

# Audizione Acea

Commissione 10<sup>a</sup> industria, commercio,  
turismo

**Senato della Repubblica**

*Affare assegnato sul settore dell'automotive italiano e  
le implicazioni in termini di competitività conseguenti  
alla transizione alla propulsione elettrica (atto n. 396)*

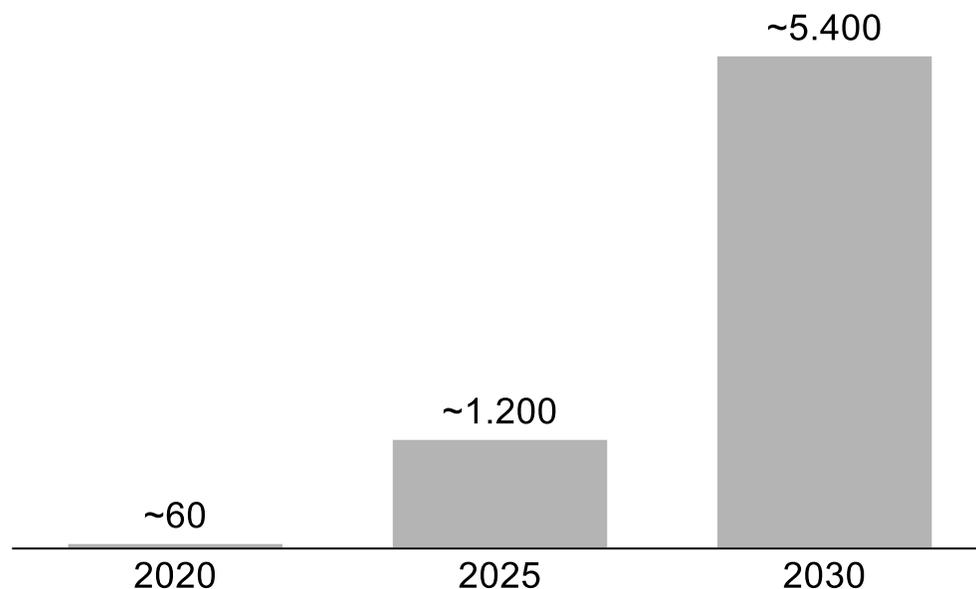
Valerio Marra – Responsabile Direzione COMMERCIALE E TRADING

# Prevista una forte diffusione dei veicoli elettrici in Italia, accompagnata un'importante crescita delle infrastrutture di ricarica (IdR) necessarie

## Numero di veicoli elettrici in Italia (K)<sup>1</sup> – Scenario Moderato

Migliaia di veicoli elettrici e colonnine di ricarica (Hp: 1 colonnina corrisponde a 2 punti di ricarica)

Fonte: Smart Mobility Report 2019 – PoliMi



Numero di Infrastrutture di ricarica (K)<sup>1</sup>

~6

~16

~29

## Potenziali rischi



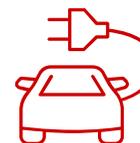
**Bassi investimenti iniziali in IdR** per via dei costi elevati e ritorni attualmente incerti



**Accentuarsi dell'e-mobility divide**, con lo sviluppo di IdR solo in specifiche aree del Paese



**Competizione limitata in ambito CPO** viste le importanti barriere all'entrata



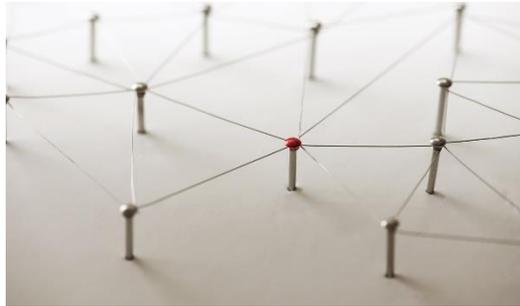
**Emergere di standard tecnologici diversi** e non regolati / standardizzati

<sup>1</sup>Smart Mobility Report 2019 – PoliMi (proiezioni nello scenario «Moderato» in migliaia)

# Identificati alcuni fattori fondamentali per uno sviluppo ed una crescita sostenibili del mercato della mobilità elettrica in Italia

## Fattori abilitanti per lo sviluppo sostenibile del mercato della mobilità elettrica

### Sviluppo di una regia nazionale unica



- **Creazione di un regia nazionale unica** per la promozione di investimenti in tutto il paese
- **Riduzione del «e-mobility divide»**, tramite lo sviluppo di una rete nazionale di IdR
- **Facilitazione dell'accesso al mercato dei player locali** e aumento della competizione

### Riduzione del costo EE per la ricarica pubblica



- **Riduzione del costo della componente BTVE** (bassa tensione veicoli elettrici) per la ricarica pubblica
- **Facilitazione della sostenibilità economica degli investimenti** e della competitività sul mercato

### Incremento della durata delle concessioni



- Definizione di un **limite minimo di almeno 8 anni per la durata delle concessioni di suolo pubblico** per l'installazione e gestione di infrastrutture di ricarica
  - Attualmente concessioni variabili a seconda del Comune di riferimento
- **Semplificazione processo di permitting**

### Standardizzazione tecnologica



- **Standardizzazione tecnologica delle infrastrutture di ricarica** per:
  - assicurare lo sviluppo e la diffusione di **tecnologie sicure e all'avanguardia** (eg. **vehicle to grid**)
  - **favorire l'interoperabilità** tra tutti i veicoli e le infrastrutture

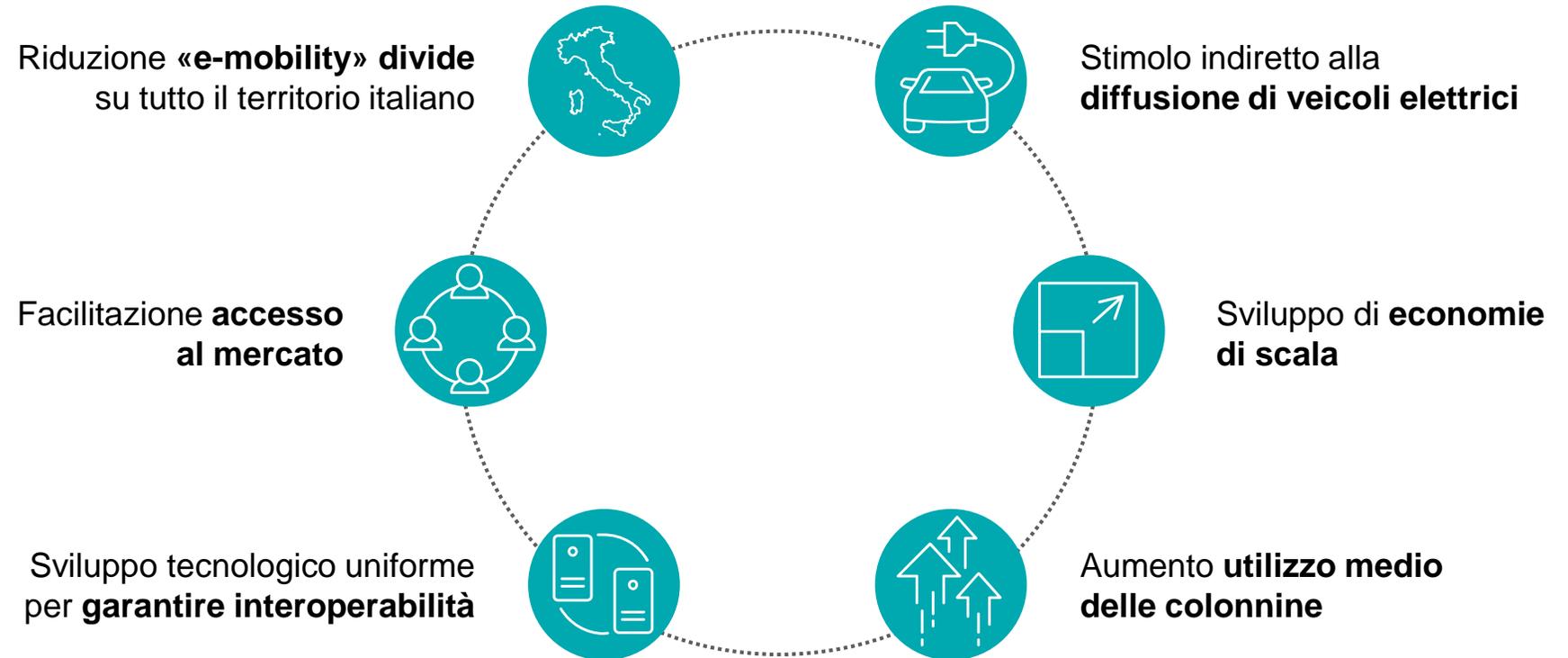
# Necessario favorire la creazione di una regia nazionale unica per lo sviluppo di un'ampia rete di infrastrutture su suolo pubblico in tutto il paese

## REGIA NAZIONALE UNICA

### Premessa

- Fondamentale unire la **crescente diffusione di veicoli elettrici** ad una **rete capillare di IdR** (infrastrutture di ricarica)
- Necessari **importanti investimenti** per lo sviluppo di una **rete nazionale di IdR**
- Ipotizzata la creazione di una **regia nazionale unica quale collettore di diversi stakeholder** in ambito di mobilità elettrica

### Benefici di una regia nazionale unica per lo sviluppo delle Infrastrutture di Ricarica



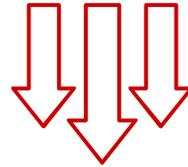
# La riduzione del costo dell'energia per la ricarica pubblica favorirebbe gli investimenti in IdR, garantendo una maggior copertura territoriale

## COSTO EE PER RICARICA DI VEICOLI

### Premessa

- Previsto un **elevato costo della componente BTVE** per la ricarica pubblica di veicoli elettrici
- I **prezzi di ricarica** al cliente finale sono fortemente **influenzati dal costo di EE**

### Proposta di riduzione delle tariffe di EE per la ricarica pubblica e relativi benefici



#### Riduzione delle tariffe BTVE

sia per quanto riguarda gli oneri di sistema che gli oneri di rete, avvicinandole alle tariffe domestiche



Maggiore **capacità di investimento in IdR**



Possibilità di **copertura territoriale più ampia**



Possibilità di **sviluppo dei mercati CPO e MSP**

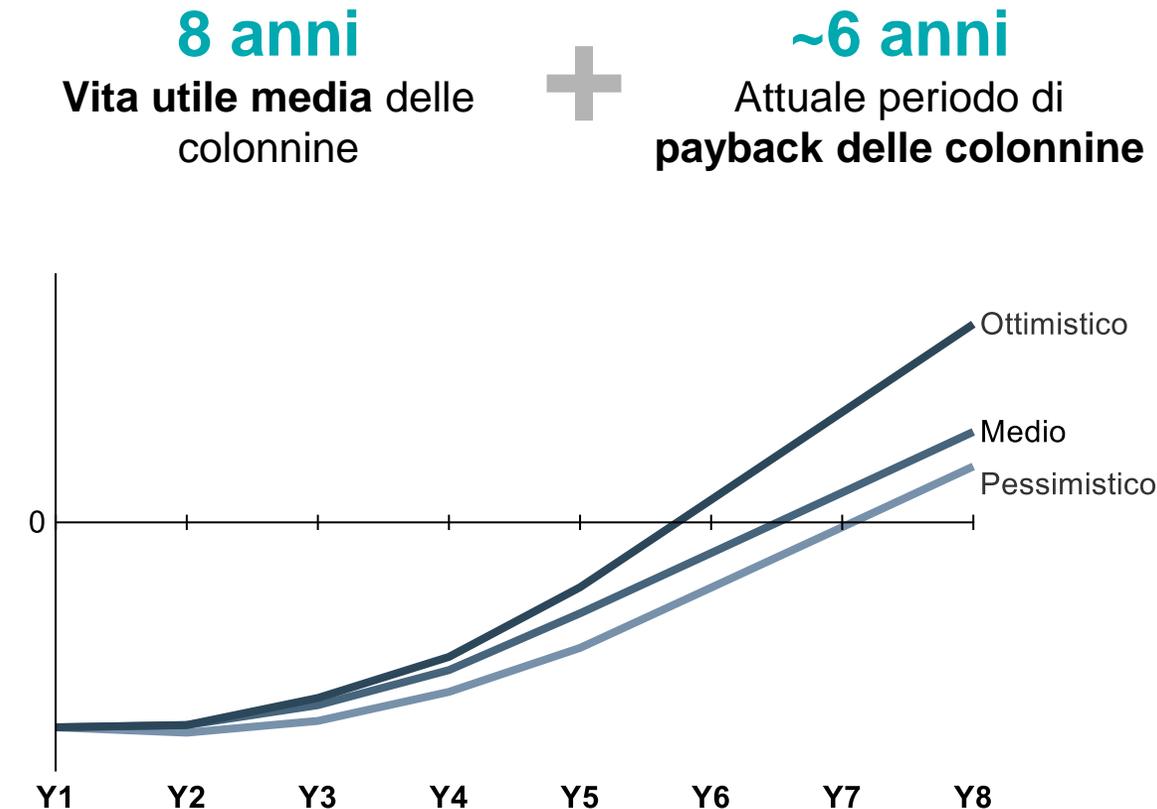
# La durata delle concessioni per IdR su suolo pubblico rappresenta una variabile fondamentale da considerare nel valutare gli investimenti

## DURATA DELLE CONCESSIONI PUBBLICHE

### Premessa

- Il mercato della mobilità elettrica lato CPO prevede **forti investimenti iniziali per le IdR**
- **Ritorni dagli investimenti spesso incerti** e dipendenti dalla frequenza di utilizzo delle colonnine
- La limitata diffusione dei veicoli elettrici fa sì che vi sia una **sostenibilità economica degli investimenti solo nel lungo periodo**

### Vita utile e payback delle Infrastrutture di Ricarica



Prevedere un **limite minimo della durata delle concessioni pubbliche di almeno 8 anni** faciliterebbe la generazione di un ritorno adeguato agli investimenti necessari per le Infrastrutture di Ricarica

Inoltre **la semplificazione del processo di permitting** faciliterebbe l'ingresso di più CPO

# Le forti innovazioni nel campo della ricarica elettrica (es. Vehicle-to-Grid) suggeriscono la necessità di una standardizzazione tecnologica

## STANDARDIZZAZIONE TECNOLOGICA

### Premessa

- Ad oggi possibilità di ricarica in **AC (quick)** e **DC (fast)**, con diversi standard e tipologie di prese / connettori
- Si registrano forti innovazioni per le IdR relative a **potenze e velocità di ricarica sempre maggiori, nonché a soluzioni V2G (Vehicle-to-Grid)**
- **Emanato il 30 Gennaio il Decreto «Vehicle-to-Grid»** volto a diffondere l'omonima tecnologia

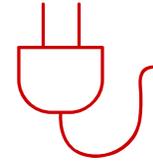
### Standardizzazione tecnologica su 3 livelli

#### Regolamentazione dei sistemi di Vehicle-to-Grid



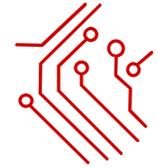
- Integrare quanto previsto dal Decreto «V2G» per favorire ulteriormente la **partecipazione al mercato dei servizi dei veicoli elettrici tramite V2G**
  - es. ampliamento dei servizi erogabili tramite V2G

#### Standardizzazione dell'interfaccia veicolo / colonnina



- Favorire la standardizzazione relativa a **prese e connettori per la ricarica**, in particolare per la ricarica in DC
  - es. presa di Tipo 2 è ormai standard per le ricariche in AC

#### Standardizzazione dei sistemi di gestione delle IdR



- Favorire la standardizzazione dei **protocolli di comunicazione per la gestione delle IdR**
- Conseguente semplificazione dell'**interoperabilità tra CPO e MSP diversi**

aceea