



ENERGIA LIBERA

Mobilità sostenibile

**TAVOLO TECNICO ARERA SULLA MOBILITA' ELETTRICA
FOCUS GROUP RICARICA PUBBLICA
Positioning Energia Libera**

Il PNIEC pone un obiettivo di penetrazione dell'auto elettrica al 2030 molto sfidante, pari a 6 milioni di veicoli elettrificati in circolazione, di cui 4 milioni elettrici "puri" e 2 milioni ibridi: a fine 2019, secondo i dati ACI, erano presenti in Italia solo 22.728 auto elettriche, pari allo 0,06% del parco circolante. Una diffusione così massiva dell'auto elettrica nei prossimi 10 anni richiede un rapido sviluppo della rete di ricarica, senza la quale non sarà possibile raggiungere questo obiettivo. Riteniamo che la diffusione delle infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico debba avvenire secondo principi di mercato e di neutralità tecnologica, garantendo la parità di trattamento tra tutti gli operatori e la piena interoperabilità dell'infrastruttura di ricarica. Con particolare riferimento alla ricarica in luoghi accessibili al pubblico oggetto di questo Focus group, risulta fondamentale la diffusione delle infrastrutture in questo ambito, considerando che molti clienti non possono ricaricare a casa o a lavoro e, pertanto, ricaricano il proprio veicolo presso stazioni a uso pubblico.

Temi specifici del Focus Group

Tema 2) Ai fini dell'eventuale evoluzione della disciplina relativa alla tariffa di rete BTVE per ricarica pubblica tramite punti di prelievo dedicati:

a) definire requisiti minimi di cui richiedere il rispetto per poter usufruire di un'eventuale riformulazione della BTVE;

In linea con quanto proposto dal Regolatore nel documento di consultazione 318/2019/R/eel, riteniamo opportuno valutare l'introduzione di una ulteriore tariffa con una struttura "time of use". Si potrebbe quindi ragionare sull'applicazione di una tariffa a copertura dei servizi di rete non più monoraria ma, in linea con il Reg. UE 943/2019, dinamica e con granularità oraria, ripartendo i costi a copertura del servizio della rete in maniera tale da incidere, in modo prevedibile per il cliente finale, maggiormente nelle ore di picco della domanda. Il Regolatore potrebbe inoltre, in linea con quanto previsto per i servizi di rete, ragionare anche su forme amministrative di allocazione dei costi afferenti gli oneri generali in modo da indirizzare l'uso di energia nelle ore meno critiche per il sistema. In ottica di ampliamento della platea dei beneficiari della tariffa BTVE, che sia nella formulazione vigente o auspicabilmente anche in una alternativa, riteniamo opportuno consentire la sua applicazione anche ai punti di prelievo in media tensione (per ipotesi: MTVE) esclusivamente dedicati alla ricarica elettrica. Tale previsione:

- agevolerebbe l'installazione e la gestione dei punti di ricarica in MT, che consentono di erogare potenze tali da garantire una consistente riduzione dei tempi di ricarica;
- consentirebbe l'installazione di un unico POD dedicato alla ricarica per una molteplicità di infrastrutture, a esempio in parcheggi aperti al pubblico in cui la capacità impegnata ai fini della ricarica è tale da poter dover richiedere la connessione in MT;
- aggiunge un'opzione utile ai fini della diffusione della ricarica, in tutti quei casi in cui per capacità impegnate tra i 100 e i 200 kW il distributore decide a sua discrezione in considerazione di motivazioni tecniche correlate all'assetto della rete di non concedere il diritto a connettersi in BT.



ENERGIA LIBERA

Mobilità sostenibile

L'applicazione di strutture tariffarie di tipo "time of use" potrebbe riguardare sia la BTVE che la MTVE.

b) acquisire elementi fattuali da utilizzare per stabilire nuovi parametri e criteri di calcolo di un'eventuale nuova struttura tariffaria BTVE; si pensi ad es. alla necessità di identificare:

- ***situazioni nelle quali il POD dedicato è oggettivamente irrinunciabile;***
- ***vincoli esogeni legati ad es. a regolamenti locali;***
- ***costi ed eventuali limitazioni tecnologiche legate all'attuale sviluppo dei sistemi di ricarica;***

Riteniamo che le situazioni nelle quali il POD dedicato sia irrinunciabile siano:

- stazioni di ricarica su suolo pubblico;
- stazioni di ricarica private accessibili al pubblico laddove il/i POD già presenti non abbiano potenza sufficiente a disposizione per alimentare le infrastrutture di ricarica;
- stazioni di ricarica privata con accesso pubblico con intestatario del POD diverso dal gestore della stazione di ricarica.

c) nel caso di definizione di una nuova struttura tariffaria BTVE, criteri per la gestione dei POD che già usufruiscono della BTVE attuale;

In via generale, riteniamo che sia opportuno aver presente la nuova struttura tariffaria prima di valutare come gestire i POD che già usufruiscono dell'attuale BTVE. In ogni caso, riteniamo ragionevole che la nuova struttura delle BTVE non debba essere necessariamente sostitutiva dell'attuale e che debba essere fatta salva, per gli utenti in prelievo che già usufruiscono della BTVE, la facoltà per di continuare a utilizzarla.

Tema 3) Arricchire i contenuti dei Piani di sviluppo delle imprese distributrici principali, al fine di integrarli con informazioni utili ad un'attenta pianificazione territoriale delle infrastrutture di ricarica pubblica:

a) identificare quali situazioni di disponibilità di potenza sono ora note ai distributori (es. aree industriali dismesse) e potrebbero risultare effettivamente utili per pianificare la collocazione di stazioni di ricarica fast e ultra fast (connessioni in media tensione);

b) definire le modalità con le quali tali informazioni potrebbero essere rese disponibili agli operatori.

Il distributore è un'utile fonte di informazioni in merito alla mappatura della disponibilità di potenza relativamente all'area di propria concessione. In tal senso riteniamo opportuno che i distributori con oltre 100.000 utenti allacciati rendano pubblici i propri piani di sviluppo della rete, eventualmente consultandoli e aggiornino gli stessi con una certa granularità in modo da mettere a disposizione del sistema PdS dinamici in grado di indicare le aree maggiormente interessate dagli sviluppi dell'infrastruttura di ricarica. Laddove esistessero forme di *unbundling* proprietario per le imprese verticalmente integrate col distributore potrebbero essere considerate anche altre modalità di sviluppo dei piani con un ruolo anche più ampio del distributore che, in qualità di gestore della rete, potrebbe garantire maggiore efficienza per il sistema nella diffusione delle infrastrutture di ricarica. Riteniamo inoltre importante che vi sia un coordinamento tra gli



ENERZIA LIBERA

Mobilità sostenibile

enti pubblici interessati allo sviluppo dei piani di mobilità e alla realizzazione di infrastrutture di ricarica nei propri territori e le imprese di distribuzione che detengono le informazioni tecniche relative all'infrastruttura la cui gestione/sviluppo è in loro concessione. A titolo di esempio si suggerisce che in occasioni di bandi comunali/regionali per l'installazione di infrastrutture di ricarica il distributore segnali preventivamente all'ente organizzatore del bando eventuali vincoli tecnici. È importante che la concessione di un lotto in fase di conferenza di servizi ad un operatore, tenga già in conto per quanto possibile gli aspetti di fattibilità tecnica per evitare che in fase esecutiva alcuni progetti vengano cancellati (e.g. lotto per installazione colonnine *fast*, aggiudicato in CdS sito in stazione ferroviaria a operatore X, in fase esecutiva emerge l'impossibilità tecnica del distributore di garantire allaccio a 150kW, operatore non può realizzare il progetto). Come anticipato al punto a) del Tema 2 riteniamo opportuno ampliare l'applicazione di una tariffa dedicata alla mobilità elettrica anche ai punti di prelievo in MT per agevolare la ricarica di veicoli elettrici *fast* o in situazione di molteplici punti di ricarica sotto un unico POD in MT (e.g. centri commerciali) con una struttura analoga a quella della BTVE attuale.

Ulteriori osservazioni

Pur ritenendo fondamentale il passaggio che il regolatore ha fatto con l'introduzione dell'attuale BTVE, i costi attuali di tale tariffa sono ancora troppo elevati per garantire la redditività di questo *business*. Perciò, si ritiene necessaria una segnalazione al Legislatore da parte dell'Autorità per una rimodulazione temporanea delle componenti tariffarie *ASOS* e *ARIM* per questo periodo di avviamento del mercato: in un primo momento, considerato l'esiguo gettito derivante da *ASOS* e *ARIM* per via dei consumi ridotti, si potrebbe sin da subito applicare il 25% del valore attuale di queste componenti tariffarie, da rialzare gradualmente tramite i seguenti *step*, in linea con i trend di sviluppo futuro della mobilità elettrica:

- al 50% entro il 2025;
- al 75% entro il 2027;
- al 100% entro il 2030.

In questo modo, sarà possibile rimodulare le tariffe a copertura degli oneri generali di sistema in base ai consumi del settore, così da evitare che lo sgravio concesso possa comportare dei costi ulteriori per gli altri clienti finali.