

Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling

Corso di Porta Vittoria, 27

20122 Milano

e-mail: protocollo@pec.arera.it

Prot. AFIR-Retail/ER-al/68-23

Milano, 18 dicembre 2023

Oggetto: Osservazioni di Edison S.p.A. al Documento di 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 la presente si trasmettono a codesta Autorità le osservazioni in merito al Documento di 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”.

Rimaniamo a disposizione per qualsiasi integrazione o chiarimento.


Elisa Rondella

Direttore Affari Regolatori
Edison S.p.A.

Edison Spa
C1 Confidential

Foro Buonaparte, 31
20121 Milano
Tel. +39 02 6222 1

Capitale Soc. 4.736.117.250,00 euro i.v.
Reg. Imprese di Milano - Monza - Brianza - Lodi e C.F. 06722600019
Partita IVA 08263330014 - REA di Milano 1698754
Codice destinatario RWYUTBX

Osservazioni di Edison S.p.A. al Documento di 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”

Osservazioni generali

Edison accoglie con favore il completamento del processo cominciato con il DCO 449/2022/R/eel, e l'approccio propositivo adottato dall'Autorità nella valutazione di misure a sostegno della mobilità elettrica. Misure fondamentali in luce degli sfidanti obiettivi europei e nazionali, e della dinamica molto lenta di take-up del settore nel nostro paese – evidenziata anche all'interno del DCO 449/2022/R/eel - soprattutto con riferimento al numero di veicoli BEV immatricolati.

Si condividono altresì gli obiettivi dell'intervento prospettato, volti a rimuovere possibili ostacoli allo sviluppo di una rete di ricarica capillare su tutto il territorio nazionale, garantendo al contempo uno sviluppo razionale delle reti nel medio lungo periodo.

Proprio in luce di quanto espresso al paragrafo precedente, si apprezza l'attenzione mostrata per le configurazioni di ricarica innovative, come le modalità V2X, che seppur ancora immature per uno sviluppo massivo, potrebbero, grazie a meccanismi dedicati, iniziare a vedere delle prime applicazioni commerciali, come avvenuto in altri paesi europei. All'interno del medesimo ragionamento potrebbero rientrare le applicazioni volte a consentire l'integrazione di infrastrutture di ricarica e infrastrutture di illuminazione pubblica; anche in questo caso, misure tariffarie, laddove tecnicamente possibile, potrebbero dar luogo allo sviluppo di iniziative pilota, idonee a offrire spunti per la creazione di un'infrastruttura nazionale di ricarica sempre più diffusa.

Tali applicazioni rivestono per Edison e per il gruppo EDF una grande importanza prospettica, il gruppo è infatti attivo con numerose iniziative di ricerca e sviluppo nel settore della mobilità, in particolare nella valutazione di modelli d'interazione veicolo-rete, che hanno già portato all'introduzione, nel Regno Unito, di alcune prime iniziative commerciali V2G.

Si trasmettono, con questo documento, le osservazioni Edison relative agli spunti 5, 13 e 14; sarà nostra cura trasmettere ulteriori spunti con un documento successivo.

Osservazioni Puntuali

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?

La tariffa BTVE ad oggi riveste una grande importanza per gli operatori, e per l'intero comparto della ricarica a pubblico accesso. Si ritiene quindi fondamentale garantire un periodo di proroga della tariffa attuale calibrato al 31 dicembre 2025; così da offrire agli operatori un'adeguata visibilità sugli investimenti in essere e futuri.

Per quanto riguarda il periodo successivo al 31 dicembre 2025, si condividono i principi adottati dall'Autorità nella valutazione di modifiche evolutive della tariffa; si ritiene tuttavia che la modifica proposta – per il periodo post-transitorio – possa presentare aspetti di aggravio amministrativo per i retailer, a fronte di vantaggi non proporzionali in ordine al raggiungimento degli obiettivi di supporto allo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica pubblica pervasiva, alla base della tariffa BTVE.

Rispetto alle argomentazioni presentate all'interno del documento, infatti, si sottolinea come la massimizzazione delle ore di utilizzo dell'infrastruttura di ricarica a pubblico accesso risulti il principale elemento d'interesse dell'esercente nel momento in cui valuta, e va ad operare, investimenti in questo settore. Per l'operatore, quindi, non risulta in nessun modo auspicabile l'utilizzo per periodi prolungati del regime BTVE.

Si suggerisce quindi, riservandoci di elaborare ulteriormente il punto con il secondo documento di risposta di cui si è fatta menzione in apertura, di proporre dal 1 gennaio 2026, una tariffa BTVE disegnata come l'attuale, limitando però la possibilità di accesso al solo periodo di take-up dell'infrastruttura.

Le infrastrutture di ricarica potrebbero quindi aderire alla tariffa BTVE soltanto per un periodo limitato di 4 anni, e soltanto entro i 12 mesi dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura, ferma restando la possibilità, per l'operatore, di passare alla tariffa BTAU in qualsiasi momento.

Preme inoltre sottolineare – soprattutto in questo periodo di primo sviluppo – l'importanza per gli operatori, e per i loro investimenti, di avere accesso a dati e database, aggiornati, relativi ai profili di ricarica degli utenti e ai fattori di utilizzo delle infrastrutture a pubblico accesso nelle diverse zone del paese. Si ritiene quindi utile la pubblicazione da parte di ARERA di reportistica annuale, sul modello di quanto fatto per la sperimentazione prevista della delibera 541/2020, in riferimento alla tariffa BTVE.

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 ritiene che il principale limite alla partecipazione alla sperimentazione da parte degli utenti sia disceso dalla presenza di wallbox già installate non conformi ai requisiti minimi di accesso richiesti. Tema che, nei prossimi anni, sarà probabilmente ancora più presente, in luce delle numerose wallbox installate con il superbonus (a fronte della mancanza di obblighi interni al meccanismo volti a sostenere il take up di wallbox "smart").

Per sostenere la partecipazione alla sperimentazione si ritiene quindi importante la valutazione di una revisione dei requisiti di accesso, o il vaglio di regimi di sostegno volti all'acquisto di wallbox smart o dei citati add-on/dongle presentati al punto 11.4 (quando tali apparecchiature saranno facilmente reperibili sul mercato).

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 condivide quanto prospettato nel 2024, la proroga della sperimentazione - e il mantenimento degli effetti per gli utenti che hanno già aderito - rappresenta un'iniziativa importante per lo sviluppo della mobilità elettrica, e per il sostegno - presso i consumatori - di abitudini di consumo meno onerose per il sistema.

La pubblicazione dei dati riguardo la sperimentazione risulta centrale per gli operatori, soprattutto in ottica prospettica, per valutare possibili offerte innovative, e modalità di ricarica sempre meno impattanti per il sistema.