



eMobility.

L'accesso "aperto" all'infrastruttura di ricarica come forte fattore di sviluppo

Energia Media

Energia Media è un'agenzia di comunicazione e relazioni che opera, principalmente, nei settori energy, utility e smart city. Sviluppa strategie comunicative, facilita le relazioni, elabora contenuti e informazione.

Sostiene le aziende migliorandone il posizionamento e creando occasioni di business. Affianca associazioni e istituzioni in programmi di comunicazione pensati per aumentare la reputazione nei confronti dei propri stakeholder.

Energia Media nasce nel 2013, a Milano, dall'esperienza maturata da un gruppo di persone in oltre vent'anni di lavoro nel campo dell'informazione, delle relazioni e della consulenza strategica nei settori energy e utility.

Tutte le immagini e fotografia presenti in questo Paper sono state regolarmente acquistate su banche dati. Nel caso in cui l'autore ritenga che siano state violate le regole di copyright, è pregato di segnalarlo al seguente indirizzo:

comunicazione@energiamedia.it

©Energia Media - giugno 2016



Interventi

Alessandra BENDISTINTO - Sales Manager, NMI Italia

Anna FRACCAROLI - Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo
Sostenibile, Regione Lombardia

Pietro MENGA - Presdente, CEI Cives

Gruppo eMobility - Federazione ANIE

Daniele INVERNIZZI - Presidente, eV-Now!

Carlo PERICO - Fortech

Francesco M. MERELLA - Duferco Energia

Emilio SANI - Avvocato, Studio Legale Macchi Di Cellere Gangemi







eMobility. L'accesso "aperto" all'infrastruttura di ricarica come forte fattore di sviluppo

Con il prossimo recepimento della direttiva DAFI 2014/94/EU, diviene urgente arrivare alla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, in particolare i veicoli elettrici.

Si tratta di punti di ricarica aperti a ogni soggetto, pubblico e privato, atti a garantire, a livello di Unione europea, un accesso non discriminatorio agli utenti. Devono essere garantite molteplici condizioni di autenticazione, uso e pagamento, oltre a una corretta misura e relativa transazione, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o altri operatori interessati.

Siamo di fronte a un ambito ancora inesplorato, l'inizio di un percorso regolatorio che necessita di nuova normazione.

Energia Media in collaborazione con una serie di stakeholder del settore, ha dato vita a un tavolo di lavoro dove i soggetti coinvolti possono confrontarsi su problematiche, soluzioni ed esperienze e trovare sinergie così da portare l'attenzione su una questione sempre più centrale per lo sviluppo, la diffusione e l'utilizzo della mobilità elettrica.

Gli interventi raccolti riprendono quanto è emerso durante il Tavolo di Lavoro del 21 aprile 2016, presso lo Studio Legale Macchi di Cellere Gangemi.

Interventi



Nota introduttiva

Alessandra
BENDISTINTO
NMI Italia

Sulla base di quanto definito dalla direttiva AFID 2014/94/EU e sulla necessità di concretizzare la realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, in particolare i veicoli elettrici, si è svolto un tavolo di lavoro dedicato con la partecipazione di istituzioni e aziende che hanno portato il loro importante contributo.

Il focus non è stato sui veicoli elettrici e relative batterie, di cui già molto si è discusso, ma più propriamente sull'infrastruttura che renderà possibile il diffondersi e l'utilizzo di tali veicoli. Ovvero i punti di ricarica accessibili al pubblico, atti a garantire, a livello di Unione Europea, un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. Esso, infatti, può e deve comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento, oltre a garantire una corretta misura e relativa transazione, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati.

Gli aspetti da affrontare, da regolare e da definire, si possono così definire: 1) garantire a tutti l'accessibilità al pagamento della ricarica senza distinzioni e in modo agevole; 2) garantire la certezza del dato pagato, inclusa la sua definizione.

È indubbiamente una nuova sfida, che però necessita di rapide soluzioni in quanto le aziende sono pronte, i tempi sono maturi, le esigenze aumentano, ma manca una normativa.

Sicuramente, unendo le forze e le differenti competenze, potremo creare un ottimo supporto normativo e infrastrutturale, che ci consente di stare al passo con gli altri Paesi europei o addirittura eccellere.

Regione Lombardia è impegnata da tempo, e ora con due assessorati, allo sviluppo della mobilità elettrica sul territorio lombardo: la DG Infrastrutture e Mobilità, con la struttura che fa capo alla dottoressa Silvana Di Matteo, che si occupa dell'applicazione della Legge 134/2012, ovvero della pianificazione a livello regionale della mobilità elettrica, e la DG Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile, di cui faccio parte, con l'Unità Organizzativa Energia e Reti Tecnologiche diretta dal dott. Mauro Fasano. La nostra struttura è incaricata di sviluppare la rete infrastrutturale di ricarica pubblica per veicoli elettrici. A tal fine il Programma Operativo Regionale POR 2014-2020 ha una misura dedicata alla realizzazione di tale infrastruttura con un budget a disposizione di 20 milioni di euro. Le condizioni poste dalla Commissione Europea per poter realizzare questa azione sono quelle di agire prioritariamente nelle zone più problematiche per la qualità dell'aria e inoltre di dotare le aree urbane di un'infrastruttura di ricarica pubblica esclusivamente dove i Comuni hanno già approvato uno strumento urbanistico che includa lo sviluppo della mobilità sostenibile tra i suoi obiettivi. La rete sarà quindi realizzata nei Comuni sopra i 30.000 abitanti, ovvero quelli dotati di piani della mobilità, che soddisferanno tale requisito.

La modalità di realizzazione è quella della gara di concessione: a seguito dell'individuazione nei Comuni designati delle aree idonee per il collocamento dei punti di ricarica Regione Lombardia procederà mettendo a bando l'importo di 20 milioni di euro per la progettazione, la realizzazione e la successiva gestione della rete infrastrutturale.

È di prossima pubblicazione anche un bando di incentivi per l'acquisto e l'installazione di punti di ricarica riservato ai privati, con un contributo a fondo perduto fino all'80% delle spese sostenute.

Pietro MENGA
CEI Cives

Molti avvenimenti recenti, dal dieselgate alla Conferenza sul Clima di Parigi e al prolungato inquinamento delle nostre città, hanno riproposto il tema della mobilità elettrica quale efficace contributo alla sostenibilità.

Nello stesso periodo è stata attivata sui tavoli tecnici un'attività di osservatorio sulla mobilità elettrica in Europa, coordinata dall'European Association for Electromobility - rappresentata in Italia dalla Commissione CEI-CIVES, con l'obiettivo di individuare le strategie di intervento più efficaci.

I primi dati, sintetizzati in tabella assumendo che la diffusione delle auto elettriche e ibride "plug-in" sia un buon indicatore della diffusione della eMobility nel suo complesso, confermano che l'Italia si colloca agli ultimi posti.

In termini di quote di mercato, i Paesi nordici indicano percentuali a due cifre (in Olanda e Norvegia circa 20 cittadini su 100 che nel 2014-2015 hanno acquistato un'auto l'hanno scelta elettrica); negli altri Paesi europei la quota è attorno all'1-2%, in Italia l'ordine di grandezza è l'1 per mille.

Ora, che i popoli mediterranei possano avere una minor sensibilità ambientale è magari possibile, ma un divario così elevato sembra indicare l'evidenza di altri fattori, e tra i primi la presenza di una convincente motivazione per l'acquirente.

In tutti i Paesi dove l'elettrico sta avendo successo questa motivazione è rappresentata da incentivazioni economiche o fiscali all'acquisto (ovviamente temporanee, fino al raggiungimento di una massa critica), e di incentivazioni in termini di regolamentazione favorevole della mobilità locale: gratuità delle soste, degli accessi alle ZTL e dei pedaggi, liberalizzazione degli orari per la logistica ecc. Anch'essi analogamente di durata temporanea, ma attuati sull'intero territorio nazionale o comunque su aree vaste, in modo da connotare il mezzo elettrico di una percezione fortemente positiva agli occhi del consumatore.

Tutto ciò in aggiunta alla possibilità di ricaricare le batterie a casa e in aree pubbliche, che costituisce una fondamentale necessità operativa e un fattore di incoraggiamento, ma non rappresenta di per sé una motivazione.

E-Mobility: Paesi a confronto (dati preliminari)

Paese	Auto elettriche	Punti ricarica accessibili al pubblico	Punti ricarica ogni 1000 auto c.i.	Auto elettriche per ogni punto ricarica
Norvegia	68.600	7.100	2,80	9,7
Olanda	87.500	18.800	6,30	4,7
Svezia	21.200	2.000	0,45	10,6
Francia	54.300	10.700	0,35	5,1
UK	47.000	9.400	0,30	5,0
Austria	6.500	2600	0,55	2,5
Germania	45.700	5.500	0,14	8,3
Spagna	6.400	1.700	0,08	3,8
Italia	5.500	3.700	0,11	1,5

Dati preliminari - CEI-CIVES riproduzione riservata

L'evidente attenzione verso la ricarica pubblica, che viene oggi dimostrata dai diversi livelli istituzionali italiani, è quanto rimane dell'unica legge recente a sostegno della mobilità elettrica (art. 17bis, Legge 134/2012), che in un approccio organico comprendeva oltre allo sviluppo della rete di ricarica (Piano PNIRE) anche contestuali incentivazioni all'acquisto dei mezzi; incentivazioni che, congegnate con grande timidezza e attuate per poco più di un anno, non hanno portato a risultati di rilievo (le auto elettriche che hanno beneficiato di quei contributi sono poco più di 1200).

Ad oggi, paradossalmente, il numero di punti di ricarica accessibili al pubblico in Italia è pressoché uguale al numero di auto elettriche di nuova generazione introdotte sul mercato. Una evidente discrasia (si vedano le cifre che rappresentano gli altri Paesi), che sembrano confermare con decisione che la sola ricarica pubblica, pur indispensabile ai fini dell'operatività di questi mezzi, non può da sola avere la necessaria efficacia se disgiunta da quelle misure di accompagnamento e stimolo (premierità o misure ostative) che costituiscano una autentica spinta motivazionale per l'acquirente finale.

In sintesi, nel nostro Paese l'attuale rete di ricarica è ancora molto modesta, ma la capacità di attrarre il potenziale acquirente attraverso le misure complessivamente messe in opera lo è stata ancora meno.

**L'investimento pubblico per l'incentivazione economica e fiscale
nei diversi Paesi**

Paese	Numero totale di VE (M1)	Incentivo o mancati introiti	Impegno finanziario
Norvegia	68.600	media 16.000 €/veicolo	> 1,1 MLD €
Olanda	87.500	media 6.000 €/veicolo	circa 550 M€
Svezia	21.200	media 4.000 €/veicolo	circa 85 M€
UK	47.000	media 7.000 €/veicolo	circa 330 M€
Danimarca	3.000	media 20.000 €/veicolo	circa 60 M€
Francia	54.300	media 6.000 €/veicolo	circa 330 M€ (***)
Irlanda	900	media 10.000 €/veicolo	circa 9 M€
Spagna	10.000	media 4.000 €/veicolo	circa 40 M€
Italia	5.500 (*)	media 2.500 €/veicolo (**)	circa 3 M€
(*) solo 1.250 con incentivazioni (**) quota di contributo (***) Finanziamento Bonus-Malus			

Dati CEI-CIVES riproduzione riservata

Ovviamente, nell'attuale quadro le misure di incentivazione finanziaria, sono da noi difficilmente praticabili. Più realistica potrebbe essere forse una riduzione della aliquota IVA (che qualora diminuita non comporterebbe una autentica perdita di introiti, tenuto conto che il prezzo dei mezzi elettrici è più elevato di quelli convenzionali).

Un'altra ipotesi potrebbe essere di utilizzare, per l'incentivazione economica, una frazione delle risorse oggi specificamente indirizzate alla ricarica pubblica (circa 100 milioni di euro tra Piano PNIRE e le recenti misure annunciate dal Ministero Ambiente), in modo da riequilibrare la forte discrasia sopra evidenziata, evitando l'imbarazzante situazione di colonne "orfane" di mezzi elettrici a queste connessi, e allo stesso tempo l'ingannevole conclusione che agli italiani la mobilità elettrica non interessa, invece che desumerne la necessità di una strategia organica di provvedimenti.

Più facilmente praticabile appare una diffusa regolamentazione locale della mobilità, potenzialmente generosa di interventi in quanto questi implicano riduzioni molto marginali degli introiti delle amministrazioni comunali. A titolo indicativo, i mancati introiti per soste, accessi ecc. per un'auto elettrica si possono stimare a grandi linee in poche centinaia di euro nell'arco di tre anni, contro i 5.000 euro di una tipica incentivazione all'acquisto.

Potrebbe essere in sostanza un investimento pubblico molto meno costoso dell'incentivazione economica diretta, ma altrettanto suscettibile di effetti fruttuosi.

Ad oggi poco più di una trentina dei nostri comuni adottano misure in questo senso; troppo pochi per attribuire una percezione positiva della E-Mobility agli occhi della grande platea dei consumatori.

Un'ipotesi che si auspica possa essere considerata, già avanzata da CEI-CIVES in diverse sedi istituzionali (ANCI, Legge di Stabilità), è di "rimborsare" almeno parzialmente ai comuni, con uno specifico intervento legislativo e nell'ambito dei trasferimenti Stato-Enti locali, le citate perdite di introiti. Operazione di modesto contenuto economico ma che con la sua valenza politica potrebbe incoraggiare e legittimare una più vasta platea di amministrazioni verso l'adozione delle misure di regolamentazione in questione, e produrre più facilmente quella valenza positiva e favorevole all'elettrico che può motivare il consumatore.

Infine, parrebbe esservi ancora un'insufficiente attenzione verso il sostegno alla ricarica domestica e aziendale. Nell'attuale fase di avvio del mercato, in Italia come negli altri Paesi, la parte dominante di quanti decidono per il mezzo elettrico fanno tale scelta perché hanno la possibilità di ricarica domestica, più pratica ed economica (le esperienze indicano che l'accesso alla ricarica pubblica si colloca attualmente tra il 10% e il 20% delle ricariche totali).

I dati dell'Agenzia del Territorio indicano che in Italia oltre il 50% delle famiglie ricovera i propri veicoli (endotermici) in unità immobiliari di categoria C6 (box, posti auto, autorimesse non a pagamento).

I mezzi elettrici potrebbero quindi essere facilmente ricaricati se vi fosse sul posto un'adeguata potenza elettrica; mentre nella realtà, quanto meno nelle città, l'impiantistica è sottodimensionata e spesso allacciata alla rete elettrica condominiale. Per consentire l'ampia possibilità di ricarica domestica, alleggerendo così anche il costo della rete di ricarica pubblica, parrebbe fruttuoso che l'attuale legislazione, che impone la predisposizione di punti di ricarica per i parcheggi dei soli immobili non residenziali di nuova costruzione, venisse estesa anche agli immobili residenziali di nuova costruzione, con agevolazioni (ad esempio in credito d'imposta) per gli adeguamenti agli immobili esistenti.

Gruppo eMobility
ANIE Federazione

Grossi passi in avanti sul tema della mobilità sostenibile e dell'auto elettrica sono stati fatti con la pubblicazione del PNIRE, il Piano Nazionale Infrastrutture di Ricarica Elettrica, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attualmente in fase di implementazione. Il Gruppo eMobility di ANIE supporta Regioni e Ministero dei Trasporti nel promuovere le seguenti attività, quali:

- la predisposizione anche negli edifici residenziali di nuova costruzione dell'allacciamento per la ricarica del veicolo elettrico;
- sistemi di pagamento per la fornitura di energia il più aperti possibile, come carte di credito, bancomat, monete, mobile app etc;
- incentivi per la sostituzione delle flotte aziendali pubbliche e private e dei veicoli privati con altri a trazione elettrica, con l'obiettivo di raggiungere una "massa critica", capace di innescare sinergie ed economie di scala;
- l'utilizzo di sistemi di ricarica da inserire in contesti aziendali e commerciali.

Facendo leva sulle sinergie tra i comparti rappresentati da ANIE Federazione, il gruppo e-mobility ha tra i principali obiettivi:

- promuovere lo sviluppo della mobilità elettrica e affrontarne le tematiche tecniche e strutturali;
- sensibilizzare le istituzioni sulle tematiche legate alla mobilità sostenibile;
- raggiungere il completamento di un sistema normativo omogeneo, ufficialmente riconosciuto per i singoli apparati e componenti;
- evidenziare le competenze tecnologiche espresse dalle aziende elettrotecniche ed elettroniche aderenti ad ANIE.

L'attività di ANIE a livello istituzionale si è sviluppata nelle seguenti direzioni:

- sottoponendo le istanze all'attenzione del Parlamento, con audizioni e con un dialogo costante con i soggetti istituzionali coinvolti;
- monitorando i disegni di legge volti a normare il settore;
- indirizzando il Parlamento verso l'adozione di misure indispensabili ad un concreto e duraturo sviluppo della mobilità sostenibile;
- contribuendo in maniera sostanziale alla definizione delle prescrizioni tecniche del PNIRE;
- aprendo un tavolo di confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Daniele INVERNIZZI
eV-Now!

Molti sostengono che l'Italia sia il fanalino di coda della mobilità elettrica, ma la nostra organizzazione - da anni impegnata ai tavoli di lavoro e all'interno di progetti concreti - e la giornata di oggi, sono la dimostrazione dell'esatto opposto, ovvero che stiamo assistendo a una vera e propria rivoluzione a elettroni, in grado di portare infrastruttura e mezzi a zero emissioni sulle nostre strade.

Questo passaggio epocale per essere completo, bilanciato e attendibile ha bisogno di passare dal gruppo di "pionieri" che tanto ha fatto finora, ad un coordinamento professionale, competente e multidisciplinare, ovvero come il tavolo di lavoro al quale abbiamo partecipato oggi ha dimostrato a pieno titolo di poter essere.

Il brainstorming del 21 aprile a Milano avviene proprio durante il collaudo di una delle dodici stazioni di ricarica ultrarapida pubblica della città meneghina, colonna di ricarica in grado di favorire la diffusione di mezzi privati, pubblici e da lavoro ad alimentazione elettrica, esperienza unica in Italia e faro per il resto d'Italia

Carlo PERICO Fortech

Fortech è una Azienda che si occupa di fornire soluzioni integrate per la gestione anche remota delle stazioni di rifornimento carburante; i servizi erogati sono Help Desk e tele-manutenzione, Raccolta e Pubblicazione Dati, Installazioni di apparecchiature di automazione e Manutenzione on-site con una rete di circa 70 ditte certificate. Ad oggi circa un terzo della rete di distribuzione di carburanti in Italia ossia circa 8000 impianti sono collegati all'infrastruttura Fortech. Dal 2015 è partita anche la commercializzazione dei prodotti SmartOPT (terminale di piazzale come sistema di pagamento non presidiato) e SmartPOS (sistema gestione integrato come sistema di controllo della stazione e di pagamento presidiato).

Il sistema di pagamento SmartOPT/SmartPOS mediante i protocolli di comunicazione IFSFS LON, PUMALAN e NUOVO PIGNONE permette il collegamento e la gestione delle seguenti apparecchiature presenti sul PV:

- erogatori (fino a 32 testate);
- client POS interni al chiosco del Gestore;
- indicatore prezzi sul piazzale;
- indicatori prezzi sul piazzale;
- centralina sonde di livello;
- EFT-POS (fino ad 8) in modalità asservita e modalità remotizzata.

Per il mese di maggio 2015 è previsto lo sviluppo e l'integrazione ai sistemi SmartOPT/SmartPOS con una colonnina di rifornimento elettrico a 32 A (22 kW) trifase in corrente alternata; inoltre è stato già individuato un punto vendita pilota di distribuzione carburanti in Cesena dove presumibilmente si potrà installare la colonnina nella zona di parcheggio/sosta del punto vendita NonOil all'interno della stazione di servizio per il mese di Luglio/Agosto 2016.

Sul sistema SmartOPT/SmartPOS si potrà di conseguenza accedere alle seguenti modalità di pagamento per il rifornimento dalla colonnina elettrica:

- contanti/valuta estera: con taglio 5, 10, 20 e 50 euro;
- buoni ed assegni;
- carte di credito/bancomat/carta consumer;
- dispositivi contactless (carte, smartphone e tablet);
- mobile payment;
- carte petrolifere;
- carte del gestore.



Per la parte relativa alla metrologia ad oggi per gli impianti di distribuzione carburante abbiamo le seguenti tipologie di dispositivi:

- erogatore di carburante che viene definito come Strumento di Misura secondo la Direttiva MID, 2004/22/CE del 31/03/2004 sugli Strumenti di Misura;
- sistema di pagamento del tipo SmartOPT/SmartPOS che viene invece definito come SSD (self service device).

La colonnina di rifornimento elettrico è dotata di un certificato MID del misuratore sulla parte elettrica attiva ma non possiede e non è ancora prevista una certificazione secondo la Direttiva MID, 2004/22/CE del 31/03/2004 come Strumento di Misura.

Il pilota prevede di asservire ad un SSD una colonnina di rifornimento elettrico senza un certificato MID come Strumento di Misura a tal proposito abbiamo interpellato l'Ufficio metrico della CCIAA di Rimini che ci ha risposto che è consapevole della lacuna dal punto di vista normativa e che a suo parere necessita almeno di una circolare ministeriale per chiarimenti.

Ad oggi possiamo considerare installabile una colonnina elettrica che eroga un solo servizio di ricarica all'autovettura elettrica e non eroghi dei KWh come unità di vendita dell'energia elettrica da parte dell'impianto di distribuzione all'utente finale. In questo secondo caso la vendita dovrà essere necessariamente equiparata, garantita e misurata come nel caso della vendita dei carburanti e la colonnina elettrica dovrà avere un certificato come Strumento di Misura esattamente come nel caso di un Distributore di Carburante.

La futura certificazione MID della colonnina elettrica potrebbe essere però un vettore per l'estensione di questa modalità di rifornimento a molti distributori di carburante della rete italiana visto che dal 31/10/2016 sarà obbligatorio in caso di sostituzione di un sistema di pagamento di piazzale avere almeno un distributore MID e la soluzione della colonnina elettrica potrebbe essere economicamente più conveniente oltre che a presentare la possibilità di segmentare l'offerta verso l'utenza finale.

Nell'ambito della mobilità elettrica, Duferco si pone tra i principali operatori nazionali come copertura della rete - con oltre 600 stazioni di ricarica abilitate in più di 81 città - e clienti. Siamo stati i primi a offrire un servizio per gli utenti stranieri con continuità sul territorio nazionale grazie all'abilitazione del servizio Mobility Card DUE Energie sulle infrastrutture pubbliche di ricarica di distributori nazionali e locali e a flessibilità nell'attivazione del servizio di ricarica: richiesta carta on line, spedizione gratuita della card a casa del cliente (anche all'estero) e pagamenti via PayPal.

Contemporaneamente e sempre in ottica di miglior servizio per il cliente stiamo evolvendo la nostra piattaforma proprietaria per la gestione delle infrastrutture di ricarica con l'introduzione di nuovi servizi e portando avanti l'integrazione nel circuito Mobility DUE Energie delle infrastrutture di altri operatori o ora attive stand alone.

Riguardo al tema in oggetto, il focus è sui seguenti aspetti.

Primo, la difesa del kWh è un elemento imprescindibile nell'erogazione del servizio. Infatti:

- è un tema particolarmente sentito dagli user di mobilità elettrica (come emerso in diverse occasioni d'incontro);
- dalle ricerche condotte, il 60% degli operatori a livello europeo eroga un servizio di ricarica a kWh;
- risulta fondamentale nella relazione tra operatori per abilitare il roaming con una corretta allocazione dei costi del servizio tra gli operatori stessi (la mancata piena gestione del kWh rimane oggi elemento ostativo a causa della difficoltà di riaddebito);
- l'Agenzia delle Dogane dovrà gestire accise differenziate (in contesto di traslazione sull'elettrico di parte dei consumi attuali di benzina/diesel) e pertanto un sistema solido non può non tracciare i kWh erogati per la ricarica di veicoli elettrici;
- il costo del kWh è l'unico elemento in grado di rendere trasparente il costo della ricarica all'utenza;
- la gestione del kWh permette anche di comprendere l'economicità delle transazioni di mercato (nel confronto con i costi al kWh imputati dal distributore di rete e con il costo dell'energia). Ciò apre un ulteriore tema di ri-

flessione e una questione: quale il monitoraggio e l'evoluzione nel tempo del costo forfettario degli oneri di distribuzione per la ricarica da infrastruttura pubblica?

Il gestore del punto di ricarica che gestisce pienamente il kWh avrà maggiore facilità nell'offerta di un servizio a forfait, di transazioni spot e micro-pagamenti sia con propri strumenti, sia attraverso parti terze che operano esclusivamente tramite quello specifico modello di business.

Non tutti i soggetti istituzionali coinvolti sembrano avere ancora opinione univoca su cosa sia consentito o meno a operatori diversi dalle società di vendita di energia.

Il secondo aspetto riguarda il posizionamento di un contatore fiscale a monte delle infrastrutture di ricarica che dovrebbe permettere la corretta contabilizzazione ai fini fiscali, con il ruolo dei contatori MID in colonnina di ricarica utile alla certificazione dei consumi per l'utente (con evidenza di tale aspetto nelle condizioni di fornitura del servizio). Si ricorda che i contabilizzatori MID devono essere tarati ogni tre anni e va gestita con trasparenza l'allocatione dei costi delle perdite di rete e di impianto.

Oggigiorno, tuttavia, permane criticità nella relazione tra operatori nella fatturazione di consumi su infrastruttura sprovvista di contatore fiscale dedicato per presa (non appare sostenibile nel medio termine la gratuità del servizio di ricarica).

Siamo convinti che senza accordi di roaming / abilitazione del servizio di terzi su propria infrastruttura, si passerà dall'avere tante carte all'avere tante mobile app, senza la fluidità richiesta nella fruizione del servizio, risolvendo solo parzialmente i problemi attuali dell'utenza.

Infine ogni bando pubblico deve a nostro avviso contenere tra gli elementi inderogabili il principio di concessione d'interoperabilità tecnologica e roaming commerciale ai soggetti richiedenti, da parte del service provider che gestirà le infrastrutture di ricarica oggetto del bando.

Significativi importi sono in corso di stanziamento a titolo di incentivo pubblico per sviluppare le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, ma rimangono problemi legati al fatto che: l'utilizzo delle infrastrutture di ricarica attuali non è ottimizzato a causa dello scarso numero di veicoli elettrici e non è chiara la qualificazione giuridica del servizio di ricarica e in che modo si possano correttamente determinare i corrispettivi per lo stesso.

La pianificazione degli incentivi alle colonnine

La disciplina comunitaria (Articolo 4 comma 1 della direttiva 2014/94) stabilisce che entro il 2020 deve essere assicurata la possibilità ai veicoli elettrici di circolare almeno in aree urbane e suburbane, in zone densamente popolate e in reti stabilite da ciascuno stato, tenendo conto anche del numero stimato di veicoli elettrici. Qui si pone il primo tema cioè se la pianificazione e l'uso delle risorse per il supporto alle nuove colonnine debba o meno essere collegato ad analoghi strumenti di supporto all'acquisto di nuovi autoveicoli elettrici.

Viene prima la macchina elettrica o la colonnina?

La direttiva comunitaria impone come si è visto di tenere conto nella pianificazione delle colonnine del numero stimato di veicoli elettrici. I piani regionali e locali che prevedono l'incremento delle colonnine e i relativi incentivi dovrebbero prevedere dunque anche strumenti e incentivi per il correlato incremento delle autovetture elettriche per evitare infrastrutturazioni che possano poi rivelarsi inutili e distorsive.

Il secondo tema è come individuare i soggetti a cui erogare gli incentivi per la installazione di colonnine di ricarica. Le due opzioni in astratto configurabili sono: affidare in un ambito territoriale le risorse disponibili tramite gara a un solo operatore, che predispone un piano di sviluppo complessivo o assegnare le risorse a tutti gli operatori che ne fanno richiesta con un tetto massimo per operatore, sino a esaurimento delle risorse, confidando che sia la domanda a garantire la corretta allocazione. Il mercato delle infrastrutture di ricarica attualmente non ha sostenibilità economica per lo scarso numero di veicoli elettrici circolanti. La prima opzione, quella dell'affidamento degli incentivi a bando a un solo operatore, rischia dunque di



STOP

12

14

22

15

26



configurare una “concessione” pubblica in sostanziale esclusiva per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica ad un solo soggetto sul territorio rilevante oggetto del bando. Il che non pare compatibile con la trentesima premessa della direttiva 2014/94 per la quale la creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso a tutte le parti interessate. L’opzione corretta pare dunque la seconda di affidamento sino ad esaurimento delle risorse a tutti gli operatori che ne facciano correttamente richiesta, con un importo massimo per ciascuno.

La ricarica è un servizio che si può svolgere liberamente o è soggetta agli obblighi in materia di vendita di energia?

Altro punto chiave è se il rifornimento di energia da parte del gestore di una infrastruttura di ricarica aperta al pubblico costituisca o meno attività soggetta alla disciplina regolatoria sulla vendita di energia. Anche in questo senso la direttiva comunitaria sembra dare indicazioni chiare. Ai sensi dell’Articolo 4 comma 8 della direttiva 94/2014 gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico devono essere liberi di acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell’Unione, ove questi accetti e, ai sensi dell’articolo 8 comma 5 della stessa direttiva, le ricariche aperte al pubblico non possono condizionare la ricarica alla stipula di contratti con fornitori di energia elettrica.

Il gestore dei servizi di ricarica dunque non è assoggettato per i suoi rapporti con gli utenti alla disciplina regolatoria sulla vendita di energia elettrica al pubblico. L’accesso in modo imparziale alla possibilità di rifornirsi da tutti i fornitori di energia elettrica deve essere garantito, ai sensi della disciplina comunitaria, non all’automobilista che si rifornisce alla colonnina, ma al gestore della colonnina. Il che pone come cliente finale per l’acquisto dell’energia elettrica e soggetto a cui si riferisce il dispacciamento in prelievo, il gestore della colonnina e non l’automobilista. La disciplina fiscale nazionale non riflette tali principi in modo altrettanto chiaro. Viene infatti caratterizzato come rivendita a fini fiscali il rapporto fra gestore della colonnina e automobilista (Cfr. Articolo 56 comma 3 Testo Unico Accise). L’imposta sulla vendita di energia comunque non è pagata sull’energia consumata dagli automobilisti, bensì (coerentemente con i sopra citati principi della direttiva comunitaria) sulla base dei dati relativi all’energia elettrica consegnata presso i singoli punti di prelievo, comunicati dai gestori delle reti di distribuzione e quindi sostanzialmente sull’energia prelevata dalla rete dal gestore della colonnina.

Al di là della qualificazione come vendita o appalto che si voglia attribuire ai fini civilistici al rapporto fra automobilista e gestore della colonnina, e delle disposizioni specifiche del-



la disciplina fiscale, il gestore della colonnina non pare essere soggetto alle registrazioni e agli oneri e obblighi propri del venditore di energia elettrica, ma risulta essere assimilato dalla disciplina comunitaria ad un qualunque prestatore di servizi, che può liberamente svolgere la propria attività.

Come si deve commisurare il prezzo per il servizio di ricarica?

Infine vi è la tematica delle modalità di determinazione del corrispettivo per la ricarica e del conseguente problema della certificazione degli strumenti di misura. Il corrispettivo per il servizio può essere liberamente commisurato a parametri diversi, come ad esempio un corrispettivo fisso per singola ricarica, il tempo di ricarica, l'ora del giorno in cui è effettuata la ricarica, e anche la quantità di energia ricaricata. Il solo parametro imposto dalla direttiva 94/2014 è che i prezzi praticati dagli operatori siano ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori (Articolo 4 comma 10 Direttiva 94/2014) e tutti i criteri sopra enunciati paiono rispondere a questi parametri.

Nel caso il prezzo della ricarica sia praticato a misura (cioè a quantità di energia elettrica erogata all'automobilista) si pongono però due problemi.

Da una parte, a fronte di un prezzo a misura, sarebbe necessario uno strumento ufficialmente certificato in grado di verificare tale misura (e pare che allo stato non ve ne siano) e dall'altra vi è chi sostiene che con il prezzo a consumo si avrebbe una attività tipica di vendita di energia, riservata a soggetti registrati come venditori di energia al pubblico e sottoposta quindi a tutta la relativa disciplina regolatoria per tale attività.

Riguardo il primo aspetto la questione appare più tecnologica e di buona amministrazione che normativa. Occorre individuare e fare sì che siano velocemente certificati strumenti in grado di documentare la quantità di energia elettrica trasferita per consentire prezzi a misura, coerenti con le esigenze di trasparenza imposte dalla normativa comunitaria. Va tenuto presente fra l'altro che l'Articolo 4 comma 7 della Direttiva 2014/94 prescrive che, ove tecnicamente possibile e economicamente ragionevole, i punti di ricarica accessibili al pubblico dovrebbero essere dotati anche di sistemi di misurazione intelligente. Comunque nelle more del completamento di tale attività, le esigenze di trasparenza nelle condizioni di pagamento possono essere soddisfatte facendo riferimento ad uno qualsiasi dei criteri di commisurazione del costo del servizio diversi dalla vendita a misura dell'energia, fra le quali il più semplice è certamente il corrispettivo fisso per ciascuna ricarica o per periodo di tempo.

Non pare invece condivisibile l'assunto che il servizio di ricarica con corrispettivo a misura implichi la applicabilità della disciplina regolatoria in materia di vendita e trasformi l'automobilista nel cliente finale ai fini della disciplina in materia di energia elettrica. Come si è visto infatti il dispacciamento in prelievo e i criteri di quantificazione delle tariffe elettriche sono riferiti al gestore della colonnina e ai suoi consumi e lo stesso Articolo 4 comma 8 della Direttiva 94/2014 garantisce la applicabilità della disciplina regolatoria in materia di vendita di energia solo fino al punto di connessione del gestore della colonnina e non al punto di rifornimento dell'automobilista, a prescindere dalla qualifica civilistica che assuma il rapporto fra gestore della colonnina e automobilista .

Su tutti questi aspetti è comunque necessario un urgente chiarimento nella normativa nazionale, anche perché le incertezze normative sulla tipologia e qualificazione del servizio di ricarica e quindi del suo corrispettivo sono una delle cause principali dei ritardi nella realizzazione di metodi di pagamento standardizzati tramite carta di credito e comunque costituiscono una barriera all'ingresso in questo mercato per chi già non vi operi come venditore di energia elettrica.

PAPER
7/2016 - MOBILITÀ

Energia Media

Milano / Roma

comunicazione@energiamedia.it

www.energiamedia.it