FEDERAZIONE NAZIONALE IMPRESE ELETTROTECNICHE ED ELETTRONICHE

ANIE Rinnovabili

Milano, 6 luglio 2020

Spettabile
ARERA

Inviata a mezzo mail a:
info@arera.it

Documento di consultazione 201/2020/R/EEL "Orientamenti relativi alla partecipazione dei veicoli elettrici al mercato per il servizio di dispacciamento, per il tramite delle infrastrutture di ricarica dotate di tecnologia vehicle to grid"

Considerazioni generali

Si evidenzia che il DM 30 gennaio 2020, prevedendo all'art. 4 che ARERA provveda "*alla copertura, anche in via forfettaria, dei costi aggiuntivi connessi alla installazione dei dispositivi e dei sistemi di misura necessari ad assicurare, per entrambe le configurazioni V1G e V2G, l'interazione tra veicolo e rete elettrica, nonché l'interlocuzione tra il gestore dell'infrastruttura di ricarica e il gestore dell'UVAM di cui fanno parte*", disattende il principio di neutralità tecnologica adottato da codesta Autorità per la delibera 300/2017.

Si segnala che a pagina 11 del documento di consultazione l'Autorità prevede che il gestore delle infrastrutture di ricarica con tecnologia vehicle to grid (configurazione V1G o V2G), per il tramite del proprio BSP, evidenzi le caratteristiche delle medesime infrastrutture di ricarica, prevedendo che sarà necessario presentare la dichiarazione o la certificazione, quando sarà disponibile, attestante che i dispositivi presenti siano realizzati e installati nel rispetto delle specifiche tecniche attualmente in corso di definizione presso il CEI. A tal riguardo si segnala che nei progetti pilota ex delibera 300/2017 ma più in generale per la partecipazione al mercato dei servizi di dispacciamento, non è richiesta alcuna certificazione di dispositivi ai sensi delle norme di connessione. Pertanto è necessario mantenere tale approccio evitando che le norme di connessione CEI 0-16 e CEI 0-21 impongano la certificazione di questi dispositivi.

Viale Lancetti, 43
20158 Milano
C.F. 80102270156
Tel. +39 023264.666
rinnovabili@anie.it

Risposte ai quesiti

S1. Si ravvisa, invece, la presenza di barriere tecniche che impediscano l'inserimento nelle UVAM dei punti di connessione afferenti alle infrastrutture di ricarica? Quali?

Non si ravvisano barriere tecniche. Si segnala che in ambito IEC 63110 si sta definendo il protocollo di comunicazione delle infrastrutture di ricarica elettrica tra la colonnina e il charge point operator e quindi appare opportuno attendere la definizione di questa IEC per poterlo tenere in considerazione.

S2. Si condivide la proposta di estensione a tutte le UVAM della riduzione, a 200 kW, della capacità minima modulabile?

Si condivide la proposta di revisionare la potenza modulabile del progetto pilota UVAM, portandola da 1 MW a 0,2 MW, in quanto la finalità del progetto pilota UVAM è proprio quello di aggregare tra loro unità di produzione e/o di consumo, tra cui anche le infrastrutture di ricarica.

S3. Si ritiene, invece, che altre semplificazioni possano essere valutate nel rispetto della neutralità tecnologica e dei requisiti necessari per l'erogazione dei servizi ancillari? Se sì, quali?

Non si ritiene al momento necessario introdurre ulteriori semplificazioni rispetto a quanto già introdotto con la delibera 153/2020.

Si evidenzia, però, che la maggiore difficoltà riguarda la fase di qualifica dell'UVAM, in quanto risulta molto farraginosa l'interlocuzione tra TSO e DSO per l'annessione all'UVAM delle utenze collegate in BT. È auspicato un intervento di ARERA che definisca una procedura semplice e fluida che veda coinvolti TSO, DSO e BSP, in modo che quest'ultimo possa abilitare tempestivamente le proprie UVAM a MSD.

S4. Quali altri elementi preliminari potrebbero essere individuati fin d'ora ai fini della quantificazione del contributo?

Si condividono tutti gli elementi riportati da ARERA nel documento di consultazione e si segnala, con riferimento alla previsione di revisionare la valorizzazione del contributo, che sarà necessario tenere in considerazione la tempistica intercorrente tra produzione, immagazzinamento ed installazione dei dispositivi e quella della revisione del contributo, al fine di garantire coerenza tra dinamiche di mercato e quantificazione dei costi addizionali.

S5. Quali altre considerazioni potrebbero essere presentate in relazione alle modalità di erogazione del contributo?

Si condivide la proposta di erogazione del contributo in modalità una tantum ed in più anni consecutivi a fronte dell'effettiva disponibilità a fornire servizi ancillari nell'ambito del progetto pilota UVAM. Si concorda altresì che il contributo venga erogato entro il 31 gennaio dell'anno successivo.

Si considera, invece, troppo complicata la procedura di verifica dell'effettiva disponibilità a fornire servizi ancillari da parte di Terna. Partendo dal presupposto che il BSP, che ha abilitato una UVAM impiegando tempo e risorse, avrà tutto l'interesse a rendere effettivamente disponibili le risorse; pertanto si propone che l'abilitazione dell'UVAM sia sufficiente a determinare il grado di disponibilità (inoltre per le risorse UVAM approvvigionate a termine, rappresentative della maggior parte delle UVAM oggi operanti sul mercato, c'è l'obbligo di disponibilità in tutti i giorni feriali dalle ore 14.00 alle ore 20.00). Si chiede, quindi, di non effettuare la verifica di effettiva disponibilità per almeno due ore al giorno anche non consecutive. Nel caso in cui il BSP disabiliti l'UVAM da MSD si determina il valore del contributo da riconoscere all'infrastruttura di ricarica sulla base delle mensilità in cui l'UVAM è stata abilitata. Si consideri anche che l'erogazione del contributo dovrebbe essere riconosciuto nel caso in cui l'infrastruttura di ricarica passi da una UVAM ad un'altra per il periodo residuo (si pensi a quanto prevede la delibera 153/2020 nel considerato di pag. 7 e cioè "*qualora le richiamate verifiche di coerenza, con riferimento al medesimo punto non trattato su base oraria, abbiano esito negativo per due mesi anche non consecutivi nello stesso anno solare, Terna (oltre ad applicare la penale di cui al precedente alinea) elimini il punto non trattato su base oraria dall'UVAM di appartenenza a decorrere dal primo giorno del mese successivo al secondo mese in cui è stato riscontrato l'esito negativo della verifica di coerenza. Il punto non trattato su base oraria escluso non può essere riammesso nell'UVAM del medesimo BSP prima che siano trascorsi 180 giorni dalla data di esclusione, ovvero può essere subito inserito in una UVAM nella titolarità di un altro BSP*".

Si suggerisce, come già anticipato nelle considerazioni generali, di evitare la certificazione dei dispositivi per la conformità a requisiti tecnici minimi necessari per la partecipazione al mercato dei servizi di dispacciamento.

Da ultimo si ritiene opportuno un chiarimento da parte di ARERA in materia di DM FER 4 luglio 2019, ritenendo che l'infrastruttura di ricarica elettrica abbinata ad un impianto a fonte rinnovabile beneficiario di tariffa incentivante ha diritto al contributo a copertura dei costi aggiuntivi per l'abilitazione a MSD.

S6. Si ritiene, invece, preferibile che l'erogazione del contributo sia effettuata dal GSE (nel caso in cui fossero necessarie ulteriori valutazioni specifiche finalizzate alla quantificazione caso per caso del contributo stesso, in quanto soggetto terzo avente già una parte attiva ai fini dell'attuazione del decreto ministeriale 30 gennaio 2020, ai sensi dell'articolo 5 del medesimo), previa verifica da parte di Terna dell'effettiva disponibilità a fornire servizi ancillari nell'ambito del progetto pilota UVAM? Perché?

I corrispettivi di uplift sono da sempre gestiti da Terna e si preferisce che sia Terna ad erogare il contributo al BSP per le infrastrutture di ricarica abilitate in MSD. D'altronde è Terna il soggetto che beneficia delle prestazioni dell'UVAM, che quindi è l'unico soggetto che può effettuare la verifica dell'effettiva disponibilità a fornire servizi ancillari e che è in grado di determinare il contributo da erogare. Questa soluzione è preferibile perché meno burocratica di quella che vedrebbe il GSE in qualità di erogatore; infatti il rapporto contrattuale sarebbe esclusivamente tra BSP e Terna.

S7. Quali altre considerazioni potrebbero essere presentate in relazione alle modalità di erogazione dello scambio sul posto?

Non si rilevano ulteriori considerazioni sulla modalità di erogazione dello scambio sul posto.

Si intende manifestare la preferenza di ANIE all'Opzione 1 relativamente al trattamento dell'energia elettrica prelevata e successivamente re-immessa in rete da tutti i sistemi di accumulo, vale a dire "*tutta l'energia elettrica prelevata dalla rete e destinata ad alimentare i sistemi di accumulo ai fini della successiva re-immissione in rete è associata al punto di immissione (anziché al punto di prelievo) ed è, quindi, trattata come energia elettrica immessa negativa in tutte le fasi della regolazione (cioè nella fase di programmazione, di negoziazione e di applicazione delle componenti tariffarie). In particolare e per quanto qui rileva, nella fase di applicazione delle componenti tariffarie, l'energia elettrica in oggetto non sarebbe neanche presa in considerazione, essendo*

trattata come energia elettrica immessa (alla quale non si applicano le componenti tariffarie di trasmissione e di distribuzione, ivi incluse quelle a copertura degli oneri generali di sistema)"

S8. Quali altri elementi previsti dal decreto ministeriale 30 gennaio 2020 potrebbero richiedere ulteriori puntualizzazioni per quanto di competenza dell'Autorità? Perchè?

Secondo ANIE il consenso deve essere sempre esplicito indipendentemente dal fatto che un'infrastruttura di ricarica elettrica sia privata o pubblica. La motivazione risiede nel fatto che l'utente proprietario del veicolo elettrico sottoscrive un contratto di fornitura di energia elettrica per il rifornimento del veicolo e la disponibilità a prestare servizi ancillari con un *service provider* e non con il gestore dell'infrastruttura di ricarica. Inoltre la disponibilità a prestare servizi ancillari varia da utente a utente in funzione di quanto sottoscritto col service provider, mentre il gestore dell'infrastruttura di ricarica potrebbe gestire il servizio ancillare in ore diverse da quelle sottoscritte dall'utente con il service provider e far trovare all'utente uno stato di ricarica delle batterie diverso da quello che l'utente si aspetta. Inoltre prestare un servizio ancillare in MSD è fonte di ricavo per il gestore dell'infrastruttura di ricarica che dovrebbe almeno pattuire preventivamente con l'utente il beneficio da riconoscere a quest'ultimo.