



ENERGIA LIBERA

Mobilità sostenibile

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

Lo sviluppo della mobilità con alimentazioni alternative a quelle oggi maggiormente diffuse (il 91,4% del parco circolante nazionale è alimentato a benzina e gasolio), è una condizione essenziale per ridurre le emissioni di gas a effetto serra e migliorare la qualità dell'aria nelle città e ridurre la dipendenza dal petrolio. La diffusione di sistemi di ricarica, sia in ambito privato che pubblico, è e sarà uno degli elementi più importanti per supportare tale sviluppo che, a nostro parere, deve avvenire secondo principi di mercato e di neutralità tecnologica, garantendo la parità di trattamento tra tutti gli operatori e la piena interoperabilità delle infrastrutture di ricarica. Con particolare riferimento alla ricarica in ambito privato, oggetto del presente tavolo di lavoro, come noto non si potrà prescindere da una ampia diffusione della ricarica presso le abitazioni e i luoghi di lavoro, soprattutto per i costi limitati di tale tipo di ricarica rispetto a quella in ambito pubblico. Tuttavia, data anche l'attuale mancanza di spazi adeguati in molte città italiane per la ricarica domestica, sarà importante considerare e pensare soluzioni per la diffusione anche in altri ambiti privati, come il condominio, ma anche in ambiti privati ad accesso pubblico, come i locali commerciali (per esempio quelli afferenti all'HORECA) che al momento risultano essere uno dei luoghi in cui l'installazione di strumenti di ricarica è più diffuso.

Temi Specifici

Definire i meccanismi implementativi della nuova opzione di incremento della potenza disponibile in fascia F3 per ricarica privata (domestica o non domestica in BT)

OBIETTIVO: agevolare lo sviluppo del mercato dell'e-mobility, caratterizzato dalla diffusione di veicoli che richiedono una sempre maggiore potenza disponibile per la ricarica

a) definizione dei requisiti minimi per l'accesso, sia in termini di proprietà del veicolo sia in termini di requisiti tecnici della "wall box"

Al fine di accedere all'incentivo, obbligo per il cliente di presentare autodichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante l'installazione di sistema di ricarica di tipo smart, ossia in grado di trasmettere i dati di consumo su piattaforma remota, nonché di operare una gestione, almeno statica, dei carichi. Rimane nella responsabilità del cliente dichiarare l'eventuale variazione delle condizioni dichiarate. Non dovrebbe pertanto ricadere sul venditore la responsabilità di verificare i dati dichiarati dal cliente. Segnaliamo la necessità di sostituire il concetto di "wall box" con il concetto di "sistema di ricarica" per non limitare il requisito a strumenti attaccati al muro con una sola presa, considerato che per la ricarica non domestica in BT (a cui fa riferimento il Tema 1) potrebbe esserci la necessità di strumenti non strettamente "wall box". Rientrano nella definizione di sistema di ricarica tutte quelle infrastrutture di ricarica privata per le quale viene rilasciata una documentazione attestante la sicurezza elettrica della nuova installazione (*Dichiarazioni di conformità impianto elettrico*). Vengono quindi esclusi tutti quei sistemi di ricarica plug-and-play



ENERZIA LIBERA

Mobilità sostenibile

per i quali non è necessaria una installazione ma solo il collegamento della centralina direttamente ad una presa domestica per spine Schuko.

b) individuazione dettagliata degli interventi di telegestione necessari sullo smart meter (anche di prima generazione) per implementare tali incrementi di potenza per la sola fascia F3

Al fine di ridurre i costi di riprogrammazione per i contatori di prima generazione, proponiamo che sia data precedenza all'installazione dei nuovi misuratori (2G) a tutti quegli utenti che richiedano l'installazione di una *wallbox*.

L'incremento della potenza disponibile dovrebbe essere garantito dai distributori in tutti i casi in cui l'offerta prevede una o più fasce orarie che, sommate tra loro, coincidono con l'arco temporale della fascia F3 definita dalla regolazione. Al fine di non incorrere in problematiche di definizione riguardo alle diverse fasce orarie di consumo dell'energia elettrica, si propone di sostituire la fascia F3 con l'arco temporale che essa ricopre, ossia dalle 23 alle ore 7 dei giorni feriali (dal lunedì al sabato) e l'intera giornata della domenica e dei giorni festivi.

Eventuali costi degli operatori derivanti dagli investimenti necessari a implementare la misura dovrebbero trovare copertura nella tariffa di distribuzione, in quanto funzionali all'obiettivo generale di garantire una efficiente gestione della rete e a evitare congestioni; d'altra parte, l'addebito dei costi ai soli clienti finali interessati dalla misura potrebbe rendere la misura stessa poco appetibile, in una fase in cui il mercato dell'e-mobility è ancora in una fase iniziale di sviluppo.

c) definizione della procedura operativa con cui i clienti possono chiedere l'applicazione di questo "regime particolare" al proprio venditore

La richiesta del cliente per l'accesso all'incentivo (nei fatti, non molto diversa da una richiesta di aumento di potenza) deve essere corredata della certificazione sostitutiva di atto notorio. Il venditore trasmette a sua volta la richiesta al distributore territorialmente competente tramite prestazione normata.

d) chiarimento in merito alla durata della misura e monitoraggio degli effetti

Riteniamo opportuno che la misura in oggetto ricopra un orizzonte temporale di medio termine fino alla chiusura del periodo di regolazione prevista al 2023. Eventuali proroghe saranno successivamente valutate. Il monitoraggio della misura potrà essere condotto, oltre che sulla base del numero di clienti aderenti, anche sulla base dell'energia elettrica prelevata dai clienti in fascia F3 sul POD e sulla infrastruttura di ricarica. Si segnala che il monitoraggio degli effetti dovrebbe coinvolgere, probabilmente, più i gestori dei punti di ricarica che i venditori di energia i quali hanno, al momento, limitate informazioni sull'utilizzo dell'energia elettrica dei propri clienti per la ricarica di veicoli.

Un eventuale monitoraggio basato sulle informazioni fornite dal cliente in fase di autodichiarazione dovrebbe essere il più possibile circoscritto e in ogni caso limitarsi alle sole informazioni facilmente comprensibili e reperibili dai clienti finali.

Si segnala inoltre che l'utilizzo dei dati contenuti nella dichiarazione di conformità (DICO) dell'installatore del sistema di ricarica non sarebbe di facile gestione da parte dei venditori. Anche nel caso si imponesse l'obbligo di trasmissione della DICO al venditore, la gestione del documento sarebbe infatti solo parzialmente automatizzabile: il venditore riceverebbe di norma un documento



ENERZIA LIBERA

Mobilità sostenibile

scannerizzato, e quindi gestibile solo manualmente, tra l'altro contenente informazioni tecniche che esulano dal suo normale campo di attività.

Si richiede, in generale, nel disegnare gli opportuni strumenti di controllo dei comportamenti dei clienti e dell'utilità degli strumenti adottati, di non richiedere ai venditori di energia dati eccessivamente onerosi da tracciare o non di loro competenza.

Valutare eventuale evoluzione della disciplina tariffaria relativa alle ricariche private presso box e/o condomini ricarica privata collettiva

OBIETTIVO: agevolare il mercato dei veicoli elettrici in tutte le tipologie di contesti privati

- a) *Costruzione quadro normativo regolatorio (nuovo Codice del Condominio, nuova regolazione delle unità di consumo, ecc.)*

Nessuna osservazione.

- b) *Analisi delle intersezioni con nuovi obblighi introdotti o in via di introduzione dal recepimento della Direttiva Europea Edifici (EPBD)*

Prima di fare ipotesi per recepire gli obblighi della normativa EPBD sarebbe utile fare un'analisi delle diverse tipologie edilizie in modo da individuare diversi *cluster* su cui ragionare e trovare il miglior modo di applicare gli obblighi.

- c) *Analisi delle diverse tipologie edilizie e organizzative (box o posti auto, POD individuali o di condominio, contatori centralizzati o non centralizzati, ecc.)*

Nessuna osservazione.

- d) *Valutazione ipotesi di estensione applicabilità della BTVE a tutti i POD dedicati alla ricarica, includendo dunque anche quelli privati*

Al fine di ottenere la tariffa BTVE, obbligo per il cliente, nel caso di box o posti auto non nella pertinenza dell'abitazione e nel caso di condomini (ricarica privata collettiva), di presentare autodichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante l'installazione di sistema di ricarica di tipo *smart*. Rimane nella responsabilità del cliente dichiarare l'eventuale variazione delle condizioni dichiarate. Non dovrebbe pertanto ricadere sul venditore la responsabilità di verificare i dati dichiarati dal cliente. Dato che la tariffa BTVE risulta più conveniente nei casi di basso utilizzo del sistema di ricarica, ma al di sopra di una certa soglia di consumo diventa più conveniente la tariffa BTAU, il cliente deve poter scegliere quale delle 2 tariffe applicare sul POD e deve poter cambiare la propria scelta qualora lo ritenga opportuno. La tariffa BTAU sarebbe applicata di *default*. In occasione della prima richiesta di applicazione della tariffa BTVE, il cliente dovrebbe presentare al venditore, unitamente alla richiesta, l'autodichiarazione relativa al possesso delle condizioni per accedere alla tariffa. Dato che, a differenza di quanto avviene di norma per tutti gli altri punti, non vi sarebbe una corrispondenza univoca tra tipologia di cliente e tariffa applicata, dovrebbe essere previsto nei tracciati che i venditori inviano ai distributori la possibilità di indicare per questi punti quale tariffa (BTVE/BTAU) applicare. Non dovrebbero essere posti limiti alla potenza del POD condominiale dedicato alla ricarica dei veicoli; sotto lo stesso POD, in presenza di più sistemi di ricarica, potrebbero essere fatte azioni di bilanciamento dei carichi.



ENERGIA LIBERA

Mobilità sostenibile

Secondo le osservazioni presentate al DCO 318/2019/R/eel, l'estensione della tariffa domestica anche ai box non collegati elettricamente all'abitazione, avrebbe indotto problematiche legate alla corretta applicazione dell'accisa e al pagamento del canone RAI. Al fine di superare tali ostacoli, si potrebbe definire una tariffa chiamata TDomestica EV (TDEV) che viene applicata specificamente ai possessori di *wallbox* e che, quindi, non include Canone Rai e ha una formulazione giusta delle accise. In alternativa, si potrebbe estendere la tariffa BTVE ai POD dei box auto o garage, poiché non sussistono problemi di applicazione del canone RAI e la sua convenienza rispetto alla BTAU solo per bassi livelli di consumo scoraggia eventuali comportamenti opportunistici. Al contempo, il Legislatore dovrebbe ridurre le componenti a copertura degli oneri generali di sistema della tariffa BTVE con l'obiettivo di allineare il costo della ricarica presso un box o garage non collegato elettricamente all'abitazione (in BTVE) a quelli per la ricarica effettuata presso un punto di ricarica collegato al POD domestico.

Altro

Devono essere elaborate delle tariffe specifiche a copertura dei costi di connessione per tutte le tipologie di punti di prelievo dedicati all'infrastruttura di ricarica, i quali rappresentano tra il 30 e il 40% dei costi fissi totali.