

COMMENTI E OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO PER LA CONSULTAZIONE 540/2023/R/EEL – INIZIATIVE REGOLATORIE A SUPPORTO DELLA PROGRESSIVA DECARBONIZZAZIONE DEI CONSUMI E PER L’ATTUAZIONE DELLE DISPOSIZIONI CONTENUTE NEL D.LGS. 210/21 E NEL D.LGS. 199/21 IN TEMA DI MOBILITÀ ELETTRICA. PROPOSTE DI REVISIONE DELLA REGOLAZIONE

Con il presente documento il Gruppo A2A formula le proprie considerazioni in relazione agli spunti di consultazione n. 5, 13, 14 di cui al DCO 540/2023/R/EEL, rimandando a un successivo documento le osservazioni relative ai restanti quesiti posti dall’Autorità.

Premessa

In linea generale il Gruppo A2A accoglie con favore la pubblicazione di questo documento di consultazione; come evidenziato anche recentemente in sede di audizione, infatti, la definizione di un nuovo quadro regolatorio che abiliti l’elettrificazione dei consumi rappresenta un tassello fondamentale nel percorso di decarbonizzazione del nostro Paese.

L’importanza del quadro regolatorio è ancora più rilevante nella promozione della mobilità elettrica, in particolare per quanto concerne lo sviluppo di infrastrutture di ricarica a bassa potenza, per le quali – come ampiamente illustrato in risposta al DCO 449/2022/R/EEL – non sono previste forme di incentivazione, a differenza di quanto previsto per le infrastrutture di ricarica fast e ultra-fast.

Si esprime dunque un primo apprezzamento per le numerose proposte di modifiche del quadro regolatorio poste in consultazione, rimandando un giudizio definitivo delle iniziative consultate ad un secondo documento dedicato, in linea con la proroga concessa dall’Autorità per i restanti spunti di consultazione.

S.5. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito alla tariffa BTVE e ad un suo mantenimento invariato fino al 31 dicembre 2024 o 2025? Quali eventuali ulteriori proposte si ritiene di poter formulare per superare le difficoltà e i limiti evidenziati finora in merito all’applicazione di questa struttura tariffaria?

Si condivide la necessità di prorogare almeno al 31 dicembre 2024 l’attuale configurazione della tariffa BTVE, che ad oggi rappresenta nei fatti l’unica agevolazione a disposizione degli operatori che investono in infrastrutture di ricarica a bassa potenza.

Si condividono inoltre gli obiettivi individuati da ARERA da un lato di favorire lo sviluppo della mobilità elettrica e, al contempo, assicurare uno sviluppo razionale ed efficiente della rete. Come ampiamente illustrato in risposta al DCO 449/2022, i distributori saranno chiamati ad un importante sforzo – sia di natura economica sia operativa – in termini di interventi di adeguamento delle reti proprio per favorire e accompagnare l’elettrificazione dei consumi. E’ quindi fondamentale che le nuove disposizioni siano coerenti con il rinnovato quadro regolatorio relativo alle reti di distribuzione e che vengano premiate tutte le soluzioni tecnologiche che riducano gli impatti sulle stesse.

Per queste ragioni, è necessario individuare – a valle del processo di consultazione in atto – articolazioni tariffarie dedicate alle infrastrutture di ricarica da introdurre nel più breve tempo

possibile, anche in via sperimentale e in affiancamento all'attuale tariffa BTVE, senza attendere il termine del 2025.

S.13. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito a quanto avvenuto nell'ambito della sperimentazione 541/2020/R/eel? Sulla base dell'esperienza maturata, quali azioni di supporto si ritiene potrebbero essere eventualmente attivate per aumentare il numero di future adesioni?

Si condividono le riflessioni illustrate dall'Autorità in merito ai risultati della sperimentazione di cui alla Delibera 541/2020/R/EEL. In aggiunta a tali considerazioni, si segnala come nei grandi centri urbani, l'accesso ai benefici legati alla sperimentazione sia stata particolarmente bassa anche per la mancanza di posti auto privati dotati di POD dedicati. In questo senso, la proposta di ampliare l'ambito di applicazione della sperimentazione anche a condomini, sedi aziendali e autorimesse può rappresentare un primo passo per rimuovere le barriere all'ingresso, almeno nei grandi centri urbani.

Si condivide dunque l'orientamento dell'Autorità di prorogare tale sperimentazione almeno per tutto l'anno 2024 (permettendo nuove adesioni e mantenendo i benefici per i clienti che hanno già aderito all'iniziativa); nel mentre, l'organizzazione di più momenti di confronto tra i principali operatori del settore della mobilità elettrica e le associazioni di categoria dei distributori può rappresentare un utile strumento per individuare le principali criticità legate alla sperimentazione ed individuare dei correttivi da proporre in una eventuale nuova sperimentazione da implementare nel corso del 2025.

S.14. Si condividono le proposte formulate in merito all'attività da svolgere nel corso del 2024? Quali ipotesi si ritiene di poter formulare in merito alle caratteristiche di una eventuale nuova sperimentazione da attivare nel 2025?

Si veda la risposta allo spunto S.13.