

MEMORIA

41/2020/I/EEL

**MEMORIA DELL’AUTORITÀ DI REGOLAZIONE PER ENERGIA
RETI E AMBIENTE IN MERITO AL DISEGNO DI LEGGE RECANTE
“MODIFICHE AL DECRETO-LEGGE 4 GIUGNO 2013, N. 63,
CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI, DALLA LEGGE 3 AGOSTO
2013, N. 90, IN MATERIA DI AGEVOLAZIONI FISCALI PER
FAVORIRE LA DIFFUSIONE DEI VEICOLI ALIMENTATI AD
ENERGIA ELETTRICA” (AC 1973)**

Memoria per la VI Commissione Finanze della Camera dei Deputati

18 febbraio 2020

Signor Presidente, Gentili Onorevoli,

desidero ringraziare, anche a nome dell'intero Collegio dell'Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente, la Commissione Finanze della Camera dei Deputati per avere invitato l'Autorità a fornire un contributo in occasione della discussione in merito alla proposta di legge recante "Modifiche al decreto-legge 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, in materia di agevolazioni fiscali per favorire la diffusione dei veicoli alimentati ad energia elettrica" (AC 1973)".

Con la presente memoria, l'Autorità non si soffermerà sulle agevolazioni fiscali per l'acquisto dei veicoli elettrici – tema questo che esula dalle proprie competenze istituzionali – bensì fornirà le proprie considerazioni in tema di mobilità elettrica, con particolare riguardo all'efficienza e alla sostenibilità dello sviluppo del sistema elettrico nazionale, nell'ambito di un più articolato e complesso quadro inter-istituzionale che coinvolge differenti aspetti, non solo in materia di energia, ma anche di ambiente, trasporto, viabilità e urbanistica.

Nel rispetto del mandato della sua legge istitutiva, l'Autorità ha sempre ritenuto che la definizione delle strategie di politica energetica, ambientale e industriale siano di esclusiva competenza del Parlamento e del Governo; al contempo, essa considera doveroso porre a disposizione degli Organismi legislativi le proprie competenze tecniche ed ogni elemento conoscitivo o propositivo utile.

L'Autorità intende, dunque, offrire un contributo ai lavori della Commissione, con valutazioni e osservazioni più strettamente rivolti al settore di competenza, mettendo a disposizione i dati e gli elementi che si ritenessero ulteriormente necessari, sia in forma scritta sia rispondendo direttamente ad eventuali domande e richieste di chiarimenti che vorrete formulare.

Milano, 19 febbraio 2020

IL PRESIDENTE
Stefano Besseghini

1. MOBILITÀ ELETTRICA E LO SVILUPPO DEL SISTEMA ELETTRICO

Il Piano nazionale integrato energia-clima (PNIEC), di recente approvato nella sua forma definitiva, **prevede uno sviluppo della mobilità elettrica molto intenso nei prossimi anni**. L'ipotesi prospettata dal PNIEC è di 6 milioni di veicoli elettrici circolanti in Italia al 2030, di cui 2 milioni ibridi *plug-in*.

Per l'Italia, in cui i veicoli elettrici rappresentano una frazione ancora ridottissima del parco circolante (pari a circa 39 milioni di autovetture, cui vanno sommati altri veicoli commerciali e industriali), si tratta di un obiettivo estremamente sfidante, soprattutto tenendo conto che le nuove immatricolazioni sono state, negli ultimi anni, dell'ordine di 1,9 milioni di veicoli all'anno.

La diffusione dei veicoli elettrici porta con sé l'esigenza di una rete di punti di ricarica. Lo sviluppo della mobilità elettrica avrà quindi inevitabili e importanti riflessi sull'evoluzione del sistema elettrico nazionale.

L'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) ritiene, dunque, essenziale che la crescita della mobilità elettrica si concili con il contestuale sviluppo efficiente del sistema elettrico nel suo complesso: il nuovo segmento di domanda si aggiunge infatti a quelli esistenti, comportando una "nuova elettrificazione" di usi finali tradizionalmente soddisfatti con combustibili liquidi.

Occorre preliminarmente evidenziare che, dal punto di vista della generazione di energia elettrica, l'elettrificazione dei consumi per il trasporto individuale su gomma può comportare un incremento del fabbisogno di energia ragionevolmente stimabile in circa 2 TWh/anno per milione di autovetture elettriche circolanti; ciò appare largamente compatibile con gli andamenti evolutivi del sistema elettrico. Inoltre, l'evoluzione del *fuel mix* di generazione in Italia verso una quota di energie rinnovabili sempre più elevata (come previsto dal PNIEC), coniugata con l'elettrificazione dei trasporti (individuali e pubblici), consente di ridurre le emissioni di CO₂ con evidenti vantaggi in termini di sostenibilità.

Vale, tuttavia, considerare l'impatto sulle reti elettriche, in particolare sulle reti di distribuzione in bassa e media tensione, dove si attesteranno i prelievi delle infrastrutture di ricarica. Al riguardo, è opportuno ricordare che i costi per lo sviluppo, l'esercizio e la manutenzione delle reti elettriche sono posti in capo a tutti gli utenti del sistema elettrico, tramite l'applicazione di tariffe per i servizi di rete non discriminatorie, definite da questa Autorità.

Il Regolatore ha recentemente formulato diverse ipotesi di lavoro¹ per stimolare un uso efficiente delle infrastrutture di rete da parte degli utenti che utilizzano i veicoli elettrici. In proposito, è utile evidenziare che **gli impatti sulle reti non dipendono tanto dal volume di energia prelevata, quanto piuttosto dalla potenza prelevata istantaneamente, nonché dall’istante e dal punto della rete in cui ciò avviene.**

Cruciale, per questo aspetto, risulta l’applicazione del concetto di *smart charging* - già ampiamente indagato in sede internazionale e nazionale - ovvero la capacità di chi gestisce le infrastrutture di ricarica dei veicoli di adeguare il prelievo elettrico alle condizioni delle reti e degli impianti di generazione elettrica, ferme restando le esigenze di mobilità del conducente del veicolo elettrico. In altri termini, tramite opportuni segnali di prezzo o vincoli di quantità introdotti in situazioni critiche, è possibile **orientare i conducenti dei veicoli elettrici, affinché effettuino la ricarica nei momenti e nelle aree più adatte per ottimizzare l’efficienza del sistema elettrico** (per esempio, perché la rete è più “scarica” oppure perché più abbondante è la generazione elettrica locale). Ciò determina benefici economici diretti su tutti gli utenti del sistema elettrico, in ragione delle minori necessità di investimenti per il potenziamento delle reti (finanziati attraverso le tariffe), e favorisce indirettamente lo sviluppo della mobilità elettrica stessa, poiché limita i costi del servizio di ricarica.

Infine, per quanto riguarda il dispacciamento dell’energia elettrica, è noto che i veicoli elettrici – quando non sono in circolazione – possono **diventare una potenziale risorsa per la stabilità del sistema elettrico**, fornendo servizi ancillari (soprattutto, servizi di risposta rapida) particolarmente utili per l’integrazione delle fonti rinnovabili. Tali servizi, che in passato erano forniti dalle unità di generazione termoelettrica, dovranno infatti essere progressivamente erogati dalle fonti rinnovabili, dalla generazione distribuita, dalla domanda e dai sistemi di accumulo, incluse le batterie delle autovetture connesse alla rete (all’occorrenza, esse potrebbero contribuire a modificare i propri prelievi e, se dotate di infrastrutture “V-to-G” (*vehicle-to-grid*), potrebbero anche immettere energia elettrica in rete). Su tale aspetto l’Autorità ha già avuto modo di fornire il proprio parere² al Ministro dello Sviluppo economico.

¹ Documenti per la consultazione dell’Autorità 23 luglio 2019, 318/2019/R/eel, parte IV, e 21 novembre 2019, 481/2019/R/eel, cap. 24 e Appendice C.

² Parere in merito allo Schema di decreto ministeriale finalizzato a favorire la diffusione della tecnologia di integrazione tra i veicoli elettrici e la rete elettrica, 26 settembre 2019, n. 394/2019/I/eel.

2. L'ASSETTO COMPETITIVO DEL SERVIZIO DI RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI IN LUOGHI ACCESSIBILI AL PUBBLICO

Le considerazioni che sono state appena formulate si riflettono immediatamente sulle traiettorie evolutive delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici. Ogni proprietario (o conducente) di veicolo elettrico può, infatti, scegliere come effettuare la ricarica. Innanzitutto, può scegliere di utilizzare la propria fornitura elettrica domestica, ove ne abbia la possibilità pratica, oppure ricaricare presso i parcheggi interni del proprio luogo di lavoro o altri luoghi (come gli spazi condominiali), ove ciò sia consentito, o, infine, presso le infrastrutture di ricarica in luoghi accessibili al pubblico. In quest'ultimo caso, il conducente può scegliere la stazione di ricarica esattamente come il normale automobilista che usa un veicolo a combustione interna può scegliere la stazione di rifornimento.

Da una parte, **l'esistenza e la capillarità della rete di punti di ricarica in luoghi accessibili al pubblico rivestono un ruolo essenziale per la percezione del consumatore all'atto della scelta d'acquisto** di un veicolo elettrico, dall'altra, è importante evidenziare come le esperienze internazionali indichino che finora, anche nei Paesi con maggiore diffusione dei veicoli elettrici, l'energia ricaricata proviene solo per una frazione minore da infrastrutture collocate in luoghi accessibili al pubblico; la maggior parte dell'energia è ricaricata presso infrastrutture in luoghi privati (non solo abitazioni, ma anche aziende). Ciò comporta che, nello sviluppo delle infrastrutture di ricarica, occorre rivolgersi soprattutto allo sviluppo della ricarica in luoghi privati e, in questo senso, si muovono le ipotesi di lavoro cui l'Autorità sta dedicando la propria attenzione.

Il servizio di ricarica in luoghi accessibili al pubblico non è un servizio soggetto alla regolazione di questa Autorità (né, al momento, di altra autorità di regolazione). Ciò è conforme, peraltro, all'ordinamento comunitario, secondo i principi generali sanciti dalla direttiva europea 2014/94/UE sui carburanti alternativi (DAFI), recepita nell'ordinamento nazionale con il decreto legislativo n. 257/2016. In tale quadro legislativo, **la ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico è un servizio che deve svilupparsi in condizioni di concorrenza tra i diversi operatori; pertanto, il prezzo di ricarica si forma in base a dinamiche di mercato** e la fornitura di energia elettrica rappresenta solo uno degli *input* produttivi del servizio finale, senza che ciò si configuri come un'attività di "rivendita" di energia elettrica.

Quattro sono gli aspetti richiamati dal citato decreto legislativo, che meritano di essere evidenziati, in quanto di fondamentale interesse ai fini dell'erogazione del servizio di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico:

- a. gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono i “*clienti finali*” del sistema elettrico, per quanto riguarda il profilo delle accise e, quindi, della vendita di energia elettrica (art.4, comma 9); in altri termini, la scelta del fornitore di energia elettrica attiene all’operatore che gestisce l’infrastruttura di ricarica e non al conducente del veicolo elettrico (cfr. allegato A);
- b. la misura di energia elettrica avviene in corrispondenza del punto di connessione della “*stazione di ricarica*” con la rete di distribuzione (art. 4, comma 8); ciò comporta che l’energia ricaricata non è misurata separatamente dagli altri usi della stazione; pertanto, tutta l’energia prelevata dalla rete è misurata dal misuratore del punto di connessione ed è previsto solo un *display* azzerabile sul punto di ricarica (ovvero su ciascuna presa delle “colonnine”), come già avviene per i combustibili liquidi;
- c. il distributore di energia elettrica deve avere un ruolo neutro e non discriminatorio nei confronti di tutti gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico (art. 4, comma 12); ciò comporta che il distributore concessionario non può gestire punti di ricarica, salvo quelli per gli usi della propria flotta aziendale; tale principio è stato recentemente ribadito anche dalla direttiva 944/2019/UE (art. 33);
- d. nei punti di ricarica accessibili al pubblico deve essere consentita una transazione senza contratto, ossia deve essere possibile il pagamento con gli ordinari strumenti disponibili (per esempio, il bancomat) (art. 4, comma 10). Questa disposizione, che allo stato dei fatti potrebbe non essere pienamente rispettata dalle infrastrutture attualmente esistenti, risulta indispensabile per assicurare una comoda ricarica anche ai veicoli provenienti dall’estero.

Quanto appena illustrato fa emergere il perimetro delle competenze assegnate al Regolatore nell’ambito della mobilità elettrica; competenze sulle quali ci si soffermerà più ampiamente nel paragrafo successivo.

In altre parole, poiché il servizio di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico è un servizio organizzato secondo logiche competitive, come previsto dalla normativa europea, non può esistere una “tariffa del servizio di ricarica” definita da una autorità amministrativa. Del resto, non si può neppure affermare che esista una “tariffa di fornitura dell’energia elettrica”³, poiché il mercato elettrico è pienamente liberalizzato e l’Autorità determina solo alcune componenti tariffarie relative ai servizi di rete e agli oneri generali di sistema.

³ Intesa come prezzo finale comprensivo di tutte le componenti (tariffe per servizi di rete, oneri generali di sistema, materia energia, IVA e accisa) e fatti salvi i casi particolari legati al mercato di maggior tutela e di salvaguardia.

Inoltre, il prezzo della ricarica in luoghi accessibili al pubblico è necessariamente diverso da quello della ricarica domestica, poiché richiede, almeno, l’attivazione di punti di prelievo caratterizzati da una più alta potenza impegnata; una ricarica più veloce necessita, infatti, infrastrutture di maggiore potenza che, a loro volta, richiedono una rete elettrica più “capiente” e, dunque, oneri di connessione più gravosi. In tutti i Paesi dell’Unione europea, la spesa per la ricarica in luoghi accessibili al pubblico (soprattutto di tipo *fast*) è maggiore dell’incremento della spesa che un cliente residenziale con veicolo elettrico sopporta per la ricarica presso la propria abitazione (tipicamente *slow*) rispetto a un cliente residenziale senza veicolo elettrico (a parità di altri consumi).

3. LE COMPETENZE DELL’AUTORITÀ

Il Legislatore ha assegnato a questa Autorità il compito di definire le tariffe e le condizioni per l’accesso e l’utilizzo delle reti elettriche pubbliche e, in questo contesto, **la stessa è già intervenuta, per quanto di propria competenza, con provvedimenti tesi a rimuovere elementi che possano rappresentare un ostacolo alla diffusione di sistemi di ricarica dei veicoli soprattutto presso le abitazioni e i luoghi di lavoro.** Vale al riguardo osservare che:

- il compimento, dal 1° gennaio 2020, della riforma della struttura tariffaria per i clienti domestici⁴, che ha abolito i vecchi scaglioni con aliquote progressive, comporta che non vi siano più incrementi dei corrispettivi unitari in presenza dell’aumento degli “usi elettrici” nelle abitazioni (sia per le abitazioni di residenza sia per le cosiddette “seconde case”);
- non tutti i punti di ricarica “privati” possono essere collegati all’impianto elettrico dell’abitazione, per motivi tecnici legati alla distanza dal contatore e/o alla configurazione impiantistica dell’abitazione; in tali casi i costi energetici di ricarica sono inevitabilmente più elevati, poiché la ricarica avviene tramite punti di prelievo dalla rete elettrica dedicati esclusivamente alla ricarica medesima, sui quali incidono tutte le quote fisse previste in bolletta. Al fine di superare tale criticità, l’Autorità ha recentemente avviato un’iniziativa, che potrà essere di supporto al superamento di tale problematica – almeno nei contesti in cui gli impianti interni agli stabili sono più obsoleti – consistente nell’ammodernamento delle “colonne montanti” più vetuste, alla quale si può abbinare una soluzione di “centralizzazione” dei contatori, in un vano accessibile, negli stabili in cui i contatori sono ancora all’interno delle abitazioni.

⁴ In base alle disposizioni dell’art. 11, comma 3, del decreto legislativo n. 102/14.

Nel 2019 l’Autorità ha poi posto in consultazione pubblica alcune ulteriori ipotesi di lavoro ritenute in grado di superare possibili attuali ostacoli alla diffusione della mobilità elettrica, al fine di conseguire i seguenti obiettivi generali:

- a. evitare distorsioni al principio generale di aderenza delle tariffe ai costi dei servizi;
- b. non indurre una crescita ingiustificata e inefficiente dei costi per i servizi di rete;
- c. stimolare il ricorso ad approcci efficienti e il più possibile «tecnologicamente neutrali»;
- d. limitare il rischio di abusi e conseguenti costi amministrativi per le attività di controllo.

Con la deliberazione 568/2019/R/eel, l’Autorità ha dato avvio ai primi interventi e ha fissato una serie di ulteriori passaggi da compiere nel corso del 2020, anche attraverso l’istituzione di **tavoli tecnici con i principali soggetti coinvolti dal futuro sviluppo della mobilità elettrica**, al fine di valutare i necessari interventi regolatori che possano favorire questa importante transizione verso la mobilità elettrica, secondo modalità efficienti ed energeticamente sostenibili (cfr. allegato B).

4. COME SUPPORTARE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA

Il tema delle agevolazioni alla mobilità elettrica è un tema diverso e ulteriore rispetto a quanto esposto nel capitolo 3.

Le agevolazioni dovrebbero contribuire a ridurre il divario di prezzo dei veicoli elettrici rispetto a quelli a combustione interna e/o dovrebbero concorrere ad agevolare l’installazione di sistemi di ricarica, eventualmente dando priorità al **trasporto pubblico locale elettrificato (o “mobilità elettrica collettiva”)**, poiché quest’ultimo perseguirebbe obiettivi condivisi anche in sede europea (decarbonizzazione e mobilità sostenibile), con un importante *plus* di sostenibilità, consentendo di diminuire le emissioni per passeggero*km rispetto alla mobilità individuale, grazie al fattore di occupazione dei veicoli più elevato.

Si ritiene che le agevolazioni debbano essere esplicite, affinché possano essere più trasparenti, monitorabili ed efficienti e si reputa, altresì, che esse non debbano consistere in esoneri dall’applicazione di componenti tariffarie (ivi incluse quelle a copertura degli oneri generali di sistema). Al fine, dunque, di stimolare l’elettrificazione della mobilità, potrebbero risultare efficaci le proposte già presentate dall’Autorità al Parlamento in precedenti occasioni, che mirano a ridurre, in particolare, gli oneri generali di sistema che gravano sulla bolletta di tutti gli utenti elettrici. Tali proposte contemplano:

- i) il trasferimento alla fiscalità generale di parte degli oneri generali;

- ii) l'utilizzo di parte del gettito derivante dalla vendita delle quote di emissione di CO₂, che attualmente confluisce nel bilancio dello Stato ai fini (in coerenza con quanto previsto dalla normativa europea) della copertura della spesa necessaria, tra l'altro, per ridurre le emissioni di gas serra, per promuovere le misure di efficientamento energetico e l'utilizzo delle fonti rinnovabili, nonché per incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni;
- iii) il venir meno dell'aggravio di circa 135 milioni di euro, raccolti con le componenti A_{2RIM} e A_{mctRIM} ⁵, che annualmente sono versati dalla Cassa per i servizi energetici ambientali (CSEA) al bilancio dello Stato, in attuazione della legge Finanziaria 2005 e 2006 e non direttamente correlate a specifiche esigenze del sistema elettrico.

In linea generale, si ritiene che le agevolazioni per lo sviluppo della mobilità elettrica debbano **rimanere esterne al perimetro del sistema elettrico** (come quelle oggetto della proposta di legge attualmente all'esame di questa Commissione).

Al contempo, con particolare riguardo all'installazione dei sistemi di ricarica, si potrebbe valutare la possibilità di prevedere **agevolazioni finalizzate all'installazione di dispositivi utili alla gestione ottimale del sistema elettrico**. Per esempio, potrebbero essere definiti contributi in riduzione dei costi di connessione nel caso di infrastrutture di ricarica che permettono una gestione intelligente della ricarica (*smart charging*), secondo requisiti che assicurino la gestione ottimale della potenza disponibile, da definire in sede di standardizzazione tecnica.

In più, come già indicato nel parere inerente lo schema di decreto ministeriale finalizzato a favorire la diffusione della tecnologia di integrazione tra i veicoli elettrici e la rete elettrica, le agevolazioni potrebbero consistere nella copertura dei costi standard aggiuntivi per l'installazione dei dispositivi che consentono l'interlocazione tra il gestore dell'infrastruttura di ricarica e il proprio intermediario e/o gestore di rete, ai fini della fornitura di servizi ancillari, o nella copertura dei maggiori costi standard (o parte di essi) che contraddistinguono le soluzioni *vehicle to grid* rispetto ai sistemi di ricarica tradizionale (che, non essendo dotati di capacità bidirezionale, non permettono l'immissione in rete di energia elettrica immagazzinata nelle batterie dei veicoli).

Alcuni Paesi si sono anche orientati nella direzione di sostenere le infrastrutture di ricarica, con aiuti che sono stati riconosciuti dalla Commissione europea compatibili con la disciplina in tema di aiuti di Stato.

⁵ La componente A_{2RIM} è destinata alla copertura dei costi connessi allo smantellamento delle centrali elettronucleari dismesse, alla chiusura del ciclo del combustibile nucleare e alle attività connesse e conseguenti; la componente A_{mctRIM} è finalizzata al finanziamento delle misure di compensazione territoriale a favore dei siti che ospitano centrali nucleari e impianti del ciclo del combustibile nucleare.

Di rilievo risulterebbe anche la **semplificazione, con un intervento normativo *ad hoc*, delle procedure amministrative relative alla posa dei cavi elettrici, in particolare, nei contesti urbani.**

In ultimo, pur ribadendo l'esigenza di evitare forme di sostegno allo sviluppo della mobilità elettrica in capo al sistema elettrico, al fine di accelerare la transizione verso una mobilità collettiva ambientalmente più sostenibile, in via transitoria e limitatamente ai soli punti di prelievo dell'energia elettrica dedicati alla ricarica dei mezzi di trasporto pubblico locale ad alimentazione elettrica, si potrebbero valutare soluzioni tese ad impedire che il peso degli oneri generali, la cui rilevanza e criticità è stata già evidenziata, risulti distorsivo o limitativo dello sviluppo delle soluzioni di mobilità a più alto valore, in termini di sostenibilità. Anche per tali soluzioni, andrà verificata la compatibilità con la disciplina europea relativa agli aiuti di Stato.

Un metodo di collaborazione inter-istituzionale

Lo sviluppo della mobilità elettrica non può, in conclusione, prescindere dalla sua natura fortemente inter-istituzionale: diversi sono, infatti, gli attori pubblici chiamati a concorrere all'attuazione efficiente di questo importante cambiamento, che riguarda sia il sistema dei trasporti, individuali e collettivi, sia il sistema elettrico, che, infine, quello fiscale.

Proprio a tal fine, è stato costituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un tavolo inter-istituzionale - cui assicura la propria partecipazione anche questa Autorità - per l'aggiornamento del Piano nazionale delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici (PNIRE), che, in virtù del decreto legislativo n. 257/2016, costituisce il Quadro strategico nazionale di riferimento, considerato anche a livello europeo.

Sempre per affrontare tale rilevante questione, ulteriori tavoli di lavoro sono stati di recente avviati anche dal Ministero dello sviluppo economico.

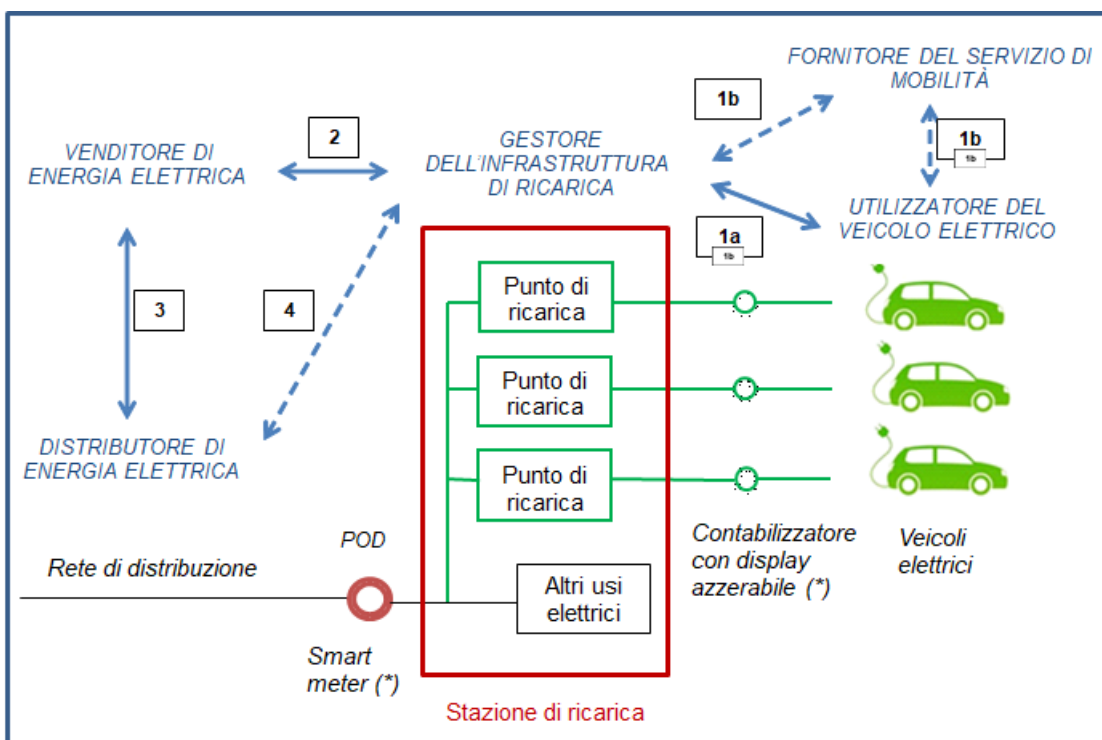
Alla luce, dunque, delle considerazioni sin qui svolte, l'Autorità auspica che le proposte formulate e le diverse iniziative già intraprese consentano di dare risposte alle legittime istanze di cambiamento, attraverso un'azione concertata, coordinata e armonica.

Allegato A

Assetto competitivo del servizio di ricarica in luoghi accessibili al pubblico

In Italia, il decreto legislativo n. 257/2016, con il quale è stata recepita nell'ordinamento nazionale la direttiva *Alternative fuels infrastructure* (DAFI), chiarisce che il cliente finale del sistema di alimentazione è il gestore del punto di ricarica (o *Charging point operator* - CPO): “*gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono considerati, ai fini dell'applicazione del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, consumatori finali dell'energia elettrica utilizzata per la ricarica degli accumulatori dei veicoli a trazione elettrica presso infrastrutture pubbliche, aperte al pubblico ovvero di pertinenza di enti o di aziende per i propri dipendenti*” (art.4).

La stessa fonte legislativa precisa, inoltre, che il misuratore di energia elettrica valido ai fini fiscali è posizionato sul punto di connessione della “*stazione di ricarica*”, che naturalmente può avere usi elettrici anche diversi dalla ricarica dei veicoli elettrici (vd schema sottostante).



Legenda

1. Automobilista elettrico – Gestore infrastruttura di ricarica, direttamente (1a) o indirettamente (1b) tramite Mobility Service Provider (Fornitori di servizi per la mobilità).
2. Gestore infrastruttura di ricarica – Venditore di energia elettrica.
3. Venditore energia elettrica – Distributore di energia elettrica.
4. Distributore di energia elettrica – Gestore infrastruttura di ricarica (solo per il servizio di connessione).

Allegato B

Interventi regolatori

Con la deliberazione 568/2019/R/eel, l’Autorità ha dato luogo ai primi interventi a supporto dello sviluppo della mobilità elettrica e ha stabilito una serie di ulteriori interventi da compiere nel corso del 2020.

Tra le azioni già adottate rientra la conferma, anche per il quadriennio 2020-2023, di una tariffa per i servizi di rete e gli oneri generali di sistema, introdotta fin dal 2010 (denominata BTVE), caratterizzata da una struttura monomia in energia (e, dunque, priva di quote fisse e quote proporzionali alla potenza impegnata).

Si tratta di una tariffa applicabile solo ai punti di prelievo dedicati esclusivamente alla ricarica di veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico e introdotta per tenere conto delle situazioni in cui le infrastrutture di ricarica sono inevitabilmente “isolate” (come erano spesso le prime “colonnine stradali”). Una tale struttura tariffaria consente di ridurre l’imposizione di costi fissi sul prezzo finale dell’energia pagato dal gestore della stessa infrastruttura di ricarica (in qualità di cliente finale) nelle prime fasi di avvio dei punti di ricarica.

Ulteriori misure, tese a stimolare comportamenti di ricarica intelligente (ossia, ispirati al principio dello “*smart charging*”) presso le abitazioni, sono in programma per il 2020.

In particolare, l’ipotesi sulla quale l’Autorità sta lavorando è quella di permettere ai clienti connessi in bassa tensione con contratto a 3 kW, proprietari di un veicolo elettrico, di prelevare, solo nelle ore notturne e nei giorni festivi e senza alcun aggravio di spesa, una potenza elettrica maggiore di quella normalmente disponibile per contratto, fermi restando i vincoli di sicurezza della fornitura elettrica. In tal modo i proprietari di veicoli elettrici che effettuano la ricarica presso l’abitazione saranno indotti ad utilizzare la rete elettrica quando è meno congestionata, rallentando la necessità di nuovi investimenti.

Ulteriori interventi regolatori in grado di favorire questa apprezzabile transizione, secondo modalità energeticamente sostenibili potranno emergere dai *Focus group* con le principali associazioni, che l’Autorità intende avviare a breve.