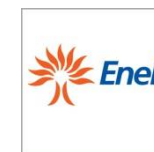
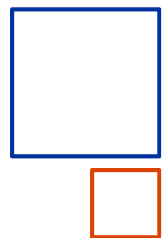


Nuovi paradigmi per il mercato dell'energia: quale approccio antitrust?

Ciro Favia

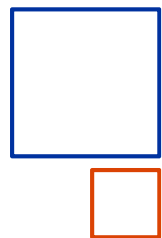
Trento, 17 aprile 2015





«Perhaps more than any other technology, the electric car represents a stark alternative road to the future for the global energy system»

Daniel Yergin (1992 Pulitzer Prize)

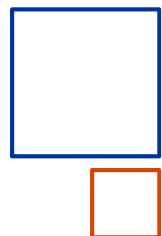


I recenti interventi legislativi a livello comunitario



La spinta verso nuove frontiere nel mercato elettrico è facilitato anche dai forti *input* provenienti dalla Commissione Europea:

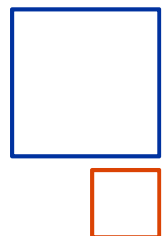
- Pacchetto clima-energia 20/20/20;
- Pacchetto *Clean power for transport* che ha portato all'adozione della direttiva sui combustibili alternativi 2014/94;
- Pacchetto "Unione dell'energia" che ha aggiornato gli obiettivi derivanti dal Pacchetto clima- energia 20/20/20



I presupposti per lo sviluppo del mercato della mobilità elettrica



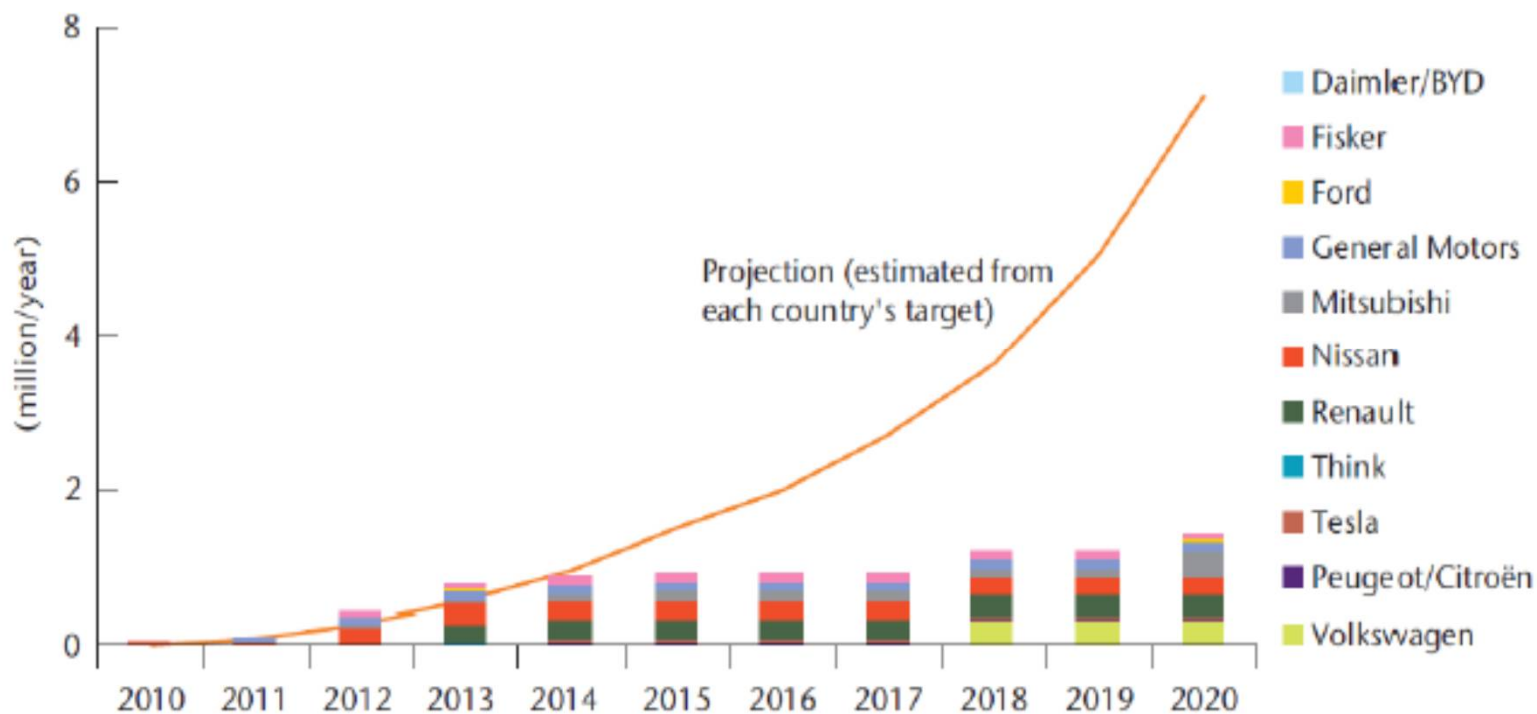
Principali barriere	Soluzioni
<p><i>Vincoli tecnologici</i></p> <p>Autonomia delle batterie limitata e tempi di ricarica elevati</p>	<p>Riduzione del gap con le auto tradizionali:</p> <ul style="list-style-type: none">• autonomia di 250 Km entro il 2017• tempi di ricarica già inferiori ai 10 min• <i>price parity</i> intorno al 2020
<p><i>Esigenze di standardizzazione</i></p> <p>Necessità di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia tra veicoli elettrici e punti di ricarica</p>	<p><i>Standard</i> condivisi a livello comunitario per garantire interfaccia fra veicoli e punti di ricarica</p>
<p><i>Il c.d. Chicken-egg problem</i></p> <p>Le IdR non sono adeguatamente diffuse a causa del numero insufficiente di veicoli che le utilizzano e l'industria non produce veicoli a prezzi competitivi per la carenza di IdR installate sul territorio</p>	<p>Problema ancora attuale: necessario individuare in tempi rapidi il <i>business model</i> più appropriato per la diffusione delle IdR</p>



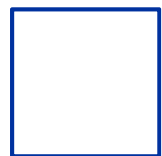
Prospettive di sviluppo del mercato in un contesto di incertezza



Differenza tra gli obiettivi di sviluppo fissati dai Governi per le vendite di veicoli elettrici (*worldwide*) e le previsioni dei produttori d'auto



Fonte: *International Energy Agency, Technology Roadmap, Electric and plug-in hybrid electric vehicles (2011)*. Il grafico è stato riportato anche nello *Staff working document* della Commissione Europea che ha accompagnato la proposta di direttiva sui combustibili alternativi



I possibili *business model* (1/3)

Il modello dell'infrastruttura integrata (c.d. DSO)



Le IdR vengono installate e gestite dall'impresa distributrice nella propria area di concessione



Garantisce accesso non discriminatorio e *multivendor*, indipendentemente dal fornitore di energia elettrica prescelto dal cliente



Garantisce interoperabilità tra tutte le stazioni di ricarica installate sul territorio nazionale



Garantisce una capillare infrastrutturazione del territorio, in quanto slegata da logiche di profitto



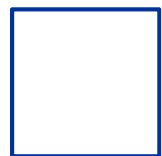
La rete di distribuzione elettrica e le IdR vengono gestite in modo integrato, con evidenti vantaggi in termini di costi complessivi per il sistema elettrico



E' garantita la concorrenza "a monte" (produzione e assemblaggio dell'infrastruttura) e "a valle" (fornitura di energia elettrica) ma non nella gestione dell'infrastruttura



I costi di investimento e i costi operativi sono pagati da tutti gli utenti



I possibili *business model* (2/3)

Il modello *service provider* in esclusiva



Il servizio di ricarica è operato in regime di esclusiva dal soggetto individuato a seguito di gara espletata dall'ente locale



Garantisce concorrenza non solo “a monte” e “a valle” ma anche **concorrenza per il mercato** per l'individuazione del soggetto gestore del servizio



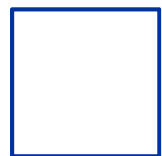
Accesso *multivendor* e interoperabilità sono realizzabili, solo superando alcune complessità tecniche e operative



L'accesso *multivendor* potrebbe non garantire all'operatore un effettivo ritorno degli investimenti sostenuti per l'installazione delle IdR se non venisse anche riconosciuto come fornitore unico di energia nell'area geografica di riferimento



Presenta maggiori difficoltà in tema di misura e *management* della rete



I possibili *business model* (3/3)

Il modello *service provider* in concorrenza



Il servizio di ricarica è svolto da ciascun operatore in monopolio nell'ambito della propria stazione di ricarica (ricalca il modello in vigore per le stazioni di rifornimento dei carburanti)



Garantisce piena **concorrenza nel mercato** tra *service provider*



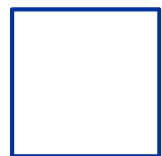
Non è garantito accesso *multivendor*. Il *service provider* è l'unico fornitore di energia all'interno della stazione. Possibile concentrazione dell'offerta su mercati di dimensioni geografiche limitate



Probabile concentrazione delle infrastrutture solo nelle aree ad alto rendimento con conseguenti difficoltà di diffusione della tecnologia su larga scala



Presenta maggiori difficoltà in tema di misura e *management* della rete.

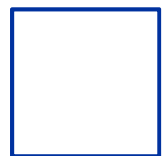


La fase di *kick-off* del mercato

Quale rapporto tra regolazione e concorrenza?



- L'infrastrutturazione del territorio costituisce un prerequisito per lo sviluppo del mercato e deve prescindere da logiche di profitto
- La libera iniziativa privata determinerebbe una concentrazione delle infrastrutture nelle aree metropolitane a più alto rendimento
- **Almeno nella fase iniziale, il modello DSO, appare preferibile** in quanto:
 - Assicurerebbe a tutti gli utenti, indipendentemente dal luogo in cui sono ubicati, a condizioni di prezzo accessibili e nel rispetto di un certo *standard* qualitativo, il servizio di mobilità elettrica
 - L'infrastrutturazione garantita dal DSO sosterrrebbe la domanda con positive ricadute su tutta la filiera interessata
 - Garantirebbe infrastrutturazione minima (c.d. servizio universale) ma non sarebbe incompatibile con l'iniziativa di singoli *service provider*



I possibili profili di rilevanza antitrust



Il mercato rilevante

*Ad oggi **non sussiste una relazione di sostituibilità reciproca** tra veicoli a combustione e veicoli elettrici tale da poter **individuare un unico mercato**. A tendere possibile configurare un mercato unico?*

Offerte “bundle”

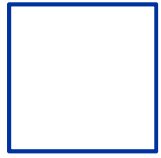
***Offerte “chiavi in mano”**
(vettura elettrica + IdR + fornitura di energia elettrica)*

Third party access

*Il gestore dell'infrastruttura (modello DSO e Service Provider in esclusiva) deve garantire **accesso a condizioni non discriminatorie** sotto il profilo economico e tecnico in modo da assicurare una piena concorrenza nei mercati a valle*

Accordi verticali

***Clausole di esclusiva** tra soggetti operanti su diversi segmenti della filiera (caso **Ecotricity vs Tesla**)*



2560512