

170/2012/I/eel

**OSSERVAZIONI DELL' AUTORITÀ PER L'ENERGIA ELETTRICA E IL  
GAS AL DISEGNO DI LEGGE AC 3465-4290-B RECANTE  
“NORME PER LO SVILUPPO DEGLI SPAZI VERDI URBANI”**

**Memoria per l'audizione  
dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas  
presso la VIII Commissione Ambiente Territorio e Lavori Pubblici  
della Camera dei Deputati**

**3 Maggio 2012**

## ***Premessa***

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas qui rappresentata dai componenti Alberto Biancardi e Valeria Termini, desidera ringraziare vivamente, anche a nome del Presidente Guido Bortoni e dei componenti Luigi Carbone e Rocco Colicchio, la VIII Commissione della Camera dei Deputati per l'invito rivolto nell'ambito dei lavori parlamentari sul disegno di legge AC 3465-4290-B recante "Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani".

La nostra attenzione è rivolta in particolare alle norme contenute nell'articolo 6 del suddetto disegno di legge in tema di ricarica dei veicoli elettrici nei luoghi pubblici e nei luoghi privati. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas (di seguito: l'Autorità), nella precedente Consiliatura, ha già avuto modo di segnalare al Parlamento, con una propria memoria depositata nel gennaio 2011 nell'ambito dell'indagine conoscitiva congiunta delle Commissioni riunite Trasporti e Attività produttive della Camera dei Deputati, l'importanza del tema *mobilità elettrica* per la politica energetica, ambientale (si pensi al contributo della mobilità elettrica alla qualità dell'aria nelle aree metropolitane) e industriale del Paese, oltre che per i suoi effetti sullo sviluppo del sistema elettrico nazionale. A più di un anno di distanza, pare opportuno fornire al Legislatore un quadro aggiornato sullo "stato dell'arte" e sulle prospettive di evoluzione, anche alla luce dei progressi tecnologici nel frattempo intervenuti, delle sperimentazioni effettuate non solo in altri Paesi ma altresì avviate in Italia dall'Autorità, anche in considerazione della specifica rilevanza europea del tema nell'ambito degli obiettivi del pacchetto noto come "20-20-20".

## ***La rapida evoluzione tecnologica nel settore della mobilità elettrica***

Nella precedente memoria dell'Autorità in materia di mobilità elettrica, erano state individuate due fasi di sviluppo. Una prima fase, caratterizzata dalla tecnologia attuale delle batterie, con veicoli elettrici ad autonomia ancora relativamente ridotta e modalità di ricarica prevalentemente "lenta"; in questa fase, quindi, per ricaricare completamente un veicolo standard (con capacità di 4/5 posti) con batteria da 25 kWh circa (equivalenti in media a 120-150 km di autonomia) occorrono, utilizzando un punto di ricarica a 3 kW, circa 8 ore. Una seconda fase in cui, invece, grazie ad un "salto tecnologico" dei materiali utilizzati per le batterie (c.d. materiali nanostrutturati), i livelli di autonomia dei veicoli elettrici potranno raggiungere diverse centinaia di chilometri; secondo la più accreditata letteratura tecnico-scientifica, potrebbe tradursi in realtà, anche dal punto di vista commerciale, a partire indicativamente dal 2020.

Tuttavia, in ragione delle significative innovazioni nel frattempo intervenute, pare necessario aggiornare e riformulare le prime indicazioni fornite a suo tempo dall'Autorità.

In primo luogo, l'attenzione va rivolta verso la diffusione dei veicoli elettrici di nuova concezione sui quali si concentrano gli investimenti dei primari costruttori europei e mondiali di automobili e veicoli commerciali. Entro due-tre anni potrebbero infatti risultare disponibili per i consumatori veicoli equipaggiati con batterie da 24-36 kWh e autonomia compresa fra 150-250 km, ricaricabili rapidamente e completamente in meno di un'ora mediante stazioni di ricarica con potenza di 40-50 kW, ossia una potenza perfettamente compatibile con lo sviluppo della rete di distribuzione italiana in bassa tensione.

In secondo luogo, occorre segnalare che la ricarica rapida (15-30 minuti, sia con tecnologia in corrente continua che in corrente alternata, disponibili anche contemporaneamente presso gli apparati più avanzati) è già oggi una realtà.

Ad esempio, in Portogallo sono state installate 50 stazioni di ricarica rapida con carica batteria a terra, alcune delle quali anche su assi autostradali, al fine di rendere possibili spostamenti interurbani; ciò è avvenuto nell'ambito di un modello di sviluppo della mobilità elettrica programmato a livello statale, mediante la creazione di un consorzio cui è stata affidata la gestione del sistema di ricarica elettrica; tale progetto ha coinvolto oltre 25 città e i principali assi viari del Paese, integrandosi con i progetti di sperimentazione di *smart grid*, ossia le reti intelligenti di distribuzione dell'energia elettrica.

Occorre inoltre sottolineare che il costo degli apparati di ricarica rapida è in forte diminuzione grazie all'ottimizzazione progettuale e produttiva intervenuta nell'ultimo anno. Infatti, tali apparati sono oggi disponibili a partire da 10.000 euro circa (connessione esclusa), mentre solo due anni fa avevano un prezzo oscillante fra i 20.000 e i 30.000 euro circa (esclusa la connessione). Peraltro, detti punti di ricarica presentano oggi anche una elevata flessibilità d'utilizzo, poiché permettono "rabbocchi" di energia in emergenza e buoni recuperi di autonomia (5 minuti per 25 km, o 10 minuti per 50 km; 30 minuti per recuperare l'80% della capacità della batteria e 45 minuti circa per il 100% ).

In particolare, la rapidità dei tempi di ricarica consente di programmare la realizzazione di una rete di ricarica su suolo pubblico con ridotto numero di punti ad elevate prestazioni, da collocare in punti ad alta frequentazione.

Infine, per quanto concerne la ricarica diffusa, si segnala che sono in corso sperimentazioni (per esempio nella città di Londra, nell'ambito del progetto *Source London*) di sistemi di ricarica di tipo *wireless a bassa potenza*, basati sulla tecnologia dell'induzione in risonanza magnetica (per ora limitata a 3 kW per le autovetture o i veicoli leggeri), che potrebbero diffondersi rapidamente grazie all'enorme vantaggio costituito non soltanto dalla mancanza di cavi di collegamento tra punto di ricarica e veicolo (con livelli di efficienza molto elevati), ma soprattutto perché detti sistemi più difficilmente possono essere oggetto di atti vandalici rispetto alle "colonnine" oggi presenti nelle nostre città, essendo interrati nel manto stradale.

Ciò premesso, recenti ricerche di mercato dimostrano che i potenziali *consumatori elettrici mobili* (cioè coloro che sono interessati ad acquistare un veicolo elettrico in luogo di uno tradizionale) tendono a:

- preferire la ricarica domestica (tipicamente notturna, di lunga durata con impianti di bassa potenza);
- richiedere la disponibilità di un numero anche limitato di punti di ricarica rapida accessibili in aree aperte al pubblico di diversa tipologia.

In sostanza, in prospettiva, la ricarica lenta (o quasi lenta) dovrebbe diffondersi soprattutto negli spazi residenziali, aziendali o a lungo stazionamento, mentre la ricarica rapida dovrebbe essere la più utilizzata nei luoghi pubblici o connessi con attività commerciali con accessi non esclusivi o ristretti. La ricarica lenta in luoghi pubblici potrebbe comunque tornare utile nella fase di avvio della mobilità elettrica - fase in cui risulta prevalente l'esigenza di una anche minima infrastrutturazione del territorio - per poi venire gradualmente affiancata e, infine, sostituita dalla ricarica veloce.

Le evoluzioni tecnologiche in divenire potrebbero dunque essere tali da rendere rapidamente obsolete le scelte compiute dal Legislatore. Pertanto, l'Autorità ritiene opportuno, soprattutto nella fase attuale, selezionare soluzioni *aperte*, ossia in grado di reggere il passo dell'evoluzione tecnologica e, comunque, dotate di adeguata flessibilità.

## ***Ricarica in luoghi privati e ricarica su suolo pubblico***

Per quanto riguarda la ricarica in luoghi privati, l’Autorità ha già provveduto<sup>1</sup> a rimuovere dal sistema tariffario i principali ostacoli alla diffusione di prese di ricarica nelle abitazioni o nei luoghi di lavoro. Oggi un consumatore domestico o non domestico di energia elettrica può quindi scegliere di avere due contatori, uno per l’abitazione e uno dedicato alla ricarica del proprio veicolo elettrico, ricevendo due distinte bollette, anche con forniture effettuate da operatori diversi. Invero, in futuro la ricarica c.d. privata, caratterizzata dalla *sosta prolungata* del veicolo, potrebbe estendersi oltre le abitazioni e i luoghi di lavoro fino ad interessare *spazi privati di sosta aperti al pubblico*, ad esempio i parcheggi della grande distribuzione ovvero altri luoghi commerciali e di svago (es. cinematografi multisala o impianti sportivi)<sup>2</sup>.

Quanto detto non fa comunque venire meno l’esigenza di affiancare alla ricarica in luoghi privati o in spazi privati di sosta anche sistemi di *ricarica su suolo pubblico*. Di tale modalità di ricarica si occupano, opportunamente, i primi commi dell’articolo 6 del disegno di legge in esame, che ha correttamente inserito lo sviluppo dei punti di ricarica su suolo pubblico nel contesto della pianificazione urbana in cui un ruolo determinante è svolto dagli Enti locali (in particolare dai Comuni, ma in prospettiva anche dalle aree metropolitane, cui spetta la pianificazione della mobilità urbana).

## ***Modelli di gestione dell’attività di ricarica dei veicoli elettrici su suolo pubblico e progetti pilota***

L’Autorità ha assunto, a partire dall’anno 2010, alcune iniziative a sostegno dello sviluppo della mobilità elettrica.

In particolare per quanto concerne l’attività di ricarica dei veicoli elettrici su suolo pubblico, l’Autorità ha condotto un’ampia consultazione con i soggetti interessati illustrando tre possibili modelli di organizzazione industriale per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica:

1. **modello distributore**, il quale prevede che lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica venga svolto dall’impresa distributrice di energia elettrica nella propria area di concessione;
2. **modello service provider in esclusiva**, nel quale lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica viene affidato ad un soggetto che opera in regime di esclusiva a seguito di gara o concessione, su un’area definita dalla Regione o dal Comune o altro Ente locale; e ciò indipendentemente dal concessionario della distribuzione di energia elettrica;
3. **modello service provider in concorrenza**, il quale è simile al modello service provider in esclusiva; tuttavia, esso si sviluppa in regime di concorrenza, seppure regolata a livello locale, al pari di quanto avviene oggi per le stazioni di rifornimento dei combustibili tradizionali.

Con deliberazione ARG/elt 242/10, l’Autorità ha:

- avviato un processo di selezione di progetti pilota per ciascuno dei predetti modelli gestionali, con l’obiettivo di ricavare elementi utili per accompagnare lo sviluppo e la diffusione su larga scala della mobilità elettrica;

---

<sup>1</sup> Deliberazione dell’Autorità per l’energia elettrica e il gas ARG/elt 56/10.

<sup>2</sup> Si registrano già i primi casi di offerta di ricarica gratuita da parte di alcune catene commerciali di primaria importanza, come strumento di attrazione per un consumatore attento agli aspetti ambientali.

- introdotto una nuova tariffa di rete (monomia), applicabile a tutte le utenze in bassa tensione dedicate all'alimentazione delle infrastrutture di ricarica pubblica per veicoli elettrici, indipendentemente dalla loro appartenenza ai progetti pilota selezionati per le agevolazioni.

I progetti selezionati potranno usufruire, fino al 2015, di una agevolazione<sup>3</sup> e dovranno applicare una “tariffa monomia”, cioè comprensiva dei costi sostenuti per l'attività di ricarica, servizi di rete (trasmissione, distribuzione e misura) e oneri generali di sistema<sup>4</sup>, esclusi il prezzo dell'energia, accisa e IVA. Come previsto dalla deliberazione ARG/elt 96/11, nel gennaio 2012, i titolari dei progetti pilota hanno presentato i primi Rapporti semestrali dai quali sono emersi alcuni ritardi che, tuttavia, si ritiene potranno essere recuperati in tempi brevi.

I progetti pilota costituiscono un'occasione preziosa non solo per la sperimentazione “sul campo” di soluzioni tecnologiche e organizzative diversificate, ma anche per valutare l'efficacia e l'efficienza dei tre modelli gestionali individuati ed accompagnare lo sviluppo e la diffusione della mobilità elettrica su vasta scala. Le evoluzioni – tecniche e gestionali – in materia di mobilità elettrica saranno dunque attentamente seguite dall'Autorità lungo tutta la durata dei progetti pilota e potranno costituire una solida base di conoscenze ed esperienze per la futura regolazione.

La partecipazione ai suddetti progetti pilota di una pluralità di soggetti (non solo imprese distributrici o venditori *retail*, ma anche nuovi *service provider* indipendenti) rappresenta un valore aggiunto delle sperimentazioni in corso ed è, inoltre, fondamentale in un'ottica di apertura alla concorrenza.

L'Autorità, in un contesto di forte incertezza e dinamismo tecnologico, ha sempre mantenuto un atteggiamento neutrale rispetto ai diversi modelli di gestione (che, peraltro, a regime potrebbero anche coesistere), adottando soluzioni regolatorie flessibili volte ad accompagnare lo sviluppo concorrenziale dei mercati. In ogni caso, qualora il Legislatore ritenga di adottare come riferimento il “modello distributore” – come nel disegno di legge in esame – si segnala la necessità di prevedere un regime di netta separazione tra l'attività di distribuzione dell'energia elettrica e l'attività connessa allo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica, in modo tale che i costi per la realizzazione e gestione di tale infrastruttura siano sostenuti pressochè in via esclusiva dai nuovi *consumatori elettrici mobili* e non dall'intera platea di consumatori, limitando al massimo sussidi incrociati tra la distribuzione di energia elettrica – attività in regime di concessione ai sensi del decreto legislativo n. 79/99 – e l'attività di ricarica per veicoli elettrici – attività fuori dall'ambito di concessione e, dunque, libera.

## ***Alcune valutazioni sul ddl AC 3465-4290-B***

### **1. Sulla ricarica in luoghi privati e sulla ricarica su suolo pubblico**

I commi 6 e 7 dell'art. 6 del disegno di legge in esame contengono alcune norme che vanno nella direzione della più ampia diffusione della ricarica “privata” nei condomini, mediante impianti di ricarica domestica. Considerato il ruolo cruciale della ricarica “privata” nei primi anni di sviluppo

---

<sup>3</sup> Pari a massimo 728,00 €/anno per punto di prelievo. La deliberazione ARG/elt 96/11 ha anche previsto che nel caso di colonnine di ricarica che consentono il rifornimento simultaneo di 2 (due) veicoli elettrici, all'agevolazione tariffaria di cui all'art.14, comma 1, della deliberazione ARG/elt 242/10 sia applicato un fattore moltiplicativo pari a 0,625 e che detta agevolazione sia applicata ad ogni singolo punto di ricarica di veicoli elettrici.

<sup>4</sup> La tariffa monomia intesa come prezzo massimo, denominata TSmax, ha importo attualmente (II trimestre 2012) pari a 19,2600 c€/kWh.

della mobilità elettrica, tali norme appaiono fondamentali; a tale proposito si segnala l'opportunità di affiancare a quanto già previsto ulteriori previsioni tese a favorire le imprese che adottano flotte elettriche o che permettono la ricarica dei veicoli elettrici, inclusi cicli e motocicli elettrici, dei propri dipendenti.

Per quanto riguarda invece la ricarica su suolo pubblico, cui si riferiscono i commi da 1 a 5 dell'articolo 6, si condivide, come detto, la scelta di inserire il tema nel più ampio contesto della pianificazione urbana demandata agli Enti locali. La dislocazione delle infrastrutture di ricarica su suolo pubblico, infatti, non può che avvenire sulla base di valutazioni tipicamente locali che tengano conto, ad esempio, delle politiche per la sosta in corrispondenza dei punti di scambio intermodale, anche alla luce delle esigenze del pendolarismo giornaliero nelle conurbazioni metropolitane; delle misure per il decongestionamento dei centri urbani (a Milano, per esempio, dal 2013 le uniche esenzioni per il pagamento del pedaggio di ingresso nella "Area C" saranno riservate ai veicoli elettrici); delle iniziative di *car-sharing* elettrico in ambito urbano e suburbano; delle misure di fluidificazione del traffico (corsie preferenziali con accesso riservato anche ai veicoli elettrici).

Al riguardo, appare inoltre auspicabile che la pianificazione urbana avvenga coinvolgendo adeguatamente l'impresa locale di distribuzione di energia elettrica, al fine di assicurare uno sviluppo armonizzato della rete elettrica in relazione anche agli aspetti di aumento del carico e di modifica dei prelievi che, comunque, si manifesteranno solo nel medio-lungo termine dato il limitato impatto iniziale dei veicoli elettrici sul funzionamento del sistema elettrico<sup>5</sup>.

Infine, nello specifico appare problematico il ruolo di "programmatore" che il comma 3 dell'articolo 6 riserva all'Autorità in tema di installazione dei dispositivi di ricarica. Nel caso in cui le norme in esame venissero emanate nell'attuale configurazione, l'Autorità ritiene ovviamente necessario non sovrapporsi con la potestà di pianificazione territoriale e di programmazione della mobilità urbana intestata agli Enti locali ed, *in primis*, ai Comuni, pur mantenendo la facoltà di esercitare le funzioni di programmazione in funzione delle esigenze di ottimizzazione del sistema elettrico.

Senz'altro più confacente alla natura e alle funzioni di regolazione tipicamente svolte dall'Autorità appare, invece, il compito attribuito al comma 2 dell'articolo 6, consistente nello stabilire le "funzionalità minime" e le "caratteristiche tecniche" per l'installazione dei suddetti dispositivi di ricarica. Trattasi infatti di profili attinenti alla regolazione che non impattano direttamente sulle scelte di pianificazione e/o programmazione di spettanza degli Enti locali, in relazione ai quali l'Autorità può ben mettere a frutto l'esperienza maturata nel corso degli anni nella regolazione dei settori energetici.

L'Autorità, per la propria specializzazione tecnica, ritiene di possedere le competenze necessarie per definire, anche con riferimento alla mobilità elettrica, regole "sfidanti", nonché adattative e flessibili; nondimeno, occorre tuttavia evidenziare che, in questa fase, la fissazione di "funzionalità minime" e di "caratteristiche tecniche" non è priva di rischi, potendo costituire un vincolo all'innovazione tecnologica in atto e ai conseguenti benefici in termini di efficienza nel medio-lungo termine.

---

<sup>5</sup> Tale impatto, inizialmente, sarà circoscritto alla mera necessità di sviluppare la potenza degli impianti di distribuzione in taluni centri urbani. Infatti, la produzione di energia elettrica sarà ampiamente sufficiente a soddisfare anche i fabbisogni della mobilità elettrica di massa: ogni milione di veicoli elettrici che percorresse 15.000 km l'anno consumerebbe poco più di 2,4 TWh (pari a meno dell'1% dell'attuale fabbisogno italiano), con un non trascurabile risparmio di energia primaria.

## 2. Sull'opzione di fondo per il “modello distributore”

Il comma 2 dell'art. 6 del disegno di legge in esame prefigura l'opzione per il c.d. “modello distributore”. Si osserva, anzitutto, come tale disposizione non si limiti a delineare le modalità di coordinamento tra sviluppo della mobilità elettrica e sviluppo della rete di distribuzione, affidando direttamente all'impresa distributrice il compito di installare, secondo criteri di programmazione stabiliti dall'Autorità, impianti di ricarica diffusi (c.d. “colonnine” di ricarica).

In proposito, si segnala l'opportunità, prima di imprimere un'accelerazione decisa verso un determinato modello di gestione, di valutare quantomeno i primi esiti dei progetti pilota avviati nel corso del 2011, che potranno fornire (già nel breve termine, entro i prossimi 12-18 mesi) utili indicazioni sulle modalità di funzionamento dei diversi modelli di gestione testati; ciò al fine di predisporre regole che favoriscano lo sviluppo della mobilità elettrica, in una prospettiva che deve unire efficienza e sostenibilità.

Dinanzi alla descritta molteplicità di obiettivi, occorre dunque valutare al meglio le possibili alternative tecnologiche e gestionali in campo, al fine di assumere decisioni efficienti, che non risultino vincolanti rispetto alle possibili rapide evoluzioni attese nei prossimi 2-5 anni; a tal fine, i progetti pilota avviati dall'Autorità potrebbero essere ulteriormente estesi a punti di ricarica rapida alimentati in bassa e media tensione. In particolare, sotto il profilo dell'innovazione tecnologica, occorre rilevare il rischio che gli investimenti in sistemi diffusi di ricarica lenta si trasformino in breve tempo, in investimenti *stranded*, ossia non recuperabili perché soppiantati da nuove tecnologie. Tali problematiche saranno pressochè inevitabili nel caso in cui le decisioni in tema di ricarica diffusa non tengano conto dell'evoluzione tecnologica in atto<sup>6</sup>. Pertanto, appare fondamentale responsabilizzare il distributore chiamato a realizzare tali infrastrutture, escludendo espressamente ogni possibilità di copertura, tramite le tariffe elettriche, di eventuali investimenti in sistemi di ricarica divenuti precocemente obsoleti. Come già oggi avviene, con riferimento al corrispettivo tariffario a copertura dei costi sostenuti per i servizi di rete connessi con la ricarica pubblica dei veicoli elettrici (espresso in centesimi di euro/kWh), potranno tuttavia esservi forme di compensazione dei costi tra le diverse categorie di utenti. Tale fenomeno, di entità ridotta, ma difficilmente evitabile data la natura prevalentemente fissa dei costi relativi ai servizi di rete, sarà monitorato dall'Autorità.

Dal punto di vista organizzativo-gestionale occorre inoltre evidenziare la necessità di accompagnare l'opzione per il modello distributore con disposizioni che si muovano nell'ottica:

1. della **separazione**, almeno contabile, tra l'attività connessa alla realizzazione di sistemi di ricarica e l'attività (in regime di concessione) di distribuzione di energia elettrica, per scongiurare il rischio che gli investimenti effettuati dal distributore locale nella ricarica incidano sulle bollette dei consumatori di energia elettrica diversi dai *consumatori elettrici mobili*;
2. dell'**apertura concorrenziale**, prevedendo apparati di ricarica che, in linea con la avvenuta liberalizzazione del mercato elettrico, consentano l'accesso non discriminatorio a tutti i venditori di energia elettrica (accesso *multivendor*).

Sempre all'interno dell'opzione per il modello distributore delineata dalle norme in esame, si condivide, infine, l'impostazione del comma 5, che va nella direzione della tutela della concorrenza

---

<sup>6</sup> Come potrebbe per esempio accadere per colonnine di ricarica a bassa potenza eroganti solo in corrente alternata installate, ma non utilizzate adeguatamente proprio a causa della necessità di effettuare una sosta prolungata per la ricarica. Peraltro, la sosta prolungata risulta per lo più incompatibile con i veicoli elettrici di tipo commerciale leggero, che potrebbero invero costituire una parte importante del primo parco di veicoli elettrici soprattutto in relazione alle politiche di mobilità di alcune grandi città italiane.

e dell'efficienza, garantendo “*la facoltà di realizzazione di infrastrutture di ricarica anche da parte di altri soggetti investitori*”. Tale previsione configura, infatti, un *sistema aperto*, comunque soggetto alla disciplina dell'Autorità, nel quale potranno entrare anche soggetti diversi dal distributore.

Tale condivisibile impostazione, peraltro, risulterebbe rafforzata dall'accoglimento di quanto sopra proposto in materia di separazione delle attività, di divieto di sussidi incrociati tra servizio di ricarica e servizio di distribuzione dell'energia elettrica e di apertura alla concorrenza delle infrastrutture di ricarica realizzate.

\* \* \*

In conclusione, si può dire che, data l'importanza della mobilità elettrica per lo sviluppo del nostro Paese, in un contesto di rilevanti cambiamenti tecnologici, dovrebbero essere privilegiate soluzioni normative *aperte e flessibili* – “*a prova di futuro*” –, idonee a favorire lo sviluppo concorrenziale dei mercati, nonché adeguatamente sperimentate e in grado di adattarsi alle evoluzioni tecnologiche in atto ed alle *best practices* gestionali individuate a livello nazionale ed europeo. In quest'ottica, ogni intervento normativo in materia dovrebbe ispirarsi alla logica della *sunset rule*, espressione con cui si è soliti indicare normative che già recano in sé termini o tempistiche per una loro revisione.

Alla luce di tali riflessioni pare quindi opportuno introdurre, all'interno della normativa, elementi di flessibilità e gradualità; ciò specie qualora il Legislatore intendesse dare impulso immediato al “modello distributore” prefigurato nel disegno di legge in esame. In particolare, secondo le valutazioni dell'Autorità, l'opzione per il “modello distributore” dovrebbe configurarsi in maniera tale da:

1. prevedere elementi di gradualità, che nella fase iniziale privilegino lo sviluppo concentrato delle infrastrutture di ricarica nelle aree con più alto potenziale di utilizzo (un sorta di ampliamento, su larga scala, dei progetti pilota), piuttosto che un'infrastrutturazione estensiva, maggiormente esposta al rischio di trasformarsi in un costo *stranded*;
2. evitare che si creino sussidi incrociati tra l'attività di distribuzione di energia elettrica e l'attività di realizzazione e gestione dei sistemi di ricarica;
3. responsabilizzare il distributore di energia elettrica rispetto al rischio tecnologico, escludendo espressamente che la tariffa elettrica possa essere utilizzata per “coprire” eventuali costi di ricarica divenuti irrecuperabili per obsolescenza;
4. garantire la compatibilità delle infrastrutture di ricarica realizzate dal distributore con la logica dell'accesso non discriminatorio a tutti venditori di energia elettrica, in prospettiva pro-competitiva.