ARERA
Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente

LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' ELETTRICA

LE PROPOSTE DEL REGOLATORE

On. Stefano Saglia

27 settembe 2019

Ricarica dei veicoli elettrici

INQUADRAMENTO GENERALE: ASSETTO DEL SERVIZIO DI RICARICA

E' importante che lo sviluppo della mobilità elettrica venga conciliato con l'esigenza di stimolare anche un contestuale **sviluppo efficiente delle reti elettriche.** Questo dovrebbe contemperare:

una **qualità del servizio** adeguata alle esigenze future

con

il contenimento dei costi da sostenere per il **potenziamento, l'esercizio e la manutenzione delle reti elettriche**; tali costi vengono infatti posti in capo a tutti gli utenti del sistema elettrico, tramite l'applicazione di **tariffe per servizi di rete**

definite in modo **non discriminatorio** su tutto il territorio nazionale e pagate da **tutti i consumatori** nella voce della bolletta denominata "trasporto e gestione del contatore".

Ricarica dei veicoli elettrici

INQUADRAMENTO GENERALE: ASSETTO DEL SERVIZIO DI RICARICA

Vale il principio generale, sancito dalla direttiva 2014/94/UE, in base al quale lo sviluppo e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici **in luoghi accessibili al pubblico** debbono essere ispirati ai principi di un **mercato concorrenziale** con accesso aperto a tutte le parti interessate nello sviluppo ovvero nell'esercizio delle infrastrutture di ricarica.

ARERA non ha poteri di regolazione sul servizio di ricarica. Il regolatore però interviene per regolare una parte della «filiera» che porta al servizio di ricarica

I veicoli elettrici possono essere ricaricati o in luoghi accessibili al pubblico o in luoghi privati; fino ad ora, **in termini di energia prelevata, la ricarica in luoghi privati (a casa o al lavoro) è risultata nettamente prevalente** su quella in luoghi accessibili al pubblico.

Ricarica dei veicoli elettrici

INQUADRAMENTO GENERALE: DIVERSE MODALITA' DI RICARICA

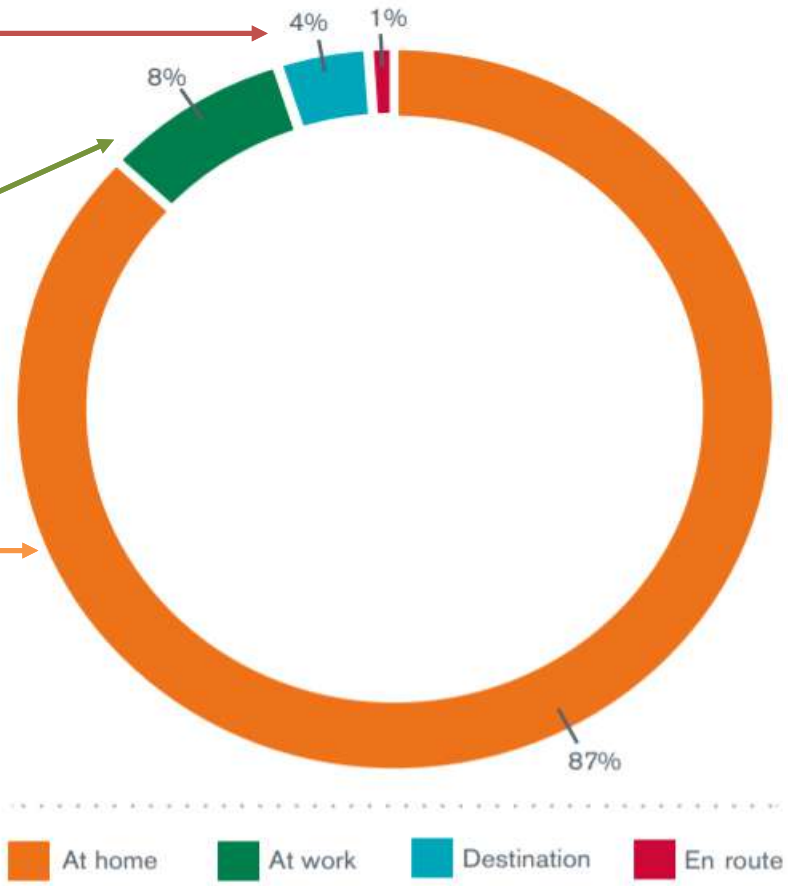
Ricarica in luoghi accessibili al pubblico
(strade, parcheggi, etc.):
largamente minoritaria in termini energetici, ma con elevate potenze impegnate

*****

Ricarica «privata» collettiva
(luogo di lavoro, spazi condominiali, TPL):
sta assumendo un ruolo importante

*****

Ricarica «privata» individuale
(casa, box):
largamente maggioritaria in termini energetici, basse potenze impegnate



ARERA
Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente

Ricarica dei veicoli elettrici

INQUADRAMENTO GENERALE: ASSETTO DEL SERVIZIO DI RICARICA

Al fine di cogliere i vantaggi che la mobilità elettrica può offrire senza incorrere nei rischi ed inconvenienti (sovraccarichi e congestioni), è opportuno che lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica avvenga seguendo criteri di "***smart charging***".

Diversi criteri che possono venire adottati a tal fine, consentendo **risparmi economici molto importanti** in termini di investimenti resi necessari dai nuovi carichi indotti dalla mobilità elettrica:

- Connettere infrastrutture di ricarica a POD esistenti, anziché a nuovi POD dedicati esclusivamente a tale servizio
- Sfruttare il più possibile le opportunità di «ricarica privata collettiva»
- Adottare precisi criteri di pianificazione dei punti di ricarica

Questi approcci possono **consentire il contenimento del peso delle tariffe** di rete sui prezzo finale del servizio di ricarica, nonché sulla bolletta di tutti i consumatori.

Ricarica dei veicoli elettrici

OBIETTIVI DELLE PROPOSTE ARERA → DCO 318/2019/R/eel

Proporre un'**evoluzione** della disciplina tariffaria vigente, in grado di

- offrire opportunità per **superare possibili attuali ostacoli** alla diffusione della mobilità elettrica, anche con soluzioni innovative
- guardando non solo alla ricarica in **luoghi accessibili al pubblico**, ma anche alla **ricarica in luoghi privati**, sia a livello individuale che collettivo.

Tale evoluzione tariffaria deve garantire di:

- **evitare l'introduzione di distorsioni** al principio generale di **aderenza delle tariffe ai costi**
- **non indurre una crescita ingiustificata e inefficiente dei costi di rete,** per esempio attraverso la proliferazione dei punti di prelievo «dedicati»
- stimolare il ricorso ad **approcci efficienti** e il più possibile «**tecnologicamente neutrali**» (pur nella consapevolezza che si guarda qui solo alla mobilità elettrica, che ha un dimostrato vantaggio di sostenibilità, dato il **mix produttivo dell'energia elettrica** sempre più spostato sulle fonti rinnovabili)
- limitare il rischio che possano insorgere rischi di abusi e conseguenti costi amministrativi per attività di controllo.

Le 8 ipotesi di lavoro formulate

- **Ipotesi di lavoro n.1** – Obbligo d'adozione di sistemi automatici di controllo dei carichi per i punti con tariffa BTVE
- **Ipotesi di lavoro n.2** – Tariffa BTVE di tipo *"time-of-use*" (cioè ribassata in Fascia F3)
- **Ipotesi di lavoro n.3** – Tariffa monomia per punti in Media Tensione (MTVE)
- **Ipotesi di lavoro n.4** – «esperimenti regolatori» per *smart charging*
- **Ipotesi di lavoro n.5** – trattamento agevolato delle pertinenze dell'abitazione di residenza
- **Ipotesi di lavoro n.6** – modulazione della potenza resa disponibile dal contatore domestico in fascia F3
- **Ipotesi di lavoro n.7** – agevolazioni tariffarie per la ricarica privata collettiva (o "condominiale")
- **Ipotesi di lavoro n.8** – agevolazioni tariffarie per la ricarica notturna presso i luoghi di lavoro (tipicamente per le flotte aziendali)

Ricarica dei veicoli elettrici

UN MESSAGGIO FINALE

La ricarica in luoghi accessibili al pubblico ha caratteristiche diverse da quella domestica:

- Velocità di ricarica tipicamente più elevata
- Potenza di connessione tipicamente più elevata
- Infrastrutture di ricarica più costose
- Utilizzo diurno prevalente (mentre a casa è prevalente l'utilizzo notturno)
- Possibilità di formare «gruppi di domanda di ricarica» (i cosiddetti *Mobility service provider*) che spuntano prezzi di ricarica più favorevoli dagli operatori dei punti di ricarica in luoghi accessibili al pubblico

E' quindi impossibile che la ricarica in luoghi accessibili al pubblico abbia un prezzo finale uguale a quella domestica.

Infine, in alcuni Paesi (es. Olanda) iniziano a comparire offerte di ricarica in luoghi accessibili al pubblico a prezzi differenziati in relazione all'utilizzo contestuale delle rinnovabili (es. autoconsumo di stazione).