

DELIBERAZIONE 6 OTTOBRE 2026

352/2026/R/EEL

**AVVIO DI PROCEDIMENTI PER L'IMPLEMENTAZIONE DI INIZIATIVE REGOLATORIE TESE
A FAVORIRE UN'EFFICIENTE INTEGRAZIONE TRA LE RETI ELETTRICHE E LE
INFRASTRUTTURE DI RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI**

**L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE PER ENERGIA
RETI E AMBIENTE**

Nella 1402^a riunione del 6 ottobre 2026

VISTI:

- la direttiva (UE) 2019/944 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019;
- il regolamento (UE) 2019/943 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019 (di seguito: regolamento 2019/943);
- la direttiva (UE) 2023/2413 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 ottobre 2023 (di seguito: direttiva 2023/2413 o RED III);
- la legge 14 novembre 1995, n. 481;
- la legge 24 dicembre 2007, n. 244;
- la legge 27 dicembre 2017, n. 205, recante “Bilancio di previsione per lo Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020” (di seguito: legge bilancio 2018);
- il decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79;
- il decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102 (di seguito d.lgs 102/14);
- il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 e s.m.i.;
- il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 e s.m.i. (di seguito: decreto legislativo 199/21);
- il decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210 (di seguito: decreto legislativo 210/21);
- il decreto legislativo 9 gennaio 2026, n. 5 e s.m.i. (di seguito: decreto legislativo 5/06);
- il decreto del Ministro dello Sviluppo economico 22 gennaio 2008, n. 37;
- il decreto del Ministro dello Sviluppo economico 30 gennaio 2020;
- il decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica 10 ottobre 2025 (di seguito: decreto ministeriale 10 ottobre 2025);
- la deliberazione dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito: Autorità) 8 marzo 2016, 87/2016/R/eel (di seguito: deliberazione 87/2016/R/eel);
- la deliberazione dell'Autorità 15 dicembre 2020, 541/2020/R/eel e s.m.i. (di seguito: deliberazione 541/2020/R/eel);

- la deliberazione dell'Autorità 22 marzo 2022, 115/2022/R/eel (di seguito: deliberazione 115/2022/R/eel);
- la deliberazione dell'Autorità 28 giugno 2023, 296/2023/R/eel;
- la deliberazione dell'Autorità 03 agosto 2021, 352/2021/R/eel;
- la deliberazione dell'Autorità 28 dicembre 2023, 634/2023/R/eel;
- la deliberazione dell'Autorità 19 novembre 2024, 492/2024/R/eel;
- la deliberazione dell'Autorità 28 gennaio 2025, 22/2025/R/eel;
- l'Allegato A alla deliberazione dell'Autorità 3 agosto 2023, 362/2023/R/eel; #TIV
- l'Allegato A e l'Allegato C alla deliberazione dell'Autorità 27 dicembre 2023, 616/2023/R/eel;
- l'Allegato A alla deliberazione dell'Autorità 27 dicembre 2023, 618/2023/R/com;
- l'Allegato A alla deliberazione 27 dicembre 2023, 617/2023/R/eel;
- il documento per la consultazione dell'Autorità 27 dicembre 2022, 449/2022/R/eel;
- il documento per la consultazione dell'Autorità 23 novembre 2023, 540/2023/R/eel (di seguito: documento per la consultazione 540/2023/R/eel);
- la Relazione dell'Autorità 17 ottobre 2024, 417/2024/I/eel;
- il documento per la consultazione dell'Autorità Consultazione 9 luglio 2026 244/2026/A;
- la norma tecnica CEI 0-21:2026-07, recante “Regola tecnica di riferimento per la connessione di Utenti attivi e passivi alle reti BT delle imprese distributrici di energia elettrica” e la connessa variante V1 pubblicata a settembre 2026 (di seguito: norma CEI 0-21”);
- la specifica CEI PAS 57-127, recante “Controllore di Infrastruttura di Ricarica (CIR) per veicoli elettrici”, nella sua versione pubblicata a luglio 2026 (nel seguito: CEI PAS 57-127);

CONSIDERATO CHE:

- la ricarica dei veicoli elettrici in luoghi non accessibili al pubblico (come singole abitazioni, condomini o sedi aziendali) rappresenta uno dei contesti più interessanti ai fini di un'integrazione efficiente delle infrastrutture di ricarica nelle reti elettriche esistenti, perché i veicoli rimangono normalmente in sosta per periodi lunghi (alcune ore) e, di conseguenza, il fabbisogno di energia può essere soddisfatto anche con potenze medio-basse;
- in ragione di quanto considerato al punto precedente, dal 2021 l'Autorità ha promosso l'iniziativa sperimentale definita dalla deliberazione 541/2020/R/eel, tesa a favorire l'utilizzo efficiente e razionale delle reti elettriche esistenti per la ricarica dei veicoli elettrici nelle fasce orarie notturne/festive presso punti di ricarica a bassa potenza;
- tale iniziativa sperimentale ha riscosso, tra 2021 e 2026, un interesse sempre più consistente da parte dei clienti finali domestici e dei costruttori di dispositivi di ricarica, che hanno immesso sul mercato un numero sempre maggiore di modelli in grado di connettersi a internet e di essere programmati/controllati anche da remoto;

- nell’ambito del recepimento della RED III, l’art.23 del d.lgs. 5/2026 ha disposto che *“A partire dal 1 gennaio 2027, al fine di garantire funzionalità di ricarica intelligente e di comunicazione diretta con i sistemi di misurazione intelligenti, tutti i punti di ricarica di potenza standard, nuovi e sostituiti, non accessibili al pubblico, installati sul territorio nazionale, sono certificati ai sensi dell'allegato X alla norma tecnica CEI 021”*;
- alla luce di tale nuova disposizione, il Comitato Elettrotecnico Italiano ha ritenuto necessario revisionare il testo della CEI 0-21, in particolare del suo Allegato X, anche per tenere conto della sua trasformazione da norma volontaria a norma obbligatoria; anche a seguito di inchiesta pubblica, testi revisionati sia della specifica CEI PAS 57-127 sia dell’Allegato X sono stati pubblicati rispettivamente a luglio e ad agosto 2026; la nuova versione di tali documenti tecnici consolida e precisa alcune previsioni già introdotte nella prima versione, rendendo il “Controllore d’infrastruttura di ricarica” (CIR) un apparato ancora più utile e funzionale per un’efficace integrazione tra reti elettriche e sistemi di ricarica dei veicoli; in particolare:
 - introducendo l’obbligatorietà di utilizzare il canale di comunicazione Chain 2 – ovunque disponibile – per acquisire direttamente dallo smart meter 2G tutti i dati necessari ad una corretta modulazione della potenza di ricarica;
 - precisando meglio le modalità con cui il CIR deve essere certificato per garantire l’erogazione di servizi di distacco in sotto-frequenza;
 - ampliando la gamma di architetture hardware adottabili per realizzare CIR che comunichino in modo standardizzato con i *Remote Operator (RO)*;
- il canale di comunicazione Chain 2, le cui funzionalità sono state definite dalla deliberazione 87/2016/R/eel, rappresenta una delle principali innovazioni introdotte nella seconda generazione di contatori elettronici per le connessioni alle reti elettriche di bassa tensione, consentendo di trasmettere ai clienti finali dati di misura in tempo quasi reale, attraverso un canale di comunicazione diverso da quello utilizzato dalle imprese distributrici principalmente a fini di fatturazione;
- con l’obiettivo di rendere più efficace e omogeneo il canale di gestione delle richieste di attivazione della Chain 2 da parte dei service provider, nonché superare alcune criticità segnalate dagli stessi in relazione all’eterogeneità della trattazione delle richieste di attivazione, un primo intervento normativo è stato introdotto con la modifica della legge bilancio 2018 al d.lgs 102/14,, prevedendo all’articolo 3, lettera e-bis) che *“le attività funzionali all’attivazione dei servizi abilitati dal canale di comunicazione, dal misuratore verso il corrispondente dispositivo di utenza, avvengano in modo centralizzato per il tramite dell’Acquirente Unico S.p.A., in qualità di gestore del Sistema informatico integrato.”*; tale processo di centralizzazione rappresenta, tuttavia, solo un primo passo di ottimizzazione per il canale di comunicazione Chain 2 che affronta esclusivamente le criticità iniziali all’attivazione del canale, senza entrare nelle fasi successive che operativamente sono gestite da ciascuna impresa distributtrice sulla propria rete;
- in base a dati raccolti dall’Autorità tra operatori di mercato e imprese distributrici, inoltre, il numero di installazioni di dispositivi utente in grado di utilizzare il canale

Chain 2 è rimasto molto contenuto fino a circa metà del 2025, quando è iniziata una crescita progressiva e ancora più sostenuta nel 2026; proprio tra 2025 e 2026 alcuni operatori attivi nella vendita e attivazione di tali dispositivi hanno segnalato agli Uffici dell'Autorità difficoltà operative e profili di eterogeneità riscontrati nelle modalità di gestione del servizio di attivazione Chain 2 da parte dei distributori;

- l'entrata in vigore, dal 1° gennaio 2027, dell'obbligo di certificazione ai sensi dell'Allegato X alla CEI 0-21 di tutti i punti di ricarica nuovi o rinnovati in luoghi non accessibili al pubblico comporterà un ulteriore rilevante aumento nel numero di richieste di attivazione del canale di comunicazione Chain 2.

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- con la deliberazione 115/2022/R/eel l'Autorità, ha avviato un procedimento per l'implementazione delle disposizioni previste dal decreto legislativo 199/2021 e dal decreto legislativo 210/2021 in materia di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici; nell'ambito di tale procedimento, di riesaminare alcuni criteri di definizione delle tipologie di utenza elettriche, anche in relazione alla nozione di potenza applicabile
- nell'ambito di tale procedimento e, in particolare, del documento di consultazione 540/2023/R/eel era stato evidenziato che:
 - laddove la ricarica privata individuale avvenga in box o posti auto non collegabili elettricamente al POD dell'abitazione principale, la spesa media unitaria sostenuta da un automobilista per ricaricare il proprio veicolo elettrico risulta sistematicamente più alta di quella che dovrebbe sostenere se il punto di ricarica fosse collegato direttamente al POD dell'abitazione principale;
 - la soluzione di ricarica privata tecnologicamente ed economicamente più efficiente è rappresentata dalla realizzazione di infrastrutture di ricarica private collettive, cioè in cui più punti di ricarica siano collegati ad un unico POD condiviso;
- con il medesimo documento per la consultazione erano state altresì formulate proposte tese a favorire lo sviluppo di infrastrutture di ricarica collettiva e a mitigare le problematiche economiche di alcune per ricarica individuale, riesaminando alcuni criteri di definizione delle tipologie di utenza elettriche; in merito a tali proposte, alcuni rispondenti alla consultazione avevano evidenziato la necessità di valutare in modo approfondito aspetti di potenziale criticità applicativa.

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- alcune delle potenziali barriere di carattere tariffario evidenziate con riferimento alla ricarica dei veicoli elettrici in luoghi non accessibili al pubblico possono essere condivise anche da alcune situazioni di ricarica in luoghi accessibili al pubblico e da altri tipi di applicazioni che mirano alla decarbonizzazione dei consumi finali di energia, quali ad esempio le infrastrutture di *cold ironing* nei porti e le pompe di calore elettriche;

- con il documento per la consultazione 244/2026/A, l'Autorità ha formulato proposte relative al proprio Quadro Strategico 2026-2029, prevedendo in particolare quanto segue:
 - definire un quadro regolatorio in linea con il Grid Package europeo per le connessioni e l'utilizzo delle infrastrutture di ricarica valutando opportuni strumenti regolatori e tariffari;
 - dal punto di vista dei segnali economici ai consumatori, valutare l'aggiornamento delle tipologie contrattuali e delle articolazioni tariffarie del settore elettrico, anche al fine di tenere conto dell'evoluzione europea sul tema;
 - coordinare tale attività con le analisi già avviate sulle modalità di utilizzo delle reti elettriche da parte delle nuove tipologie di utenza (mobilità elettrica, pompe di calore, *cold ironing*, data center, ecc.), nonché con gli sviluppi tecnologici, regolatori e di mercato previsti sul fronte della flessibilità della domanda, anche in chiave di *demand response* e dei contratti di connessione flessibili;
 - adeguare la regolazione del mercato *retail* con particolare riferimento agli strumenti di ausilio alla partecipazione attiva del cliente finale, in modo da rispondere più efficacemente alle esigenze di trasparenza e di semplicità, e alla disponibilità di tecnologie abilitanti (cfr. Chain 2) per la gestione della domanda e di efficientamento dei consumi.

RITENUTO OPPORTUNO:

- proseguire nel percorso già avviato nel 2021 teso ad agevolare lo sviluppo di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi non accessibili al pubblico e favorirne un'integrazione efficiente nelle reti elettriche esistenti, anche stimolando un'interazione sinergica con le attività già avviate sul fronte dei progetti pilota locali per l'approvvigionamento dei servizi di flessibilità e dei piani di sviluppo delle reti;
- promuovere iniziative regolatorie che sostengano e creino sinergie con le previsioni normative nazionali ed europee adottate nell'ultimo anno e che risultano coerenti con gli obiettivi menzionati al punto precedente;
- sperimentare soluzioni regolatorie innovative che possano contribuire a stimolare l'aggregazione di risorse di flessibilità locale, anche grazie alla progressiva diffusione di dispositivi tecnologici quali il Controllore d'Infrastruttura di Ricarica (CIR);
- compiere un'adeguata attività istruttoria volta a confrontare e approfondire le prassi attualmente in essere per l'attivazione e successiva gestione del canale Chain 2 presso i POD a cui vengono connessi dispositivi utente, per valutare l'esatta natura delle difficoltà segnalate finora da alcuni operatori, anche al fine di valutare quali ulteriori interventi regolatori, oltre all'intervento in programmazione previsto da d.lgs 102/14, possano essere eventualmente adottati per garantire che la tecnologia Chain 2 sia effettivamente sfruttabile in modo completo, efficiente e non discriminatorio

DELIBERA

1. di avviare un procedimento per l'adozione di provvedimenti per la promozione di iniziative regolatorie volte a favorire la decarbonizzazione dei consumi finali garantendo al contempo un'efficiente integrazione con le reti elettriche esistenti, da completare entro il 31 dicembre 2027, con la finalità di:
 - a) agevolare lo sviluppo di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici in luoghi non accessibili al pubblico, che siano in grado di ottimizzare l'utilizzo delle reti elettriche esistenti;
 - b) sostenere la diffusione e un utilizzo completo, efficiente e non discriminatorio del canale di comunicazione Chain 2.
2. di prevedere che, ai fini dello svolgimento del presente procedimento siano pubblicati dall'Autorità uno o più documenti per la consultazione finalizzati alla predisposizione dei provvedimenti di propria competenza come evidenziati in motivazione;
3. di nominare Responsabile del procedimento il Direttore della Direzione Servizi di sistema e Monitoraggio Energia;
4. di pubblicare la presente deliberazione nel sito internet dell'Autorità www.arera.it.

6 ottobre 2026

IL PRESIDENTE
Nicola Dell'Acqua