

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*

Documento per la consultazione 201/2020/R/eel del 3 giugno 2020

Osservazioni di Elettricità Futura

6 luglio 2020

Osservazioni generali

Accogliamo positivamente la presente consultazione condividendo l'importanza della definizione di tutti gli elementi necessari per permettere la partecipazione al MSD dei veicoli elettrici tramite le infrastrutture di ricarica con tecnologia *vehicle to grid*.

Auspichiamo un rapido completamento da parte del CEI delle verifiche sulle specifiche tecniche minime che i dispositivi e misuratori da installare o già presenti presso le colonnine dovranno possedere ai fini dell'erogazione dei servizi ancillari, in vista della seconda consultazione di dettaglio relativa alla copertura dei costi per la fornitura del servizio. Riteniamo tuttavia opportuno che l'individuazione di tali requisiti tecnici non debba essere fatta ai soli fini di regolazione dei servizi di terziaria, ma in senso più ampio.

Auspichiamo infatti che l'Autorità non limiti i servizi ancillari che i veicoli elettrici potranno fornire grazie alle infrastrutture *vehicle to grid* alla sola riserva terziaria, ma - in linea con gli orientamenti dello stesso Decreto e con la prospettata esigenza di *integrare la regolazione del dispacciamento per garantire un'adeguata partecipazione delle infrastrutture di ricarica tenendo conto delle caratteristiche delle stesse nonché delle esigenze dei veicoli per la mobilità* - preveda anche quelli di riserva primaria o rapida, ed estenda anche a fasce orarie diverse da quelle indicate nel DCO la partecipazione. Abilitare le infrastrutture di ricarica a fornire servizi con erogazione più rapida in tutti i momenti della giornata permetterebbe di sfruttare al massimo le potenzialità di questa tecnologia, incentivare lo sviluppo e la diffusione nel territorio nazionale e, in ultima analisi, efficientare il bilanciamento del sistema elettrico.

Da ultimo, evidenziamo come la diffusione sempre crescente della partecipazione al mercato dei servizi di unità di piccola taglia connesse alle reti di distribuzione renderà sempre più rilevante la funzione del DSO. È quindi essenziale che l'Autorità, in concerto con Terna, concretizzi le proposte elaborate all'interno del DCO 322/2019/R/eel per rafforzare quanto prima il ruolo delle imprese di distribuzione sia come facilitatrici neutrali per l'approvvigionamento di servizi ancillari globali sia come acquirenti di servizi locali, avviando quanto prima una fase di sperimentazione con appositi progetti pilota.

Osservazioni di dettaglio

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?

Da un punto di vista tecnico-ingegneristico, concordiamo con l'Autorità, in quanto non rileviamo barriere che potrebbero impedire l'inserimento delle infrastrutture di ricarica *vehicle to grid* all'interno delle UVAM.

Evidenziamo invece possibili barriere di carattere gestionale. Le fasce orarie previste, coerenti con la fornitura di servizi di riserva terziaria, potrebbero coincidere con quelle nelle quali i veicoli saranno più utilizzati (quindi non collegati alle infrastrutture di ricarica), con possibili implicazioni in termini di indisponibilità delle risorse.

Come specificato in premessa inoltre riteniamo importante che il contributo delle infrastrutture di ricarica *vehicle to grid* per garantire la flessibilità del sistema sia massimizzato consentendo loro di fornire nel corso di tutta la giornata non solo la riserva terziaria e di bilanciamento, ma anche altri servizi con erogazione più rapida, tra cui ad esempio la riserva primaria rapida. Le infrastrutture *vehicle to grid* potrebbero contribuire a erogare diversi servizi ancillari sia nella rampa serale che nelle ore notturne. Ore in cui, non circolando, rimarrebbero collegate alle colonnine di ricarica e potrebbero contribuire costantemente e per un periodo di tempo maggiore al bilanciamento del sistema.

La maggiore diffusione della tecnologia *vehicle to grid* e l'estensione dei servizi previsti, ulteriori rispetto a quelli forniti nell'ambito del progetto UVAM, dovrà necessariamente prevedere una rivalutazione delle barriere tecniche per la loro abilitazione.

Riteniamo infine che l'attesa diffusione di questa tecnologia e la progressiva abilitazione di un numero considerevole di infrastrutture di ricarica potrebbe in prospettiva comportare attività operative aggiuntive per il DSO nella verifica dei vincoli di esercizio relativi a tali colonnine. In funzione delle caratteristiche dei servizi cui queste risorse saranno abilitate, potrebbe essere necessario coinvolgere maggiormente il DSO nelle attività di validazione, anche in prossimità del tempo reale, previste dalla Delibera 300/2017/R/eel (cfr. art. 3.6).

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

In merito alla riduzione del limite della capacità minima modulabile da 1 MW a 0,2 MW, evidenziamo che questa potrebbe comportare per BSP e DSO attività operative aggiuntive nella gestione e abilitazione delle risorse costituenti le UVAM, oltre che avere impatti negativi sui costi. La modulabilità di quantità di potenza così ridotte non sarebbe sufficiente a compensare i costi fissi necessari per la gestione dell'UVAM, potenzialmente disincentivando alcuni operatori a investire in un progetto simile.

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?

Riprendendo quanto espresso in risposta alla domanda S1, riteniamo che un fattore in grado di semplificare ulteriormente la diffusione delle infrastrutture di ricarica e la loro abilitazione al MSD sia rappresentato dalla possibilità di fornire un'ampia gamma di servizi ancillari, invece che la sola riserva terziaria, così come l'estensione della fascia di presentazione delle offerte, in assenza della quale è improbabile un'adesione massiva e la possibilità di offrire la disponibilità del servizio anche soltanto in specifiche ore della giornata (tipicamente quelle serali e notturne che vedono minori conflitti con le esigenze primarie di mobilità), massimizzando così la partecipazione anche degli utenti domestici con maggiore concorrenza sul mercato.

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

In attesa che il CEI definisca le specifiche tecniche minime dei dispositivi di misurazione da installare presso le infrastrutture di ricarica, adottando, a tale scopo, un approccio olistico e *future proof* in modo che tali specifiche tecniche minime siano definite prendendo in considerazione l'intera gamma di servizi erogabili attraverso la tecnologia *vehicle to grid* (non dei soli servizi che ad oggi possono essere forniti attraverso UVAM) concordiamo con gli orientamenti preliminari espressi nel DCO riguardo la quantificazione del contributo a copertura dei costi aggiuntivi delle infrastrutture di ricarica ai fini dell'erogazione dei servizi ancillari.

Riteniamo che il contributo debba essere quantificato sia sulla base della gamma complessiva di servizi che l'infrastruttura di ricarica *vehicle to grid* sarà in grado di fornire ai fini del bilanciamento che dell'evoluzione tecnologica dei dispositivi e i misuratori installati sul punto di connessione. Il contributo prospettato nel DCO dovrebbe infatti essere aumentato nel caso in cui, come da noi proposto, le infrastrutture *vehicle to grid* dovessero fornire servizi aggiuntivi a quelli proposti nel DCO, quale la riserva primaria. Così facendo, sarebbe possibile coprire adeguatamente i costi totali sostenuti per abilitare l'unità a erogare molteplici servizi ancillari.

Riteniamo inoltre che l'entità del contributo debba essere commisurata all'effettiva possibilità di orientare le scelte degli utenti per favorire la partecipazione della tecnologia *vehicle to grid* alla fornitura dei servizi. Ad esempio, un adeguato sostegno potrebbe indirizzare un utilizzo di flotte aziendali programmato in modo da renderli quanto possibile disponibili alla fornitura dei servizi.

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

Riteniamo opportuno sottolineare come i contributi atti a finanziare la partecipazione delle infrastrutture *vehicle to grid* al progetto UVAM vadano opportunamente distinti dai premi derivanti dalla contrattualizzazione a termine di tutta la capacità aggregata qualificata atta a fornire servizi ancillari.

Il contributo connesso alla copertura dei costi sostenuti dalle infrastrutture di ricarica deve essere aggiuntivo al premio fisso offerto ai gestori delle UVAM per la contrattualizzazione a termine della capacità aggregata, e deve riflettere in maniera adeguata i costi addizionali legati alle soluzioni tecnologiche V1G e V2G.

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?

Poiché l'onere connesso alla copertura dei costi per l'installazione di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici di tipo *vehicle to grid* atte ad erogare i servizi ausiliari sarà coperto dalla componente tariffaria *uplift*, la cui quantificazione viene determinata da TERNA in base ai costi sostenuti per garantire il corretto dispacciamento, riteniamo preferibile che l'erogazione del contributo sia effettuata dal TSO stesso.

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

Concordiamo con la valutazione effettuata dall'Autorità sull'opzione 1, in quanto preferibile alla opzione 2.

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

Concordiamo con le proposte preliminari presentate nel DCO per l'acquisizione del consenso per l'utilizzo dei veicoli elettrici ai fini del bilanciamento. Riteniamo opportuno che sia garantito che le misure proposte siano in grado di proteggere efficacemente gli operatori da potenziali contestazioni o azioni legali da parte dei detentori dei veicoli elettrici.

Riteniamo tuttavia importante che sia data facoltà agli operatori, partendo dalle proposte elaborate nella consultazione, di stabilire requisiti minimi e strumenti per l'acquisizione del consenso dei detentori delle auto elettriche.