

Promemoria per audizione presso il collegio della ARERA – 11 Marzo 2019

## SPUNTI PER FACILITAZIONI ALLA MOBILITÀ ELETTRICA NEGLI ANNI 2019-2024

I più recenti progressi prospettano già a breve veicoli elettrici sempre più performanti e abilitano nuovi scenari di mobilità in grado di migliorare la qualità dell'aria, abbattendo le emissioni inquinanti, le emissioni climalteranti, favorendo l'efficienza energetica, l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili e riducendo le importazioni di combustibili fossili.

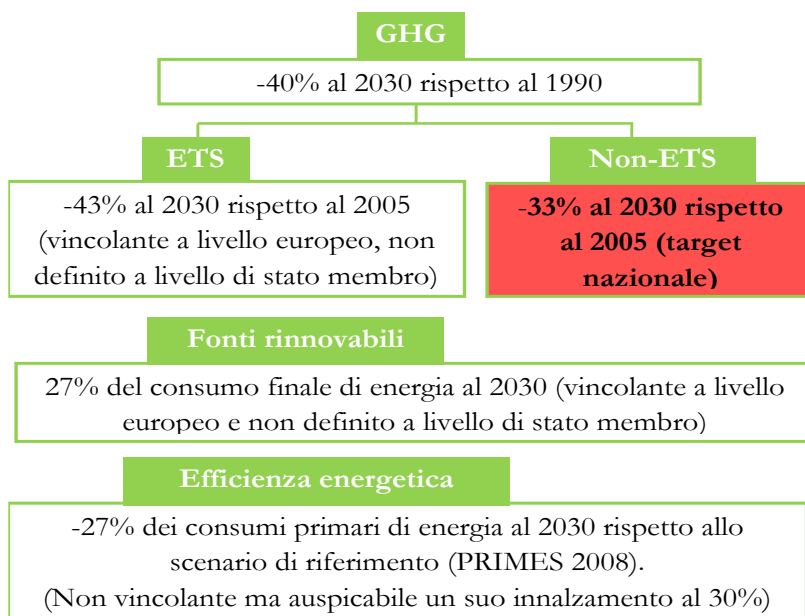
La diffusione della mobilità elettrica richiede tuttavia:

- la **rimozione di alcune barriere**
- l'**adozione di misure temporanee che incoraggino tale transizione.**

È anche con questo obiettivo che nasce **e\_mob Conferenza nazionale della mobilità elettrica**, quest'anno alla terza edizione che si terrà dal 26 al 28 settembre 2019 a Milano, in piazza Città di Lombardia, evento organizzato direttamente da: Comune di Milano, Regione Lombardia, Camera di Commercio di Milano Monza Brianza e Lodi, A.T.M. Milano, Enel, Hera, Consorzio Cobat, Itas Mutua, A2A, Edison e Class Onlus, affiancati da un comitato scientifico, coordinato da RSE con la funzione di assicurare la scientificità e la coerenza dei contenuti, composto da: Adiconsum, AMAT Agenzia Mobilità Ambiente Territorio, AMSA ANCMA, Cei Cives, Motus-E, Innovhub – stazione sperimentali dei combustibili, Utilitalia e Link Campus university.

1

### La situazione attuale nel contesto internazionale: Pacchetto Clima - Energia 2030



#### COMITATO PROMOTORE



#### PATROCINIO DI



#### COMITATO SCIENTIFICO

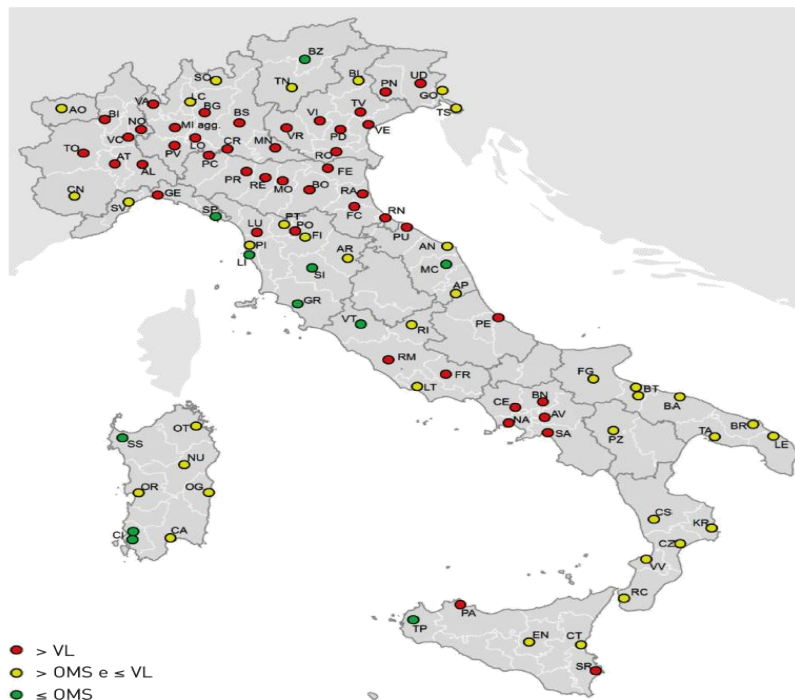


La Commissione europea ha recentemente deferito l'Italia alla Corte di giustizia Ue per la ripetuta violazione dei limiti annuali e orari di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) nell'aria delle città e per il mancato adeguamento alle norme Ue dei sistemi di trattamento delle acque di scarico in oltre 700 agglomerati e 30 aree sensibili dal punto di vista ambientale con più di 2 mila abitanti. Le aree soggette a sfioramento dei limiti di NO<sub>2</sub> sono state grandi città come Milano, Torino, Napoli e Roma, centri più piccoli come per esempio Caserta, Siracusa, Frosinone, Genova e aree come la totalità della Pianura Padana e i principali assi stradali e autostradali. Riguardo i livelli di smog, l'Italia è già stata deferita in Corte per sfioramento dei limiti di Pm10.

Nella fotografia sotto sono indicate le zone di superamento del valore limite giornaliero

FIGURA 10

PM10, 2015: SUPERAMENTI DEL VALORE LIMITE GIORNALIERO E DEL VALORE DI RIFERIMENTO DELL'OMS PER LA MEDIA GIORNALIERA NELLE AREE URBANE  
(Fonte: ISPRA, Qualità dell'ambiente urbano - XII Rapporto, 2016)



**VL:** VL giornaliero (media giornaliera superiore a 50 µg/m<sup>3</sup>; max 35 giorni in un anno)  
**OMS:** Linee guida OMS (media giornaliera superiore a 50 µg/m<sup>3</sup>; max 35 giorni in un anno)  
**MI agg.:** l'aggiornamento di Milano comprende i comuni di Milano, Como e Monza

COMITATO PROMOTORE



PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO

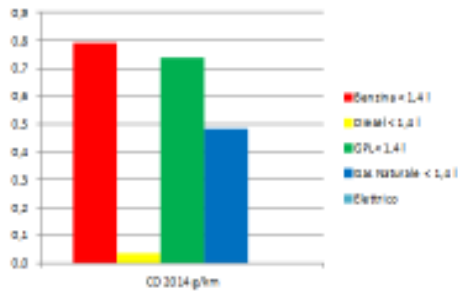


Sono situazioni urbane e extraurbane molto serie, dove occorre intervenire in tutti i settori dove si producono effetti nocivi e climalteranti, in particolare e soprattutto sulla produzione di calore, ma anche la mobilità endotermica ha un apporto significativo e determina enormi costi esterni.

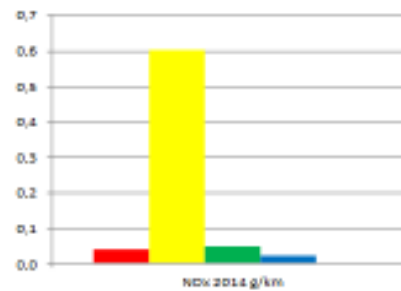
Nel primo grafico vengono descritti le emissioni allo scarico dei principali carburanti e nel secondo le esternalità



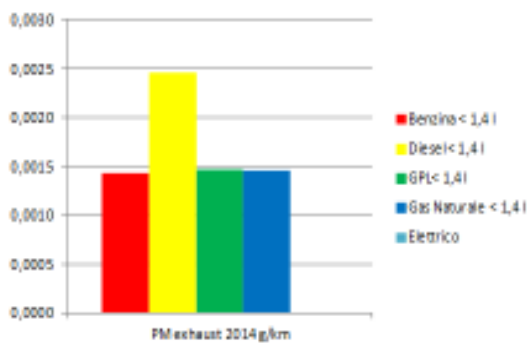
Emissioni di Monossido di Carbonio allo scarico



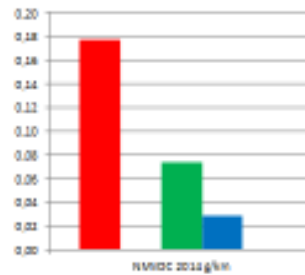
Emissioni di ossidi di azoto allo scarico



Emissioni di particolato allo scarico



Emissioni di composti organici volatili non metanici



COMITATO PROMOTORE



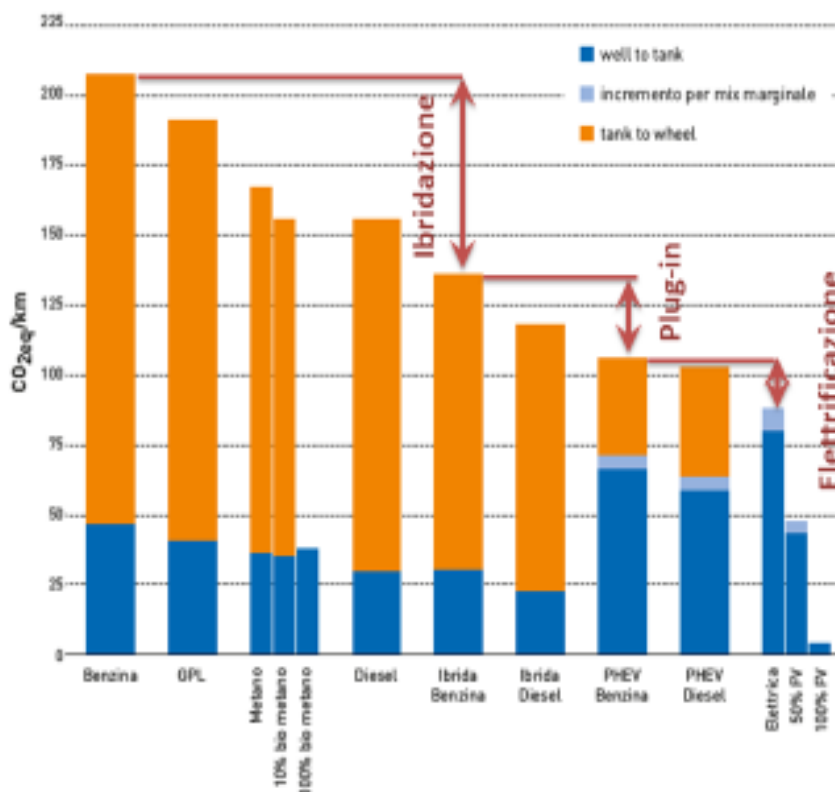
PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



## LE ESTERNALITÀ DELLA MOBILITÀ: SALUTE, CLIMA E QUALITÀ DELLA VITA



La necessità di interventi al sistema della mobilità è altresì sottolineata nella quasi totalità dei documenti programmatici della UE. La mobilità urbana è di particolare rilevanza se si considera che quasi il 40% della percorrenza del parco veicoli nazionale si sviluppa nelle aree urbane e che gran parte del trasporto di medio e lungo raggio ha come nodi di partenza, di arrivo o di attraversamento, le città. Ne deriva che, oltre alle esternalità negative sofferte direttamente nelle aree urbane (qualità dell'aria, congestione, rumore), la mobilità nelle città contribuisce in misura rilevante alle esternalità negative del Paese: emissioni climalteranti, consumi energetici, dipendenza da importazione di fonti di energia dall'estero. L'attenzione rivolta negli ultimi anni alla mobilità basata su veicoli stradali con motorizzazione elettrica, intrinsecamente priva di emissioni locali e caratterizzata da altissima efficienza che determina una riduzione delle emissioni durante tutto il ciclo di vita (LCA), deriva da

### COMITATO PROMOTORE



### PATROCINIO DI



### COMITATO SCIENTIFICO



una serie di motivazioni che prefigurano una loro forte affermazione per la soluzione dei citati problemi.

Riteniamo che tutte le amministrazioni nazionali, locali e gli enti pubblici devono fare la propria parte per i prossimi 8 anni almeno, prendendo spunto dal primo vero provvedimento di agevolazione del settore, **la deliberazione AEEG 15 dicembre 2010, ARG/elt 242/10, a cui, anche a distanza di anni, deve essere sempre riconosciuta la nostra convinta ammirazione**, che è stato sia procedimento di selezione di progetti dimostrativi per lo sviluppo di infrastrutture di ricarica pubblica per veicoli elettrici, sia determinazione di una iniziale agevolazione tariffaria. Questo, va riconosciuto, ha anche innescato il processo di sviluppo e il dialogo fra istituzioni sulla mobilità elettrica.

Partendo dalla impostazione strategica di questo Vostro provvedimento, considerando che il settore della mobilità elettrica è completamente cambiato in questi quasi 10 anni e che da quest'anno, anche nel nostro Paese, sono stati concessi incentivi esclusivi per chi adotta i veicoli elettrici, Vi chiediamo udienza e la Vostra cortese attenzione per quanto segue.

Vanno adesso considerate due necessità prioritarie per il nostro Paese, per cercare di recuperare la situazione di arretratezza rispetto agli altri paesi europei:

- **la necessità di accompagnare lo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici con azioni temporanee di supporto tariffario per il loro l'utilizzo quotidiano finchè il mercato non sia maturo;**
- **la necessità di dotarsi di reti di ricarica ad altissima potenza (per singolo erogatore 150-450 kW) mediante la costituzione di siti multi-stallo con potenza totale disponibile variabile fra 2 e 3 MW lungo le principali dorsali stradali e autostradali che sono infrastrutture non convenientemente replicabili senza perdita di competitività del vettore elettrico rispetto ad altri vettori meno pregiati.**

Questi sono i due aspetti attuali e principali di competenza dell'Autorità, considerando che le richieste che avevamo sviluppato nella prima Piattaforma Nazionale della Mobilità elettrica (Arese) e della Carta Nazionale della Mobilità elettrica (Milano – Castello Sforzesco), collegate allo sviluppo di una rete capillare di sistemi di ricarica a bassa potenza, sono state in gran parte accolte grazie all'impegno e agli investimenti propri di alcuni

operatori energetici e dall'impegno delle Pubbliche amministrazioni Locali (in applicazione del PNIRE) che hanno cominciato a deliberare regolamenti attuativi per l'installazione massiccia di sistemi di ricarica e, a nostro parere, non necessitano di ulteriori interventi incentivanti.

COMITATO PROMOTORE



PATROCINIO DI



COMITATO SCIENTIFICO



## INTERVENTI TARIFFARI RICHIESTI

### In via generale

Dal punto di vista tariffario si richiede la definizione di tariffe per la fornitura di energia per la trazione di veicoli elettrici stradali mediante sistemi di ricarica delle batterie di trazione (ricarica sia in ambito pubblico che privato) tali da favorire la diffusione della mobilità elettrica. Si intende trattare di **facilitazioni temporanee**, attuate attraverso varie forme di sostegno del vettore elettrico, applicato alla trazione di veicoli stradali, fino al 2024, eventualmente rinnovabili di altri 3 anni (2027), volte alla riduzione del TCO (Total Cost of Ownership), in particolare del costo specifico (c€/km) di gestione dei veicoli elettrici in Italia ricaricati soprattutto in luoghi aperti al pubblico, che attualmente è più elevato rispetto ad altri vettori meno pregiati e si attesta fra 7,50 e 8,33 c€/km (45-50 c€/kWh), considerando una percorrenza media di 6 km/kWh, pari a circa 60 km/litro medi di benzina (per avere un'idea della elevata efficienza del veicolo elettrico). Nel periodo considerato, in ogni caso, i quantitativi di energia incentivata risultano essere una frazione minimale del fabbisogno nazionale (non si arriva all'1% se circolasse un milione di veicoli elettrici con percorrenza media annuale di 15.000 km).

6

**Ricarica accessibile al pubblico:** si chiede di riformare l'attuale tariffa specifica BTVE in vigore dal 2016 e derivata dalla deliberazione ARG/elt 242/2010, per la quale è peraltro stata annunciata il termine della efficacia al 31 dicembre 2019, che attualmente si basa su componenti regolate che risultano non sufficientemente incentivanti per la infrastrutturazione iniziale ancora incompleta.

È pertanto necessario:

- Prorogare la validità delle tariffe specifica BTVE oltre il 2019 e riformarla.
- Riforma e ribasso della tariffa specifica senza quote fisse BTVE dell'80% (-2 c€/km) nei valori delle componenti regolate (TRAS, DIS, MIS) fino al 2024, rinnovabile per altri 3 anni. La riduzione della tariffa BTVE dovrebbe includere anche l'introduzione di una fascia oraria a tariffa ribassata per agevolare l'utilizzo della generazione da fonte rinnovabile solare quando disponibile e diminuire il carico al picco serale.
- Nell'ambito della Media Tensione (MT) introdurre una specifica tariffa di trasporto dell'energia incentivante MTVE e condizioni preferenziali e accelerate per la connessione rispetto all'ordinaria regolazione per utenze connesse in MT dedicate all'alimentazione di siti multi-stallo di ricarica ad alta potenza, soprattutto lungo le principali dorsali stradali e autostradali,

#### COMITATO PROMOTORE



#### PATROCINIO DI



#### COMITATO SCIENTIFICO



- dove è spesso presente la rete di trasmissione nazionale (RTN) nelle vicinanze dei siti di rifornimento già esistenti.
- Favorire l'azzeramento o riduzione al 4% l'aliquota dell'imposta IVA sui servizi di ricarica (segnalazione al Parlamento e al Governo) che sono funzionali all'utilizzo del vettore elettrico per la trazione di veicoli stradali ricaricabili.
  - Incentivare le configurazioni di impianti di ricarica funzionanti in autoconsumo anche in siti di ricarica ad elevata potenza con due o più sistemi di ricarica rapida di potenza superiore a 40 kW per singolo erogatore, connessi sia in BT che in MT, soprattutto lungo le principali dorsali stradali e autostradali, dove si stanno delineando progetti su scala nazionale di reti europee per siti multi-stallo con potenze totali disponibili di circa 2-3 MW, recuperando il gap di condizioni operative rispetto ad altri Paesi europei deve essere più agevole in breve tempo accedere al vettore elettrico ad alta potenza (connessione MT).
  - Supporto alla diffusione del Vehicle-to-X Integration tramite strumenti premiali di mercato.

### Per la ricarica privata o in ambito condominiale:

Si suggerisce di individuare una tariffa che consenta pari condizioni di costo di ricarica per i proprietari di veicoli elettrici che devono prevedere un nuovo e dedicato allaccio alla rete elettrica. L'obiettivo è eliminare l'attuale discriminazione con chi ha nel proprio garage o box la medesima fornitura elettrica della propria abitazione. A tal fine è necessario determinare lo stesso valore della tariffa domestica anche nelle pertinenze, che sono indicate negli atti catastali, anche in caso di nuova fornitura elettrica con nuovo contatore, quote fisse a parte ma comunque tipiche delle utenze domestiche.

Partendo dal presupposto che il veicolo elettrico è un bene mobile registrato, si propone di considerare l'applicazione nelle pertinenze dell'abitazione principale della tariffa BT domestici anche in presenza di un contatore dedicato alla pertinenza, **prescrivendo alla impresa di distribuzione di considerare la combinazione fra la targa del veicolo di proprietà dell'intestatario del contratto di fornitura elettrica domestica con la particella catastale della pertinenza della abitazione di cui già conosce i dati catastali.** La tariffa BT domestici è perciò riconosciuta solo se viene **soddisfatta la combinazione targa-particella catastale.** Si tratta di una riduzione di circa il 55% (pari a -4,1 c€/km) del costo attualmente sostenuto di 45 c€/kW (pari a 7,5 c€/km), che oggi spiazza l'adozione del veicolo elettrico nelle scelte di chi avesse disponibilità di spazi presso l'abitazione principale non elettricamente collegabili al contatore dell'abitazione. Questo aspetto attualmente è una barriera molto forte all'adozione del veicolo elettrico sia per le famiglie che per i professionisti come i taxisti che ricaricherebbero il veicolo anche a casa propria.

#### COMITATO PROMOTORE



#### PATROCINIO DI



#### COMITATO SCIENTIFICO



## Altre azioni

- 1) **Oneri generali di sistema:** si chiede attenzione sul tema, interessando Parlamento e Governo, per promuovere l'adozione del vettore elettrico per la trazione di veicoli stradali ricaricabili, azzerando gli oneri generali di sistema per le utenze dedicate a cui si applica la tariffa BTVE od eventuale MTVE. Questo farebbe diminuire il costo al km a 6,5 c€/km nel caso della BTVE. Risulta che sono spesi annualmente 5 miliardi in sussidi alle accise sul gasolio, che potrebbero essere utilizzati per la promozione del vettore elettrico, almeno in parte.
  
- 2) **Favorire la diffusione e la gestione dei sistemi di ricarica ad alta potenza in genere e presso le attuali principali stazioni di rifornimento di carburanti:**
  - Introdurre una regolazione dei rapporti fra più soggetti e delle condizioni economiche e contrattuali inerenti l'accesso al servizio presso i siti delle reti di ricarica, non convenientemente replicabili, mediante un Codice di rete approvato/tipizzato da ARERA che regoli i rapporti fra i proprietari dei siti e altri soggetti interessati ad erogare servizi di ricarica in quei siti complementari alla propria offerta, determinando condizioni eque, reciproche e concorrenziali per l'erogazione dei servizi con più operatori presenti nei siti di ricarica. Temi del Codice di rete sarebbero, inoltre, l'accesso alla potenza, accesso al servizio di ricarica per cedere il servizio ai clienti della propria rete, messa a disposizione dei dati rilevanti del funzionamento della rete di ricarica per i sistemi di navigazione, dei sistemi di confronto dei prezzi, ecc.
  - Introdurre la possibilità di condividere gli impianti di connessione MT fra più utenti per ottimizzarne il numero e contenere i costi di accesso al vettore elettrico lungo le principali dorsali stradali e autostradali. Dovrebbe essere una misura a termine fino al 2024 prorogabile di altri 3 anni, che accompagna la prima infrastrutturazione del Paese. Il proliferare dei punti di consegna BT o MT non ottimizza i costi del servizio di ricarica con la conseguenza che in Italia il vettore elettrico viene spiazzato rispetto ad altri vettori meno pregiati.
  - Introduzione di premialità specifiche per investimenti nella rete di distribuzione BT e MT finalizzati alla realizzazione di siti di ricarica su base nazionale o nell'ambito di progetti sostenuti dalla Commissione Europea attivi in Italia.
  - Agevolare funzionalmente la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica sia in siti connessi alla rete BT che MT per accelerare fortemente per 6-8 anni il processo di infrastrutturazione di base del Paese.
  - Agevolazione per interventi del ritiro, riutilizzo e riciclo degli accumulatori presenti sui veicoli elettrici a fine vita utile per la trazione con lo scopo di ridurre il TCO (Total Cost of Ownership) per gli utilizzatori di veicoli elettrici. Supportare attività di ricerca, sviluppo e test di metodologie innovative e sostenibili per il riutilizzo delle batterie veicolari a fine vita del

### COMITATO PROMOTORE



### PATROCINIO DI



### COMITATO SCIENTIFICO





veicolo (applicazioni “Second life” per un utilizzo diretto sulla rete elettrica) o per il recupero e il riciclo dei materiali strategici (terre rare e metalli preziosi) presenti al loro interno.

## Governance

Si manifesta, inoltre, vivo interesse ad un intervento legislativo volto a conferire poteri di regolazione all’Autorità anche su:

- regolazione delle condizioni di accesso economiche e contrattuali ai siti di ricarica con più operatori serviti dalla medesima connessione di potenza condivisa, soprattutto dove non conviene replicare gli impianti ad alta potenza (dorsali stradali);
- qualità delle prestazioni rese dagli operatori dei servizi ricarica, includendo anche la obbligatoria messa a disposizione mediante sistema informatico ad accesso pubblico (regolazione del funzionamento della PUN - Piattaforma Unica Nazionale di cui alla legge n. 134/2012) da parte dei gestori dell’infrastruttura di ricarica dello stato di servizio in tempo reale dei singoli connettori per garantire e ottimizzare la fruizione del servizio di ricarica.

Vi ringraziamo della Vostra attenzione e rimaniamo a Vostra completa disposizione per qualunque ulteriore richiesta di delucidazione sui temi da noi esposti.

### COMITATO PROMOTORE



### PATROCINIO DI



### COMITATO SCIENTIFICO

