

SCHEDA TECNICA

ORIENTAMENTI RELATIVI ALLA PARTECIPAZIONE DEI VEICOLI ELETTRICI AL MERCATO PER IL SERVIZIO DI DISPACCIAMENTO, PER IL TRAMITE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA DOTATE DI TECNOLOGIA *VEHICLE TO GRID*

201/2020/R/eel (*)

Con il documento di consultazione 201/2020/R/eel, l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) dà una prima attuazione al decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 30 gennaio 2020, illustrando i primi orientamenti in materia di partecipazione dei veicoli elettrici al Mercato per il Servizio di Dispacciamento (MSD), per il tramite delle infrastrutture di ricarica dotate di tecnologia *vehicle to grid*: se queste comportano anche iniezioni di energia dalla batteria del veicolo verso la rete, la tecnologia *vehicle to grid* viene classificata come "V2G"; negli altri casi, viene classificata come "V1G".

Al presente documento farà seguito un altro documento di consultazione, in relazione alla copertura, prevista dal richiamato decreto ministeriale, dei costi aggiuntivi della tecnologia *vehicle to grid* (nella configurazione V1G o V2G). A tal fine, infatti, occorrerà attendere il completamento dell'individuazione, da parte del Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI), delle specifiche tecniche minime che i dispositivi ed i misuratori installati presso il punto di connessione dovranno possedere ai fini della partecipazione al MSD (attività prevista dal decreto ministeriale e tuttora in corso).

In particolare, il DCO 201/2020/R/eel:

- evidenza che *i progetti pilota* - in particolare quello afferente alle Unità Virtuali Abilitate Miste (UVAM) operative dal 1 novembre 2018 (approvato con la delibera 422/2018/R/eel in attuazione della delibera 300/2017/R/eel) - *già consentono la partecipazione al MSD*, su base volontaria e aggregata, *dei veicoli elettrici per il tramite delle infrastrutture di ricarica dotate di tecnologia V2G*.

Infatti, oggi, le UVAM possono già includere unità di consumo, unità di produzione e sistemi di accumulo, senza distinzioni sulla base delle fonti o delle tecnologie, purché abbiano i requisiti necessari per l'erogazione dei servizi ancillari. A tal proposito, si ricorda che le UVAM possono essere abilitate alla fornitura di risorse (a salire e/o a scendere) per la risoluzione delle congestioni a programma, la riserva terziaria (sia rotante sia di sostituzione) e il bilanciamento. Peraltro, il fatto che le infrastrutture di ricarica possano essere aggregate con altre unità di produzione e/o di consumo rappresenta un elemento di flessibilità per gli operatori, perché consente di soddisfare gli ordini di dispacciamento derivanti dall'accettazione, da parte di Terna, di offerte presentate su MSD con una pluralità di unità, purché facenti parte del medesimo aggregato, anziché solo con le infrastrutture di ricarica.

Il documento propone di estendere (in generale) a tutte le UVAM la riduzione della capacità minima modulabile da 1 MW a 0,2 MW che il decreto ministeriale 30 gennaio 2020 prevede obbligatoriamente per le sole UVAM costituite esclusivamente da infrastrutture di ricarica, al fine di salvaguardare il principio della neutralità tecnologica.

Inoltre, il documento evidenzia che le *modalità semplificate per i punti di ricarica domestici* (previste dal richiamato decreto) *possono essere identificate* – in particolare – *con l'estensione del medesimo progetto pilota anche ai punti non trattati su base oraria* ai fini del *settlement* (delibera 153/2020/R/eel).

- evidenza che *la copertura dei costi aggiuntivi connessi all'installazione dei dispositivi* e dei sistemi di misura (necessari ad assicurare, per entrambe le configurazioni V1G e V2G, l'interazione tra veicolo e rete elettrica, nonché l'interlocuzione tra il gestore dell'infrastruttura di ricarica e il gestore dell'UVAM di cui fanno parte) *potrà essere definita*, previa opportuna consultazione, *dopo che il CEI avrà pubblicato le specifiche tecniche minime dei medesimi dispositivi*.

Nel frattempo, il documento prospetta che il contributo che verrà definito sia:

- a) *riconosciuto una volta per ogni punto di connessione*, indipendentemente dai dispositivi che, caso per caso, il gestore dell'infrastruttura di ricarica riterrà opportuno installare;
- b) *erogato al Balance Service Provider (BSP, cioè il gestore dell'UVAM) in più anni consecutivi* (ad esempio, 2-3 anni consecutivi in funzione dell'entità complessiva del contributo spettante) *e a fronte dell'effettiva disponibilità a fornire servizi ancillari* nell'ambito del progetto pilota UVAM;
- c) *erogato solo nel caso in cui i costi dell'infrastruttura di ricarica con tecnologia vehicle to grid non siano già stati coperti* in tutto o in parte con altre modalità (ad esempio, coperture con contributi europei nell'ambito di progetti pilota).

L'Autorità ritiene che gli oneri sostenuti da Terna per l'erogazione del contributo vengano posti a valere sul corrispettivo per l'approvvigionamento delle risorse (componente *uplift*), in quanto funzionali al dispacciamento.

- ipotizza *modalità semplificate* con cui *il meccanismo dello scambio sul posto continuerà ad applicarsi (ove consentito dalle leggi vigenti)*, anche in presenza di infrastrutture di ricarica.

Al riguardo, il documento prospetta che la quantità di energia elettrica scambiata (per la quale il GSE eroga il contributo in conto scambio) sia, su base annuale, il minimo tra:

- a) la parte dell'energia elettrica immessa in rete riconducibile con criteri proporzionali alla produzione degli impianti di generazione ammessi allo scambio sul posto;
- b) la parte dell'energia elettrica prelevata per la quale sono state applicate tutte le componenti tariffarie variabili (quindi al netto dell'energia prelevata per l'accumulo che sarebbe esente da tali componenti qualora successivamente reimpressa in rete).

Allo scopo, le modalità operative saranno poste in capo ai gestori di rete o al GSE in funzione della scelta che l'Autorità effettuerà in relazione all'individuazione della parte dell'energia elettrica prelevata per la quale vengono applicate tutte le componenti variabili (DCO 345/2019/R/eel).

- ipotizza *modalità semplificate* – nel caso di infrastrutture di ricarica ad uso pubblico (a cui possono accedere diversi detentori di veicoli) – *tramite cui i gestori delle UVAM (cioè i BSP) possano acquisire dal detentore del veicolo il consenso all'inclusione nell'UVAM stessa*, previsto dal decreto ministeriale 30 gennaio 2020.

I soggetti interessati sono invitati a far pervenire all'Autorità le proprie osservazioni entro il 6 luglio 2020.

(*) La scheda ha carattere divulgativo e non provvedimento