievo per la ricarica dei veicoli elettrici sono assimilati ai punti di prelievo in bassa tensione relativi ad utenze di cui al comma 2.2, lettera c), del TIT, al fine di assicurare la corretta remunerazione del servizio di distribuzione, come disciplinata dal medesimo TIT.
- 8.2 In relazione all'applicazione del meccanismo di perequazione di cui all'articolo 40 del TIT, l'Autorità tiene conto dell'esclusione dalla componente MIS degli elementi a copertura dei costi di installazione e manutenzione, al fine di assicurare la corretta remunerazione del servizio di misura, come disciplinata dal medesimo TIT.
- 8.3 Gli eventuali minori ricavi derivanti dall'applicazione da parte dell'impresa distributrice di corrispettivi differenti da quelli disciplinati dal presente provvedimento non possono essere oggetto di perequazione.
- 8.4 Con successivo provvedimento l'Autorità definisce le necessarie modifiche, per l'anno 2011, ai meccanismi di perequazione di cui agli articoli 34, 36, 37, 38 e 40 del TIT, in relazione alle finalità di cui ai commi 8.1, 8.2 e 8.3.

## **Articolo 9**

### *Disposizioni per l'erogazione del servizio di dispacciamento*

- 9.1 In caso di adozione dei modelli corrispondenti ai progetti di cui al successivo comma 10.2, lettere a) e b) l'impresa distributrice è tenuta a garantire l'accesso trasparente e non discriminatorio agli utenti del dispacciamento che intendano fornire energia elettrica per il servizio di ricarica.
- 9.2 Per le finalità di cui al comma 9.1, nei casi corrispondenti ai progetti di cui al successivo comma 10.2, lettera a), l'impresa distributrice è tenuta a definire e comunicare all'Autorità le modalità di identificazione degli utenti del dispacciamento attivi in relazione al servizio di ricarica e di definizione delle partite fisiche di energia elettrica relative al servizio di dispacciamento di competenza di ciascuno di tali utenti.
- 9.3 Per le finalità di cui al comma 9.1, nei casi corrispondenti ai progetti di cui al successivo comma 10.2, lettera b), l'impresa distributrice è tenuta a stipulare con il soggetto gestore delle infrastrutture di ricarica una apposita convenzione che regoli, fra l'altro, gli aspetti relativi all'identificazione degli utenti del dispacciamento attivi in relazione al servizio di ricarica e alla definizione delle partite fisiche di energia elettrica relative al servizio di dispacciamento di competenza di ciascuno di tali utenti.
- 9.4 Tale convenzione è conforme ad una convenzione tipo definita dall'impresa distributrice ed inviata all'Autorità per l'energia elettrica e il gas preventivamente alla stipula e comunque alla presentazione dell'istanza di ammissione del progetto pilota di cui all'Articolo 12.

**PARTE III**  
**Agevolazioni tariffarie per progetti pilota di ricarica di veicoli elettrici**

**Articolo 10**  
*Progetti pilota*

- 10.1 Al fine di supportare la sperimentazione di diverse soluzioni tecnologiche e organizzative per il servizio di ricarica di veicoli elettrici e di acquisire informazioni utili alla definizione del futuro quadro regolatorio, sono individuati fino a 6 (sei) progetti pilota, in relazione ai quali sono applicate le agevolazioni e gli obblighi disciplinati dalla presente Parte, per un periodo non eccedente il 31 dicembre 2015.
- 10.2 I sei progetti pilota, di cui al precedente comma, saranno individuati conformemente alla seguente ripartizione tra i modelli di cui all'Articolo 11:
- a) 2 progetto modello distributore;
  - b) 2 progetti modello *service provider* in esclusiva;
  - c) 2 progetti modello *service provider* in concorrenza.
- 10.3 I progetti pilota di cui al comma 10.2, sviluppati nel rispetto della normativa vigente, devono soddisfare i seguenti requisiti minimi:
- a) rappresentare una concreta dimostrazione in campo di modalità di realizzazione ed esercizio di infrastrutture di ricarica per la mobilità elettrica in luoghi accessibili al pubblico;
  - b) prevedere una uniforme distribuzione dei punti di ricarica, con riferimento alla distribuzione dei clienti del servizio di ricarica;
  - c) prevedere una specifica fase di rilevamento dei dati ovvero un sistema di monitoraggio continuo dell'andamento della sperimentazione (disponibile con accesso in remoto del regolatore tramite un "pannello di monitoraggio" con indicatori di utilizzo dell'infrastruttura);
  - d) prevedere l'impegno a condividere con il sistema elettrico e a pubblicizzare attraverso opportuna campagna i risultati della sperimentazione, con particolare riferimento ai seguenti dati:
    - o costi del progetto (costi di capitale e costi operativi);
    - o costi associati alla gestione delle misure necessaria per l'erogazione del servizio di dispacciamento;
    - o curva di carico e le modalità di utilizzo;
    - o caratteristiche tecnologiche del progetto;
  - e) l'esistenza delle autorizzazioni di legge ove previste dalla normativa vigente.

**Articolo 11**  
*Modelli di riferimento*

- 11.1 Ai fini dell'individuazione dei progetti pilota di cui al comma 10.1, si fa riferimento ai seguenti modelli:
- a) modello *distributore*: è l'assetto organizzativo di realizzazione e gestione delle infrastrutture del servizio di ricarica, diffuse capillarmente sul territorio, che prevede che le medesime infrastrutture siano realizzate e gestite dall'impresa distributrice competente territorialmente;
  - b) modello *service provider* in esclusiva: è l'assetto organizzativo di realizzazione e gestione di infrastrutture per il servizio di ricarica, diffuse

capillarmente sul territorio, che prevede che le medesime infrastrutture siano realizzate e gestite da un soggetto che non esercisce l'attività di distribuzione;

- c) modello *service provider* in concorrenza: è l'assetto organizzativo di realizzazione e gestione di infrastrutture del servizio di ricarica, concentrate in aree di servizio, che prevede che le medesime infrastrutture siano realizzate e gestite da un soggetto che non esercisce l'attività di distribuzione.

11.2 In relazione al progetto pilota appartenente al modello di cui al comma 11.1, lettera a):

- a) le poste economiche e patrimoniali afferenti il servizio di ricarica devono essere contabilizzate in regime di separazione contabile, in coerenza con i principi di cui alla Parte V del TIU, prevedendo un'attività aggiuntiva definita come "Sperimentazione ricarica veicoli elettrici"; a tal fine, il Direttore della Direzione Tariffe dell'Autorità può emanare specifiche modalità operative per la redazione dei conti annuali separati e la loro messa a disposizione all'Autorità;
- b) gli investimenti relativi alle infrastrutture di ricarica pubblica non possono essere inclusi tra gli investimenti rilevanti ai fini della determinazione delle tariffe disciplinate dal TIT e dal TIC.

## **Articolo 12**

### *Istanza di ammissione*

12.1 Ai fini dell'inclusione nei progetti pilota di cui all'articolo 9, i soggetti interessati presentano all'Autorità apposita istanza, sottoscritta dal legale rappresentante, entro il 31 marzo 2011.

12.2 L'istanza è corredata da una relazione tecnico-economica che dimostri il soddisfacimento dei requisiti minimi di ammissibilità del progetto pilota, come individuati al precedente comma 10.2 e contenga almeno:

- a) schemi degli impianti da realizzare e planimetrie dell'area interessata dal progetto pilota;
- b) specifiche funzionali e tecniche delle varie apparecchiature, di cui si prospetta l'utilizzazione;
- c) elenco dettagliato delle voci e dei costi (installazione e funzionamento) che compongono il progetto pilota e con giustificazione, ove possibile, dell'entità dei costi nonché, per gli eventuali investimenti già sostenuti, dell'anno di iscrizione al libro cespiti;
- d) dati tecnici relativi al funzionamento delle infrastrutture di ricarica, incluso il numero delle infrastrutture da installare in relazione anche alla densità dei flussi di traffico delle località selezionate;
- e) elenco dei contributi a qualsiasi titolo percepiti in relazione alle attività inerenti il progetto pilota, specificandone la natura e le finalità;
- f) crono-programma della sperimentazione;
- g) stime dell'evoluzione del numero di utenti del servizio di ricarica e delle caratteristiche di prelievo;
- h) riduzione percentuale della garanzia in quota fissa di cui al comma 14.1;
- i) descrizione del sistema di rilevamento e monitoraggio dei dati.

### **Articolo 13**

#### *Criteri di selezione*

- 13.1 L'Autorità entro 30 giorni dal termine di cui al comma 12.1, valuta le istanze presentate nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 10 e individua i progetti pilota di cui al comma 10.1 secondo i seguenti criteri generali:
- a) rilevanza e completezza del progetto in termini tecnologici;
  - b) minor onerosità posta in capo al sistema elettrico, in particolare con riferimento alla garanzia in quota fissa di cui al comma 14.1;
  - c) rilevanza delle informazioni che potranno essere rese disponibili al sistema elettrico;
  - d) minimizzazione degli oneri gestionali nei rapporti contrattuali dei vari soggetti attivi nell'ambito della sperimentazione ai fini dell'erogazione di un servizio competitivo, concorrenziale e omogeneamente diffuso.
- 13.2 Con successivo provvedimento, su proposta dei Direttori delle Direzioni Tariffe e Mercati, l'Autorità individuerà i progetti pilota di cui al precedente comma 10.2.

### **Articolo 14**

#### *Agevolazioni riconoscibili ai progetti pilota*

- 14.1 Ai progetti pilota di cui al comma 10.1, è garantita una copertura dei costi sostenuti per la realizzazione e l'esercizio delle infrastrutture di ricarica pari a 728,00 €/anno per punto di prelievo per la ricarica dei veicoli elettrici.
- 14.2 Gli importi a garanzia della copertura dei costi di cui al comma 14.1 sono erogati a consuntivo dalla Cassa conguaglio per il settore elettrico, a valere sul conto di cui al comma 54.1, lettera h) del TIT, con modalità e tempistiche definite con determina del Direttore della direzione Tariffe dell'Autorità.

### **Articolo 15**

#### *Obblighi per i progetti pilota*

- 15.1 I punti di prelievo per la ricarica di veicoli elettrici relativi a ciascun progetto pilota di cui al comma 10.1, appartengono alla tipologia di cui al comma 3.1.
- 15.2 I progetti pilota di cui al comma 10.1, in relazione all'erogazione del servizio di ricarica, oltre al prezzo relativo all'energia elettrica, applicano un corrispettivo a copertura dei costi del servizio di ricarica, inclusi i costi dei servizi di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7, non superiore al corrispettivo  $TS_{max}$ , espresso in centesimi di euro/kWh, il cui valore è fissato nella tabella 2 allegata al presente provvedimento.

### **Articolo 16**

#### *Esenzioni riconosciute ai progetti pilota*

- 16.1 Con riferimento ai progetti pilota di cui al precedente comma 10.2 non si applica il comma 2.3 del TIT.

### **Articolo 17**

#### *Diffusione dei risultati dei progetti pilota*

- 17.1 I soggetti responsabili delle attività inerenti i progetti pilota di cui al precedente comma 10.2, sono tenuti a presentare alla Direzione Tariffe dell'Autorità un

dettagliato rapporto semestrale ed una relazione finale delle attività svolte, contenenti le informazioni di cui al comma 10.3, lettera d).

- 17.2 Le Direzioni Tariffe e Mercati dell'Autorità esaminano le relazioni finali dei progetti pilota e formulano all'Autorità suggerimenti per la standardizzazione delle soluzioni sperimentate con successo e per la loro diffusione su più ampia scala.
- 17.3 Le relazioni finali saranno rese pubbliche sul sito dell'Autorità per permettere la diffusione delle esperienze e la valutazione dei risultati.

**Articolo 18**  
*Disposizioni finali*

- 18.1 La presente deliberazione è pubblicata sul sito internet dell'Autorità ([www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it)) ed entra in vigore dall'1 gennaio 2011.

15 dicembre 2010

Il Presidente: Alessandro Ortis