

Le tariffe al "microscopio"

COSA PAGANO ESATTAMENTE GLI UTENTI FINALI QUANDO RICARICANO IL PROPRIO VEICOLO ELETTRICO? COSA INCIDE SUI COSTI E COME INFLUISCE SU QUESTI ULTIMI L'INTEROPERABILITÀ GARANTITA DAGLI EMSP? ECCO UNA PANORAMICA PER SPIEGARE LE DINAMICHE CHE REGOLANO IL MERCATO

DI FEDERICA MUSTO

Rartiamo da qualche numero. A metà luglio 2024 (data in cui questo articolo viene scritto), i veicoli elettrici in Italia sono 251.023. Da inizio anno, ci sono state 34.709 nuove immatricolazioni, spinte dagli incentivi di inizio giugno, esauriti in poche ore per i veicoli full electric. A giugno 2024, le nuove immatricolazioni di auto elettriche sono state 13.285, con una quota di mercato dell'8,27%, rappresentando il 3,9% delle immatricolazioni del primo semestre. Guardando invece ai dati sull'infrastruttura, a marzo 2024 c'erano 54.164 punti di ricarica in 28.633 stazioni e 18.676 location. Negli ultimi quattro anni, i punti di ricarica pubblici sono passati da 20.757 a oltre 54mila, con un aumento di 12.991 solo tra il 2023 e il 2024. Il rapporto tra questi numeri è importante per rendersi conto di un fatto: oggi in Italia c'è un punto di ricarica ogni 5,56 auto elettriche, una situazione migliore rispetto a Paesi come Francia, Inghilterra e Germania.

Se da un lato questi numeri garantiscono di trovare quasi sempre la colonnina di ricarica libera quando occorre, dall'altro determinano ancora una bassa percentuale di utilizzo dell'infrastruttura, il che si ripercuote sul ritorno d'investimento delle aziende che stanno investendo nella realizzazione della rete di ricarica e, di conseguenza, sui costi di ricarica. In questo contesto di crescita, un ruolo rilevante nell'andamento del mercato è svolto dall'infrastruttura e, in particolare, il sistema tariffario a esse associato. Di recente, infatti, le tariffe hanno subito significativi aumenti, suscitando preoccupazioni tra i consumatori e gli operatori del settore. Se da un lato le tariffe al consumo sono lievitare fino a oltre un terzo del proprio valore di inizio 2023, dall'altro i proprietari di Bev hanno anche visto l'eliminazione di molti degli abbonamenti che gli avevano garantito, fino a metà 2023, di caricare i propri veicoli elettrici a costi veramente contenuti. Per comprendere la logica di tali cambiamenti è necessario in primo luogo capire

come sono composte le tariffe per la ricarica dei veicoli elettrici in Italia, quali voci ne influenzano il prezzo e a quali normative sono sottoposte da parte dell'autorità.

Composizione della tariffa di ricarica

Il primo passo per capire cosa determina le tariffe per la ricarica dei veicoli elettrici è comprendere le diverse voci di spesa che il Cpo - l'azienda che ha costruito e che gestisce l'infrastruttura di ricarica - deve pagare al suo fornitore di energia. Questo perché una colonnina di ricarica - o una stazione di ricarica, qualora il punto di prelievo sia unico - è a tutti gli effetti un Pod e il Cpo l'utente proprietario di tale Pod, che riceverà di conseguenza una bolletta per molti versi simile a quella pagata per una utenza domestica/commerciale. La bolletta elettrica pagata da qualunque cliente per la fornitura di energia è composta sostanzialmente da quattro macro voci di spesa: la materia energia, il trasporto e la gestione del contatore (Pod), gli oneri generali di sistema e su tutto le tasse e le imposte, dunque IVA e accise. Vediamo le voci nel dettaglio. La materia energia rappresenta il costo dell'energia elettrica utilizzata dagli utenti. È un elemento complesso che riflette il costo reale dell'energia consumata e la sua valutazione dipende da vari fattori, inclusi i contratti di fornitura, le dinamiche del mercato elettrico e le regolazioni tariffarie. Il suo costo comprende principalmente i seguenti elementi: il prezzo dell'energia elettrica, ossia il costo effettivo dell'energia acquistata sul mercato elettrico,

che può variare a seconda delle condizioni di mercato e dei contratti tra i fornitori e i produttori di energia; i costi di approvvigionamento, che includono i costi sostenuti dai fornitori per l'acquisto e la fornitura dell'energia, e quelli di dispacciamento, ovvero i costi di bilanciamento della rete che deve essere continuamente mantenuta in equilibrio tra la quota prodotta e quella consumata; e le perdite di rete, che sono i costi associati alle perdite di energia durante il trasporto e la distribuzione dell'energia elettrica attraverso la rete. Inoltre, vanno comprese in questo valore anche le componenti di commercializzazione, ossia il costo fisso che copre le spese amministrative e commerciali sostenute dai fornitori per gestire i contratti con i clienti. Come sarà semplice intuire, la voce "materia energia" rappresenta una componente della bolletta la cui entità può variare, a parità di consumi, in funzione del fornitore di energia scelto. Le voci di trasporto e gestione del contatore e gli oneri generali di sistema sono invece regolate da Arera e sono dunque calcolate sulla base di tariffe definite dall'Autorità e differenziate in funzione della tipologia tariffaria di utenza alla quale vengono applicate. Come vedremo in seguito, questo punto è fondamentale per le utenze dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici, in quanto esse godono di una tariffa dedicata chiamata BTVE. Infine, in merito a tasse e imposte, esse sono applicate, in funzione della natura fiscale del cliente, su tutte le precedenti voci. È importante sottolineare, dunque, che in qualità di imposte sulla materia energia, anche le accise sono già presenti all'interno della tariffa





LE VOCI CHE INCIDONO SUL PREZZO FINALE

- > Materia energia
- > Trasporto e gestione (tariffa BTVE definita da Arera)
- > Oneri di sistema
- > Iva e accise
- > Ricarico applicato da Cpo ed Emsp

di ricarica dei veicoli elettrici. Inoltre, quando si tratta di ricarica in aree pubbliche, la responsabilità per l'installazione, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ricade sul gestore del punto di ricarica (Cpo). Questi costi, insieme alla remunerazione del capitale investito nel sistema di ricarica, sono inclusi nel prezzo di vendita del servizio, sia che venga pagato direttamente dal cliente finale sia tramite il fornitore di servizi di mobilità (Emsp). Oltre a questi, gli utenti finali devono considerare anche le spese per la gestione delle transazioni economiche, che comprendono i costi delle telecomunicazioni, lo sviluppo e la manutenzione del software, e le commissioni interbancarie applicate.

La tariffa BTVE

Dal 2018 ai clienti non domestici connessi in bassa o media tensione, vengono applicate tariffe trinome - cioè espresse con tre aliquote, ossia in termini di €/punto/anno, c€/kW/anno e c€/kWh - sia per i servizi di trasporto e gestione del contatore sia per gli oneri generali di sistema. L'aliquota espressa in termini di €/punto/anno è fissa perché associata al punto di fornitura, quella in c€/kW/anno è fissa perché associata alla potenza contrattuale, mentre l'aliquota espressa in c€/kWh è variabile perché associata al volume di energia prelevata. Grazie alla delibera ARG/elt 242/2010, l'Autorità per l'Energia (Arera) ha introdotto la possibilità per i Cpo che hanno sviluppato l'infrastruttura per la ricarica dei veicoli elettrici in luoghi aperti al pubblico, di richiedere l'applicazione di una tariffa dedicata

per i punti di prelievo connessi in bassa tensione e dedicati in via esclusiva alla ricarica di veicoli elettrici, definita BTVE. Il carattere peculiare di questa tariffa è di essere monomia, ovvero basata esclusivamente su un'aliquota espressa in termini di c€/kWh, e dunque senza componenti fisse o in quota di potenza, e per questo pensata per agevolare l'apertura di nuovi punti di ricarica in quanto particolarmente favorevole per i Cpo che vedono abbattuto il peso dei costi fissi annuali. Naturalmente a fronte dell'eliminazione delle quote fisse, le componenti variabili in funzione dell'energia prelevata prevedranno valori nettamente maggiori di quelli applicati alle altre tipologie di utenze.

Questa struttura tariffaria risulta dunque vantaggiosa per il Cpo fino a quando il volume di energia prelevato rimane complessivamente contenuto, ma risulta di base onerosa per il cliente finale che si vede applicare una quota fissa (e non ponderata) su ciascun kWh caricato. Per dare una stima del peso delle diverse voci di costo sulla tariffa finale, rispetto al costo totale della fornitura di energia (componenti amministrative + materia energia), le componenti amministrative pesano circa il 70%. La loro incidenza tuttavia si abbassa a meno del 50% se si considera il prezzo di vendita del servizio di ricarica a consumo al cliente finale.

Il costo dell'interoperabilità

L'interoperabilità delle colonnine è una questione centrale per il mercato dei veicoli elettrici, in quanto influisce direttamente sull'esperienza de-

gli utenti e sulla diffusione della mobilità elettrica (abbiamo fatto un approfondimento sul tema in un articolo precedente).

Tuttavia una delle principali criticità legate all'interoperabilità riguarda la variabilità dei prezzi applicati dai diversi e-mobility service provider sullo stesso punto di ricarica. La base di partenza per questo discorso è l'assunto che il servizio di ricarica di veicoli elettrici in luoghi aperti al pubblico si deve sviluppare in concorrenza (Direttiva 2014/94/UE), e pertanto la determinazione dei prezzi di ricarica non ricade nella regolazione tariffaria dell'Autorità ma è a libera discrezione del provider specifico. Pertanto la disparità dei prezzi applicati al medesimo punto di ricarica può essere dovuta alla tariffa stabilita dal singolo Emsp, alle specifiche degli accordi commerciali siglati tra Cpo e Emsp e ai modelli di business scelti, che potrebbero variare in base alla domanda e all'offerta, alla posizione del punto di ricarica, e al momento della ricarica. Anche specifiche campagne di marketing, sviluppate ad esempio con l'obiettivo di aumentare la base clienti grazie a tariffe lancio particolarmente vantaggiose (è l'esempio degli abbonamenti estremamente vantaggiosi resi disponibili da numerosi Emsp fino a metà 2023), possono determinare una netta variazione del prezzo di ricarica. Infine pure il Paese di residenza dell'utente può determinare delle differenze nelle tariffe applicate, in funzione delle politiche fiscali nazionali, dei costi di infrastruttura e delle regolamentazioni locali. In generale, operatori paneuropei - sebbene con tariffe che possono variare leggermente di Paese in Paese - hanno più probabilità di mantenere i prezzi contenuti equilibrando le tariffe grazie ai minori costi nei Paesi in cui riescono a ottenere i prezzi più concorrenziali.

Evoluzione delle tariffe e possibili soluzioni

Il decreto Afir dell'Unione Europea introduce importanti novità per migliorare l'interoperabilità delle colonnine di ricarica e ridurre il rischio di pagare più del dovuto scegliendo la tariffa più concorrenziale. Una delle principali misure riguarda l'obbligo per i punti di ricarica pubblici di accettare pagamenti ad hoc senza la necessità di sottoscrivere un contratto preventivo. Questo significa che gli utenti potranno utilizzare metodi di pagamento contactless e carte di pagamento direttamente presso le stazioni di ricarica, garantendo un processo più trasparente e accessibile. Inoltre gli Emsp non dovranno applicare commissioni aggiuntive per l'e-roaming transfrontaliero. Dal 13 aprile 2024, tutte le nuove stazioni di ricarica devono essere conformi a queste regole, mentre quelle esistenti con una capacità di 50 kW o più dovranno essere aggiornate entro il 2027. Inoltre, Afir richiede che i prezzi applicati dai fornitori di servizi di mobilità siano ragionevoli, trasparenti e non discriminatori. Gli utenti devono essere informati chiaramente dei costi prima di iniziare la ricarica, attraverso mezzi elettronici largamente supportati e accessibili, che distinguano chiaramente tutte le componenti del prezzo, comprese le eventuali commissioni di roaming.

In pratica, sebbene esistano linee guida generali che mirano a mantenere i prezzi delle ricariche equi e basati sui costi reali più un margine di profitto ragionevole, gli Stati membri dell'UE hanno ancora l'autorità di stabilire regole specifiche sui prezzi, a patto che queste rispettino la direttiva 98/6/CE che garantisce la trasparenza e la correttezza dei prezzi ai consumatori.

