

# Ricarica dei veicoli elettrici: recenti sviluppi e orientamenti regolatori

---

**26 MARZO 2015**  
**Milano – Palazzo Lombardia**

**ALOT**  
**Regione Lombardia**

Andrea Caizzi  
Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico  
Direzione Infrastrutture

***Il dipendente dell'Autorità che interviene a convegni, seminari o dibattiti  
ha cura di precisare il carattere personale delle opinioni espresse***

*Codice etico AEEGSI, 10.2*

## Sommario

- L'esperienza dei Progetti pilota AEEGSI per la ricarica dei veicoli elettrici nei luoghi pubblici (deliberazione ARG/elt 242/10 + deliberazione ARG/elt 96/11)
- La Direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 (Direttiva Alternative Fuels Infrastructure - AFID)
- Il PNIRE (Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica)
- Spunti di riflessione

## L'interesse del regolatore per la ricarica dei veicoli elettrici

- Ricarica dei veicoli elettrici: attività non prevista dal quadro normativo del settore elettrico (d.lgs. 79/99)
- Ricarica privata: la progressività del (vecchio) sistema tariffario costituisce un ostacolo – in via di superamento (d.lgs 102/14)
- Ricarica pubblica: assicurare compatibilità con la separazione tra distribuzione (attività in concessione soggetta a regolazione tariffaria) e vendita (attività libera con prezzi in concorrenza)
- Dialogo istituzionale con il Parlamento (memorie di audizione) e con il Governo (tavolo MISTEG)

## Ricarica pubblica: l'attività del regolatore

- Introdotta **tariffa per l'utilizzo della rete e oneri generali per punti di ricarica pubblica** (aggiornata trimestralmente)
- Questa tariffa è in funzione solo dell'energia prelevata [c€/kWh] senza componenti fisse (tariffa «monomia», diversa da quella classica «trinomia»)
- Definiti 3 differenti modelli di business
- “Bando” per (max) 6 progetti pilota, 2 per ciascun modello di business
- Definiti requisiti minimi e criteri per la selezione dei progetti da ammettere alle agevolazioni

## I tre modelli di business (deliberazione 242/10 sperimentale)

<b><i>Modelli per la ricarica pubblica</i></b>	<b><i>Realizzazione e gestione</i></b>	<b><i>Tipologia (tipica) di punti di ricarica</i></b>
<b>Distributore di energia elettrica (DSO-e)</b>	Distributore di energia elettrica	Diffusione capillare dei punti di ricarica nell'ambito territoriale della concessione della rete di energia elettrica
<b><i>Service provider in esclusiva</i></b>	Operatore industriale in concessione locale (concorrenza garantita dalla procedura di gara)	Diffusione capillare dei punti di ricarica nell'ambito territoriale della concessione del servizio di ricarica
<b><i>Service provider in concorrenza</i></b>	Operatore industriale senza concessione locale	Punti di ricarica concentrati in aree specifiche (sul modello stazione di servizio per carburanti tradizionali)

## L'esperienza dei progetti pilota

- **4 progetti in corso**, di cui:
  - 1 afferente al modello distributore (Enel D.-Hera, diverse città)
  - 1 al modello "service provider in esclusiva" (A2A - Milano)
  - 2 al modello "service provider in concorrenza" (Enel energia, città di Roma, e Class Onlus, quest'ultimo tramite spazi comm.li).
- Modeste **quantità** di energia elettrica in gioco (500 kWh/anno)
- **Valore** economico molto ridotto delle singole transazioni (abbonamenti «flat»)
- Rapporto **ricarica pubblica vs ricarica privata** (nei progetti dove è osservato): circa 80% - 20%

## La recente direttiva europea (art.4)

- **Obiettivo non vincolante** al 31 dicembre 2020: numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico (ipotizzato: 1 punto di ricarica ogni 10 autovetture).
- L'attività di ricarica è un'**attività aperta alla concorrenza**.
- Gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono liberi di **acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione**, ove questi accetti.
- Gli operatori dei punti di ricarica sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, **anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi**.

## La recente direttiva europea (art.4)

- Possibilità di ricarica per gli utilizzatori di veicoli elettrici, **senza la necessità di dover concludere contratti** con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati.
- **Prezzi** praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico **ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili**, trasparenti e non discriminatori.
- Gli operatori dei sistemi di distribuzione di energia elettrica (**DSO-e**) devono cooperare su **base non discriminatoria** con qualsiasi soggetto che possieda o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico.
- La fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica può formare oggetto di un **contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione** o della sede aziendale



## La recente posizione AEEGSI (d.co. 5/2015/R/eel)

- *«L'evoluzione della normativa europea in materia di mobilità elettrica inciderà anche sul perimetro degli sviluppi delle reti elettriche di distribuzione.»*
- *«In questo contesto, l'Autorità ritiene che il requisito del trattamento non discriminatorio per le imprese distributrici nei confronti degli operatori del servizio di ricarica, unitamente al principio statuito dalla direttiva per cui tale servizio deve essere svolto in condizioni competitive, comporta che il "modello distributore [di energia elettrica]" individuato per i primi progetti pilota dalla deliberazione 15 dicembre 2010, ARG/elt 242/10 debba essere considerato non più applicabile ad eventuali ulteriori sperimentazioni o iniziative di sviluppo della ricarica elettrica, anche finanziate dalle Regioni o dallo Stato.»*

## II PNIRE (Piano nazionale infrastrutture ricarica veic.elettrici)

- L'articolo 17-septies della Legge 7 agosto 2012, n. 134 (Misure urgenti per la crescita del Paese) ha previsto che debba essere redatto un Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE).
- Il PNIRE (prima versione redatta nel 2013, in seguito di un ampio processo di consultazione), a valle del lavoro del c.d. tavolo tecnico MISTEG\*, è stato aggiornato con la versione del 14 luglio 2014, pubblicato in G.U. il 2 dicembre 2014 (DPCM 26 settembre 2014). Ulteriori revisioni sono in corso.

\*Tavolo tecnico composto da MIT, MISE, MATTM e AEEGSI; il tavolo ha operato tra i mesi di marzo e luglio 2014 con lo scopo di definire la versione aggiornata del PNIRE.

## Spunti di riflessione

- L'avvio concreto (dimensionalmente rilevante) del **mercato dei veicoli elettrici in Italia** non è ancora avvenuto: è imminente?
- Ricarica pubblica lenta vs **veloce**: gli assi inter-urbani (quota 10% fondi PNIRE per progetti inter-regionali)
- La ricarica pubblica come un **«servizio di ricarica»** (e non: «ri-vendita di energia»): l'energia elettrica è solo una componente
- L'interazione con le **politiche pubbliche di mobilità** (es. Milano AreaC) e la struttura urbanistica/residenziale
- Il **ruolo del distributore di energia elettrica**, in coerenza con la nuova direttiva europea e la legge antitrust italiana (art. 8, comma 2bis: obbligo di società separate nei mercati contigui)
- **Tariffa (di rete) ad hoc** per gli operatori di ricarica?  
Incentivazione vs principio di **aderenza della tariffa ai costi**

sito internet:

**[www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it)**

e-mail dedicata:

**[mobilitaelettrica@autorita.energia.it](mailto:mobilitaelettrica@autorita.energia.it)**

*Grazie per l'attenzione*