



*Autorità Garante
della Concorrenza e del Mercato*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 4 aprile 2023;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO l'articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

VISTO il Regolamento CE n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la segnalazione della società Route220 S.r.l., pervenuta in data 2 dicembre 2022 e successivamente più volte integrata;

VISTA la documentazione in atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Enel X Way Italia S.r.l. (di seguito "EXWI") è la società del Gruppo Enel a oggi dedicata - tra l'altro - all'installazione e gestione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici accessibili al pubblico (ruolo di c.d. "CPO", *cfr. infra*). La società è stata costituita il 28 marzo 2022 (con inizio attività d'impresa il 1° aprile 2022). Precedentemente, il Gruppo Enel svolgeva le

medesime attività con distinti veicoli societari¹. EXWI è controllata al 100% da Enel X Way S.r.l..

2. Enel X Way S.r.l. (di seguito “EXW”) è la società controllante di EXWI, sempre costituita in data 28 marzo 2022 (con inizio attività d’impresa il 1° aprile 2022) e parimenti dedicata alle attività del Gruppo Enel nel settore della mobilità elettrica. In particolare, dalle informazioni disponibili, la società appare svolgere il ruolo di c.d. “MSP” per il Gruppo Enel. L’effettiva ripartizione di ruoli tra EXW e EXWI dovrà comunque essere meglio chiarita in sede istruttoria; nel prosieguo si intenderà riferita a entrambe la denominazione “Enel X Way” (o anche solo, “Enel X”). Enel X Way S.r.l. risulta controllata al 100% dalla capogruppo Enel S.p.A..

3. Ewiva S.r.l. (di seguito “Ewiva” o la “JV”) è una *joint venture* paritetica tra Enel X Way e Volkswagen Finance Luxembourg S.A., società del Gruppo Volkswagen (nel seguito anche solo “Volkswagen”). Ewiva opera nel settore della mobilità elettrica, in particolare tramite l’installazione, messa in esercizio e gestione, in qualità di CPO, di punti di ricarica ad alta potenza *High Power Charging* (“HPC”). La JV non risulta invece operare come MSP. Ewiva è stata costituita il 10 giugno 2021, con inizio attività d’impresa il 30 dicembre 2021².

Segnalante

4. Route220 S.r.l. (di seguito, “Route220”) è una società che opera nei servizi di ricarica per veicoli elettrici dal 2014, prima utilizzando in licenza una *app* europea e successivamente, a partire dal 2016, tramite una propria *app* e attraverso l’apposito marchio “*evway*” regolarmente registrato. Più in particolare, Route220 opera nella filiera della mobilità elettrica essenzialmente come MSP, offrendo quindi servizi di ricarica alla clientela (e

¹ In precedenza era Enel X S.r.l. il soggetto che per il Gruppo operava nel settore della mobilità elettrica, attraverso due ulteriori distinte società interamente controllate: Enel X Mobility S.r.l. (“Enel X Mobility”) in qualità di gestore del punto di ricarica (c.d. *Charging Point Operator* – “CPO”) ed Enel X Italia S.p.A. (“Enel X Italia”) in qualità di fornitore di servizi di mobilità ai clienti finali (c.d. *Mobility Service Provider* – “MSP”). Risultano dalle visure camerali successivi conferimenti di rami d’azienda da parte di Enel X Mobility e Enel X Italia a favore di Enel X Way Italia e Enel X Way S.r.l. (“EXW”) del 28 marzo 2022. In particolare, dalle informazioni disponibili risulta che l’attività di CPO sia oggi svolta da EXWI, mentre l’attività di MSP da EXW. L’effettiva ripartizione dei ruoli tra i soggetti societari del Gruppo Enel attualmente attivi nel settore della mobilità elettrica dovrà comunque essere approfondita in sede istruttoria.

² Cfr. operazione di concentrazione C12404, decisa dall’Autorità con Provvedimento n. 29945 del 9 dicembre 2021. La partecipazione del Gruppo Enel in Ewiva era precedentemente detenuta da Enel X S.r.l. e risulta che la stessa sia stata successivamente trasferita in Enel X Way S.r.l. con atto del 1° aprile 2022.

servizi accessori), basandosi sulla sottoscrizione di accordi di interoperabilità con vari CPO³.

II. IL QUADRO NORMATIVO E SETTORIALE DI RIFERIMENTO

5. Le condotte oggetto del presente procedimento interessano il settore della mobilità elettrica e, in particolare, quello dell'offerta dei servizi di ricarica elettrica tramite infrastrutture di ricarica posizionate in luoghi pubblici o aperti al pubblico.

6. La mobilità elettrica ha conosciuto nell'arco degli ultimi anni uno sviluppo significativo, rilevante anche ai fini del perseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione definiti in sede europea, volti ad attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti⁴. La diffusione delle vetture ibride ed elettriche - anche grazie a politiche nazionali di sussidio - è cresciuta esponenzialmente negli ultimi anni, registrando un tasso medio di crescita annuale tra il 70% (2018) e il 133% (2021), segnando solo nell'ultimo anno un risultato negativo, a fronte del generale calo delle immatricolazioni complessive di autovetture in Italia⁵. Con riferimento al totale del parco circolante al 31 gennaio 2023, le vetture completamente elettriche (c.d. *battery electric vehicles*, o "BEV") sono pari a circa 170.400, su un totale di circa 39,3 milioni di autovetture circolanti⁶.

7. La diffusione dei veicoli elettrici è strettamente connessa alla realizzazione di una rete di punti di ricarica diffusa e capillare, tale da sostenere le scelte di consumo verso la nuova forma di mobilità⁷. In tale prospettiva, ai fini del presente procedimento, rilevano le attività di installazione e gestione delle infrastrutture di ricarica svolte dai c.d. *charging*

³ In via minoritaria, Route220 opera essa stessa come CPO, gestendo una propria rete di infrastrutture di ricarica che conta tuttavia solo un centinaio di punti di ricarica, e offre altresì ulteriori servizi c.d. di "CPMS" (*Charge Point Management Services*) a CPO che non abbiano sviluppato una propria piattaforma di gestione e controllo, che viene quindi fornita da Route220.

⁴ In particolare, il PNIEC ('Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima') per il 2030 pone come obiettivo un parco di vetture elettriche circolanti pari a 6 milioni e la recente proposta legislativa della Commissione europea "Fit-for-55%" prevede un obiettivo di "zero emissioni" per i nuovi veicoli circolanti a partire dal 2035.

⁵ Nel 2022 si è assistito ad un generale calo delle immatricolazioni complessive di autovetture (1,3 milioni circa, in calo del 9,7% rispetto al 2021), a fronte del quale le vetture *full-electric* (c.d. "BEV") hanno registrato 48.718 nuove immatricolazioni (pari al 3,7% del totale) e le vetture ibride *plug-in* ("PHEV") hanno visto 65.836 nuove immatricolazioni (pari al 5,1%), in leggero calo rispetto al precedente anno 2021. Dati: UNRAE.

⁶ Fonte: Motus-E, "Le infrastrutture di ricarica pubbliche in Italia – Quarta Edizione", 8 febbraio 2023.

⁷ È noto come l'esistenza stessa di una rete capillare rappresenti infatti uno dei principali *driver* della scelta del consumatore all'atto dell'acquisto di un veicolo elettrico, riducendo la c.d. *range anxiety* che costituisce uno degli ostacoli allo sviluppo del settore.

point operators (“CPO”)⁸, nonché l’attività a valle della fornitura del servizio di ricarica agli utenti finali, svolta dai c.d. *mobility service providers* (“MSP”) o *e-mobility providers* (“EMP”), segmento in cui è attivo il segnalante.

8. Il MSP è il soggetto che fornisce la prestazione di ricarica all’utente finale e che quindi intermedia l’accesso dei veicoli elettrici ai punti di ricarica. Ai fini della loro attività, i MSP concludono con i CPO accordi di interoperabilità (sia direttamente, sia attraverso piattaforme di terze parti⁹), in modo da poter fornire accesso alle relative reti. Oltre al servizio di ricarica del veicolo elettrico, il MSP offre generalmente una serie di altri servizi accessori¹⁰, mettendo a disposizione dell’utente una specifica *app* o scheda che interagisce con il singolo punto di ricarica abilitandolo all’erogazione di energia elettrica alle condizioni economiche con lo stesso prestabilite¹¹.

9. È bene evidenziare che le attività di CPO e di MSP possono essere svolte da uno stesso soggetto (anche verticalmente integrato) ovvero da soggetti distinti. Il modello di *business* più diffuso appare essere quello in cui una stessa società o gruppo societario agisce sia come CPO, sia come EMP (è il caso del Gruppo Enel, attivo oltre che come CPO come MSP, tramite la propria *app* “Enel X Way”). In via di sviluppo appare il diverso modello di *business* che vede società attive solo come MSP o EMP offrire il servizio di ricarica senza detenere propri punti di ricarica (o detenendone in numero ridotto, come è il caso del segnalante Route220).

10. In merito alla tipologia delle infrastrutture di ricarica, le condotte in esame riguardano i punti di ricarica accessibili al pubblico – che rappresentano solo una delle modalità di ricarica di veicoli elettrici¹².

11. Le infrastrutture di ricarica si distinguono – oltre che in base alla loro collocazione - anche in base alla potenza di ricarica offerta, da cui dipende la diversa durata dei tempi di ricarica del veicolo, secondo la specifica dotazione tecnologica dell’auto. Tutte le auto elettriche oggi circolanti possono infatti essere ricaricate in corrente alternata (AC), mentre solo una parte risulta

⁸ Il CPO è il soggetto che si fa carico dell’attività di individuazione e acquisizione del sito appropriato per l’installazione dell’infrastruttura di ricarica, della progettazione dell’impianto e dell’ottenimento di tutti i necessari permessi per l’utilizzo del sito, nonché della costruzione e messa in servizio del punto di ricarica e della sua gestione e manutenzione. È anche il soggetto intestatario del contratto di fornitura di energia elettrica (cfr. C12404 - *Enel X-Volkswagen Finance Luxembourg/JVC*, par. 31).

⁹ Le principali piattaforme a livello europeo, che consentano l’integrazione di reti di infrastrutture di ricarica su un piano sovra-nazionale, risultano essere Hubject e Gireve.

¹⁰ Ad esempio, gestione dell’interoperabilità per l’accesso a diverse reti/infrastrutture di ricarica di vari CPO, gestione delle modalità di pagamento da remoto, fornitura di ausili per la localizzazione e la prenotazione dei punti di rifornimento, servizi di navigazione, ecc.

¹¹ C12404 - *Enel X-Volkswagen Finance Luxembourg/JVC*, par. 33.

¹² Le altre opzioni sono la ricarica presso luoghi privati ad uso individuale (ad es. il domicilio) o ad uso collettivo (condomini o aziende).

abilitata alle modalità di ricarica in corrente continua (DC), che si caratterizzano per una maggiore potenza di ricarica (dai 43 kW in poi)¹³.

12. A fine 2022, il numero di infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico installate sul territorio nazionale è pari a 19.334, per circa 36.772 punti di ricarica¹⁴. In termini di potenza, l'88% dei punti di ricarica installati è in corrente alternata (AC), mentre il 12% in corrente continua (DC)¹⁵.

13. Da un punto di vista normativo, il quadro di riferimento europeo è rappresentato dalla direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi¹⁶, recepita nel nostro ordinamento con il d.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257¹⁷, che introduce misure di promozione e sviluppo dell'elettro-mobilità, con riguardo sia alla infrastrutturazione privata che pubblica.

14. Con specifico riguardo ai punti di ricarica accessibili al pubblico, l'art. 4 del citato decreto detta disposizioni in materia di interoperabilità e accessibilità dei punti di ricarica che, in attuazione delle corrispondenti previsioni della direttiva 2014/94/UE, introducono un generale obbligo di non discriminazione a carico degli operatori dei punti di ricarica, stabilendo espressamente che i prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico devono essere ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori¹⁸.

15. La proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, in corso di approvazione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione europea, destinata ad abrogare la direttiva

¹³ Si distinguono tradizionalmente, sotto il profilo della potenza erogata, le seguenti tipologie di punti di ricarica ("CP"): (a) CP con potenza fino a 22 kW (c.d. *regular* o *quick*) e con tempi di ricarica stimabili tra quattro e cinque ore; (b) CP con potenza tra 22 e 100 kW (c.d. *fast*) e con tempi di ricarica di circa due ore e (c) CP con potenza superiore ai 100 kW (c.d. *ultra-fast* o HPC -*High Power Charge*), in corrente alternata e con tempi inferiori all'ora (C12404 - *Enel X-Volkswagen Finance Luxembourg/JVC*, par. 32).

¹⁴ La stazione di ricarica (SdR) può comprendere una o più infrastrutture di ricarica (IdR), le c.d. 'colonnine', che possono presentare, a loro volta, uno o più punti di ricarica (PdR o CP - *charging points*). Nel solo ultimo anno, sono stati installati 10.748 punti di ricarica a uso pubblico, con una crescita del 41% rispetto al 2021.

¹⁵ Dati: Motus-E, "*Le infrastrutture di ricarica pubbliche in Italia - Quarta Edizione*", cit.

¹⁶ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 Ottobre 2014 (in GUUE 28.10.2014, L 307/1).

¹⁷ Recante "*Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi*", in GU n. 10 del 13.1.2017.

¹⁸ V. art. 4, co. 10, della direttiva 2014/94/UE e art. 4, co. 11, d.lgs. n. 257/2016. Ulteriori previsioni dispongono che: - gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi (co. 9); - tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico debbano prevedere modalità di ricarica *ad hoc* per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati (e, quindi, abilitando modalità di pagamento che consentono a tutti gli utilizzatori di veicoli elettrici di usufruire del servizio di ricarica anche in assenza di un contratto con un MSP - co. 10); - gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperano su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apre o gestisce punti di ricarica accessibili al pubblico (co. 12).

2014/94/UE (c.d. “Regolamento AFIR”), introduce sul punto un espresso riferimento ad un divieto di discriminazione per i gestori dei punti di ricarica nei confronti dei *mobility service providers*¹⁹.

16. Da un punto di vista regolamentare, il servizio di ricarica dei veicoli elettrici non è soggetto ad una regolazione tariffaria²⁰ e deve svilupparsi in condizioni di concorrenza tra i diversi operatori, con un prezzo destinato a formarsi sulla base di dinamiche di mercato²¹.

III. LA SEGNALAZIONE

17. In data 2 dicembre 2022 la società Route220 denunciava il progressivo aumento delle tariffe praticate all’ingrosso agli MSP che accedano alla rete di infrastrutture di ricarica del gruppo Enel per offrire servizi alla clientela finale (c.d. tariffe *roaming*, previste nei c.d. “contratti di interoperabilità” tra CPO e MSP), le quali, messe in relazione con i prezzi al dettaglio praticati da Enel X Way direttamente alla clientela finale sulla propria *app*, apparivano realizzare una compressione dei margini (nel seguito anche, “*margin squeeze*”, o “MS”) per gli MSP quali il segnalante, che non riescono più a svolgere l’attività di offerta di servizi di ricarica alla clientela finale realizzando profitti positivi²². La società conseguentemente chiedeva un intervento istruttorio dell’Autorità, per scongiurare il rischio di uscita dal mercato²³.

18. La segnalazione, a seguito di una richiesta di informazioni del 16 dicembre 2022, è stata integrata in data 13 gennaio 2023. Successive informazioni sono state poi inviate dalla società denunciante anche il 7 e 14 marzo 2023 (*cfr. infra*).

¹⁹ V. Art. 5, comma 4, della proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio {SEC(2021) 560 final}, del 14 luglio 2021, “*I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico non operano discriminazioni né per i prezzi praticati agli utenti finali e ai fornitori di servizi di mobilità né per i prezzi praticati ai diversi fornitori di servizi di mobilità. Se del caso, il livello dei prezzi può essere differenziato solo in modo proporzionato, in base ad una giustificazione oggettiva*”.

²⁰ Il servizio di ricarica elettrica non è un servizio soggetto alla potestà regolamentare, non rientrando, “*al momento, tra i “servizi di pubblica utilità” di cui alla legge n. 481/1995*” (ARERA, documento per la consultazione 449/2022/R/EEL, p. 38). La potestà di regolazione tariffaria è limitata alle componenti a copertura dei costi di rete e degli oneri generali di sistema (v. art. 23 del decreto legge 23 settembre 2022, n. 144, che modifica l’articolo 57, comma 12, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76).

²¹ *Cfr.* il considerando 30 della direttiva 2014/94/UE (secondo cui la creazione e il funzionamento dei punti di ricarica “*dovrebbero essere ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate nello sviluppo ovvero nell’esercizio delle infrastrutture di ricarica*”) e ARERA, doc. 449/2022/R/EEL, cit., p. 39.

²² V. doc. 1.

²³ Route220 ha denunciato all’Autorità analoghi comportamenti anche di un altro soggetto attivo come CPO.

19. Più in particolare, secondo Route220, le società segnalate, “*dopo aver acquisito una posizione dominante come CPO, operano in modo da acquisire la stessa come MSP attraverso l’offerta di tariffe che di fatto rendono gli altri Service Provider impossibilitati ad operare sul mercato italiano sia con servizi al pubblico (consumer) che alle flotte (business) ed essere competitivi*”.

20. Nel dettaglio, Route220 ha fornito nella propria denuncia i seguenti schemi riepilogativi dei prezzi praticati a quel momento dalle società del Gruppo Enel attive come CPO (Enel X Way Italia S.r.l. e Ewiva S.r.l.) da cui emergerebbe la pratica denunciata, indicando sia i prezzi *roaming* (“all’ingrosso”) verso i MSP (v. Tabella 1) sia i prezzi al dettaglio ai clienti finali praticati dal Gruppo Enel sulla propria *app* (v. Tabella 2). Si noti che oltre ai prezzi al consumo per la ricarica (c.d. “PPU” - *Pay Per Use*), espressi in euro/kWh, il segnalante riferisce anche che per i soli prezzi al dettaglio sono disponibili le c.d. offerte “*flat*” o “a pacchetto”, con le quali Enel X Way offre anche la possibilità di ricaricare pagando canoni mensili anticipati che danno diritto a prelevare fino ad una certa quantità di kWh nel mese di riferimento (v. Tabella 3). Per quel che riguarda la Tabella 3, il prezzo unitario indicato dal segnalante si riferisce naturalmente all’eventualità di impiego della totalità dei kWh inclusi nell’offerta (ipotesi comunque non irrealistica, come meglio si dirà), ma la pratica di compressione dei margini appare emergere anche ipotizzando un utilizzo medio inferiore al 100% (*cf. infra*).

Tabella 1: prezzi c.d. roaming (“all’ingrosso”) applicati dai CPO - IVA ESCLUSA

Operatore	Roaming	€/kWh			
		AC	DC <99	DC 100<149	HPC ≥ 150
ENEL X	P2P PCPI	0,550	0,550		
EWIVA	P2P PCPI		0,700	0,700	0,700

Tabella 2: prezzi al dettaglio a consumo (c.d. “PPU”) praticati dal Gruppo Enel sulla propria app – IVA INCLUSA (fino al 26 marzo 2023)

Operatore	Roaming	€/kWh			
		AC	DC <99	DC 100<149	HPC ≥ 150
ENEL X	P2P PCPI	0,580	0,890	0,990	0,990

Tabella 3: canoni mensili Enel X per i c.d. pacchetti o offerte “flat” – IVA INCLUSA (fino al 26 marzo 2023)

Operatore	Canone € mensile	kWh PRELEVABILI	PREZZO FLAT €/kWh
ENEL X (“LARGE”)	45,00	145	0,31
ENEL X (“SMALL”)	25,00	70	0,36

21. Si noti che i prezzi *roaming* sono tipicamente espressi IVA esclusa nei contratti tra CPO e MSP (*cf.* Tabella 1 *supra*), mentre i prezzi al dettaglio alla clientela sono indicati IVA inclusa (*cf.* Tabelle 2 e 3 *supra*). Il segnalante ha dunque prodotto un ulteriore schema di confronto dove anche ai primi è stato aggiunto il valore dell’IVA, per permettere più facilmente la comparazione ed evidenziare la pratica di compressione dei margini denunciata all’Autorità (v. Tabella 4 di seguito).

Tabella 4: confronto prezzi all’ingrosso e al dettaglio TUTTI IVA INCLUSA (fino al 26 marzo 2023)

Operatore ENEL X + EWIVA	Prezzi €/kWh CPO <i>roaming</i>	Prezzi €/kWh su app PPU	Prezzi €/kWh su app FLAT (min-max)
AC	0,671	0,580	0,31-0,36
DC	0,671	0,890	0,31-0,36
HPC	0,854	0,990	0,31-0,36

22. Dai dati riportati, secondo Route220, risulterebbe evidente che il *service provider* non ha spazio per alcuna proposta commerciale che possa avvicinarsi a quanto offerto al dettaglio sulla propria *app* da Enel X. Più in particolare, secondo il segnalante, sebbene le tariffe PPU sulle potenze DC e HPC potrebbero consentire una minima marginalità, il prezzo di vendita al dettaglio delle ricariche in AC non consentirebbe alcun margine operativo per gli MSP. La situazione risulterebbe quindi complessivamente molto problematica, considerando la preponderanza delle ricariche in AC ancora alla data attuale (secondo i dati adottati da Route220, circa il 70% di tutte le ricariche effettuate dai propri utenti²⁴) e considerando come elemento aggravante la presenza dei

²⁴ Si noti che, anche a livello di infrastrutture installate, la rete in corrente alternata (AC) risulta ancora allo stato largamente preponderante sul territorio nazionale rispetto alle colonnine a più alta potenza (secondo i dati disponibili – fonte: Motus-E, “Le infrastrutture di ricarica pubbliche in Italia – Quarta Edizione”, cit. - circa l’88% delle infrastrutture di ricarica in Italia è di tipo AC).

pacchetti, che, data la loro crescente diffusione, sono in grado di contribuire (anche per le ricariche DC a HPC) alla dinamica di compressione dei margini denunciata. Route220 ha altresì dichiarato che né da parte di EXWI né da parte di Ewiva sono previsti sconti quantità di nessun tipo nelle tariffe *roaming* applicate agli operatori MSP in grado di replicare in qualche modo la natura di “pacchetto” prevista per i clienti finali al dettaglio.

23. Quale ulteriore aspetto rilevante per il calcolo complessivo dei costi degli MSP per l’accesso alla rete di infrastrutture di ricarica, Route220 riferisce anche di un contributo in quota fissa che gli operatori CPO richiedono per la connessione in *roaming* da parte degli MSP (c.d. *set up fee*). Per ciascuno degli operatori del gruppo Enel attivi come CPO (Enel X e Ewiva), tali quote *una tantum* sarebbero pari a 20.000 euro²⁵. Quale ultimo elemento di rilievo per la rappresentazione delle politiche tariffarie segnalate, Route220 ha riferito che sarebbe noto che Enel X offra a particolari clienti *corporate* degli sconti ulteriori sulle tariffe di ricarica. Su tale aspetto il segnalante ha però affermato di non essere in possesso di informazioni di maggior dettaglio.

24. Accanto a tale rappresentazione della condotta di compressione dei margini denunciata, Route220 ha prodotto anche dati di dettaglio circa la consistenza delle varie reti di infrastrutture di ricarica sul territorio nazionale, per apprezzare la posizione di mercato dei vari CPO. In particolare, nella propria segnalazione del 2 dicembre 2022, Route220 ha fornito una serie di tabelle elaborate sulla base del proprio database aggiornato al 25 novembre 2022 relativo a tutti i punti di ricarica pubblici installati ed interoperabili in Italia (escludendo punti di ricarica che non sono disponibili senza limitazioni al pubblico), con specificazione del tipo di corrente (corrente continua c.d. DC o corrente alternata c.d. AC) e della potenza massima dichiarata dall’operatore. Si riporta la tabella seguente, in cui sono rappresentati i primi 15 CPO italiani, che abbiano almeno 100 punti di ricarica aperti al pubblico, con il dettaglio circa la loro composizione per tipo di potenza installata.

²⁵ Il segnalante ha precisato che tale quota fissa sarebbe prevista per il collegamento c.d. “diretto” tra CPO e MSP, il quale poi non prevede però *fee* ricorrenti per ogni utilizzatore (al contrario, quando un MSP si connette alla rete di un CPO attraverso una delle c.d. “piattaforme” disponibili, non sarebbe prevista una *set up fee* una tantum ma *fee* ricorrenti per ogni utilizzatore).

Tabella 5: primi 15 CPO italiani con dettaglio punti di ricarica distinti per potenza

Solo primi 15 Operatori		MIX per POTENZA				TOTALE	% su TOT GENERALE	
Operatore	Categoria	AC	DC <99	DC 100<149	HPC ≥ 150	15 OPER.	%	% Progr.
ENEL X	PA	13.279	1.823	9	7	15.118	49,1%	49,1%
Be Charge	PA	7.175	189	194	6	7.564	24,5%	73,6%
A2A E-mobility S.r.l.	PA	995	134	-	-	1.129	3,7%	77,3%
Neogy srl	PA	882	141	66	12	1.101	3,6%	80,8%
DUEENERGIE	PRIVATA	559	56	10	2	627	2,0%	82,9%
Acea Innovation S.r.l.	PA	425	182	-	-	607	2,0%	84,8%
Hera Comm	PA	473	12	-	-	485	1,6%	86,4%
Ewiva S.r.l.	PA	-	22	49	405	476	1,5%	88,0%
AEVV Impianti	PA	374	80	-	-	454	1,5%	89,4%
Edison	PA	358	2	-	-	360	1,2%	90,6%
Powy (TheF Charging S.r.l.)	PRIVATA	286	2	2	8	298	1,0%	91,6%
Free To X	PA	23	44	-	144	211	0,7%	92,3%
IONITY GmbH	PRIVATA	-	18	-	120	138	0,4%	92,7%
IrenGO	PA	112	6	-	-	118	0,4%	93,1%
Route220	PRIVATA	88	6	9	1	104	0,3%	93,4%
Totale complessivo		25.029	2.717	339	705	28.790	93,4%	
Mix per Presa		86,9%	9,4%	1,2%	2,4%	100,0%		
PA		24.096	2.635	318	574	27.623		
% su Totale Roaming		96,3%	97,0%	93,8%	81,4%	95,9%		

25. Questa selezione rappresenta circa il 93,4% del totale dei punti di ricarica interoperabili presenti in Italia (il segnalante fornisce comunque anche il dettaglio dei punti di ricarica rimanenti, fino alla totalità censita), annoverandosi in totale a novembre 2022 – secondo i dati del segnalante - circa 30.816 punti di ricarica pubblici interoperabili sul territorio nazionale²⁶. L’ultima colonna, che rappresenta le relative percentuali calcolate sul totale generale, mostra che circa il 49,1% delle infrastrutture di ricarica complessivamente esistenti e interoperabili afferiscono a Enel X Way, mentre un ulteriore 1,5% afferisce alla JV Ewiva. Il segnalante osserva che *“attraverso la partecipazione di Enel X in Ewiva, la percentuale di questo gruppo rappresenta da sola oltre il 50% del totale dei punti di ricarica interoperabili in Italia, AC + DC”*.

Le informazioni integrative successivamente prodotte

26. L’Autorità, con comunicazione del 16 dicembre 2022²⁷, a cui Route220 ha fornito riscontro il 13 gennaio 2023²⁸, ha richiesto una serie di informazioni

²⁶ Route220 riferisce altresì che esistono alcuni piccoli *network* non ancora interoperabili, nonostante le previsioni anche normative comunitarie e nazionali che impongano ai CPO di consentire accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture di ricarica. Le condotte di prezzo denunciate comunque implicherebbero – pur a fronte della concessione formale dell’accesso alla rete, ovvero la c.d. interoperabilità – una barriera economica all’effettiva concorrenza esercitabile dagli MSP non integrati (o non sufficientemente integrati) nella detenzione delle infrastrutture di ricarica elettrica in Italia.

²⁷ Doc. 2.

²⁸ Doc. 3.

integrative al segnalante. Le stesse hanno riguardato in primo luogo la distinzione, per le infrastrutture di ricarica indicate, tra quelle ubicate in sede autostradale e non autostradale al fine di qualificare la presenza degli operatori con più specifico riferimento ai mercati rilevanti da individuarsi (*cf. infra*). A tal riguardo, secondo le informazioni integrative fornite da Route220, dei circa 30 mila punti di ricarica esistenti e interoperabili sul territorio nazionale (a novembre 2022), solo circa 313 afferivano a sedime autostradale. Sebbene, quindi, sia atteso un importante sviluppo della rete di colonnine di ricarica in autostrada nel prossimo futuro, anche su impulso di previsioni normative e regolamentari, allo stato esse rappresentano solo l'1% circa dei CP esistenti. Di questi, circa 38 afferiscono a Enel X (la grande maggioranza, 246 CP, afferiscono a Free To X, la società separata di Autostrade per l'Italia dedicata alla mobilità elettrica).

27. È stata inoltre fornita da Route220 la localizzazione delle infrastrutture di ricarica interoperabili censite (con dettaglio fino a un livello comunale), da cui si ricava una presenza del Gruppo Enel piuttosto omogenea su scala nazionale.

28. Sempre con riferimento alle informazioni aggiuntive, è stato chiesto al segnalante anche di fornire una propria stima dei tassi di utilizzo dei pacchetti c.d. *flat* da parte della clientela, per meglio comprendere l'incidenza del fenomeno e, dunque, più correttamente valutare la condotta di compressione dei margini denunciata. Route220 ha affermato di non essere in grado di stimare questo tasso di utilizzo, essendo una informazione riservata interna alle singole aziende. Secondo il segnalante, tuttavia, l'osservazione dei commenti/contributi in rete nei vari *social* e l'analisi delle telefonate di segnalazione che ricevono dai clienti privati, li rende inclini a ipotizzare che la percentuale sia molto elevata e in crescita costante. Sul punto, Route220 ha anche chiarito che le offerte a pacchetto mensile sono comunque particolarmente abbordabili, calcolando l'ammontare dei kWh inclusi; per esempio 100kWh sottintenderebbero una percorrenza media di circa 500km/mese di una vettura elettrica, che non rappresenterebbe una soglia difficilmente raggiungibile (particolarmente abbordabile, dunque, sarebbe risultato il pacchetto *small* di 70 kWh mensili offerto da Enel X Way).

29. È stato poi chiesto a Route220 di illustrare in maggior dettaglio il cambiamento delle politiche tariffarie da parte dei CPO nel corso del 2022. Il denunciante ha indicato che Enel X Way ha proceduto a due distinti aumenti, a far data dal 1° febbraio e 1° ottobre 2022, che hanno condotto allo schema odierno delle tariffe, già precedentemente illustrate. Anche la JV Ewiva (con

la quale il contratto di *roaming* è stato sottoscritto in data 1° luglio 2022) ha poi comunicato un successivo aumento a far data dal 21 novembre 2022, che avrebbe condotto ai prezzi *roaming* segnalati. Tali aumenti avrebbero prodotto l'assottigliarsi dei già esili margini di profitto per gli operatori concorrenti non integrati, portando alla decisione di procedere con la denuncia all'Autorità.

30. In data 7 marzo 2023²⁹, il segnalante ha poi fornito un ulteriore aggiornamento della fotografia prodotta con riferimento alle infrastrutture di ricarica, aggiornata al 4 marzo 2023, dalla quale emerge un significativo incremento negli ultimi mesi delle infrastrutture complessive in Italia (circa 34.219 punti di ricarica interoperabili sul territorio nazionale) e nella quale la quota di mercato complessiva del gruppo Enel risulta sostanzialmente stabile (circa 48%).

31. Infine, il 14 marzo 2023³⁰, Route220 ha rappresentato di essere venuta a conoscenza di un cambiamento delle tariffe praticate al dettaglio da Enel X Way attraverso la propria *app*, con decorrenza dal successivo 27 marzo 2023 (mentre, le tariffe all'ingrosso c.d. "*roaming*" non hanno subito variazioni rispetto a quanto rappresentato nella denuncia di dicembre 2022). In particolare, per quanto riguarda le tariffe a consumo (c.d. PPU), le stesse a decorrere da tale data sarebbero passate, per le infrastrutture di ricarica AC, da 0,58 €/kWh a 0,69 €/kWh, mentre sarebbero rimaste invariate le tariffe per le infrastrutture DC e HPC. Per quanto riguarda le offerte "*flat*" o "*pacchetti*", il piano "Small" è stato rinominato "City", include ora 80 kWh (contro i 70 precedenti) e viene reso disponibile da Enel X a un prezzo di 39 euro (per un equivalente unitario di circa 0,49 €/kWh); il piano "Large" è stato rinominato "Travel", include ora 160 kWh (contro i 145 precedenti) e viene reso disponibile da Enel X a un prezzo di 69 euro (per un equivalente unitario di circa 0,43 €/kWh); infine, è stato creato un nuovo pacchetto "Travel Plus", che include 320 kWh/mese e viene reso disponibile da Enel X a un prezzo di 99 euro (per un equivalente unitario di circa 0,31 €/kWh)³¹. Secondo il segnalante, sebbene i pacchetti più piccoli registrino un aumento, il pacchetto più grande avrebbe aumentato la sua convenienza e appetibilità per i clienti più consumanti, in quanto a parità di prezzo unitario (0,31 €/kWh) è destinato a comprendere una quantità maggiore di kWh disponibili al mese, con ciò mirando Enel X ad aggredire maggiormente il mercato di chi viaggia e ricarica di più. In ogni caso, anche con riferimento al nuovo set di tariffe al dettaglio

²⁹ Doc. 4.

³⁰ Doc. 6.

³¹ I nuovi prezzi sono indicati nella comunicazione Enel come "promozionali" e validi fino al 1° agosto 2023.

applicate dal Gruppo Enel sulla propria *app*, Route220 ritiene complessivamente sussistente la pratica denunciata all’Autorità volta ad estromettere i gestori in *roaming* non integrati.

IV. VALUTAZIONI

I mercati rilevanti

32. Il caso in esame concerne il settore della mobilità elettrica, in particolare il segmento relativo alla ricarica su suolo pubblico (o su suolo privato aperto al pubblico)³². Si individuano in tale segmento due mercati rilevanti: il mercato a monte della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica pubbliche (c.d. mercato dei CPO) e quello, verticalmente collegato al primo, a valle, della fornitura di servizi di ricarica alla clientela finale (c.d. mercato dei MSP o EMP). Più in particolare, come anticipato, i MSP svolgono l’attività di fornitura dei servizi di ricarica avvalendosi delle infrastrutture di ricarica di uno o (tipicamente) più CPO, con i quali intrattengono specifici rapporti contrattuali (c.d. contratti di interoperabilità). Le due figure possono o meno coesistere in una stessa società (o gruppo societario). A ogni modo, le due attività sono complementari ma non sovrapponibili, né appare indispensabile il loro svolgimento in maniera integrata³³.

Il mercato della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica pubbliche (mercato dei CPO)

33. Su tale mercato operano dal lato dell’offerta, le società che si dedicano alla progettazione, installazione e gestione di infrastrutture di ricarica elettrica aperte al pubblico (CPO) e, dal lato della domanda, gli operatori di servizi di

³² Per quanto riguarda la ricarica privata, rileva il fatto che è ancora molto diffusa la modalità che consiste nell’utilizzare semplicemente la presa di corrente per uso domestico, sebbene con apposite attrezzature di ricarica. Il cliente, generalmente, quando detiene un impianto di ricarica casalingo è proprietario dello stesso e intestatario del POD (*point of delivery*) che lo alimenta e, dunque, anche del contratto di fornitura dell’energia elettrica. Il POD, in tali casi, può essere unico anche per altri usi, oppure ne può venire creato uno dedicato per alimentare la stazione di ricarica. In tali situazioni, quindi, il cliente non si avvale dei servizi di ricarica offerti dagli operatori specializzati e non vi è alcuna significativa differenza rispetto alla normale fornitura di energia elettrica. Per tali ragioni, il mondo della ricarica privata è stato tradizionalmente escluso dalla definizione dei mercati rilevanti specifica per il settore della mobilità elettrica.

³³ Cfr. principalmente casi di concentrazione, a livello comunitario (*COMP/M.8870-E.ON/Innogy*, decisione del 17 settembre 2019) e nazionale (*C12224-Dolomiti energia-Alperia/Alperia Smart Mobility e C12404 - Enel X-Volkswagen Finance Luxembourg/JVC*, rispettivamente decisi con provvedimento di non avvio istruttorio del 5 giugno 2019 e provvedimento di autorizzazione del 9 dicembre 2021).

ricarica che intermediano l'accesso alle colonnine per i clienti finali (MSP). Questi ultimi hanno generalmente interesse a stabilire il maggior numero possibile di accordi di interoperabilità con i vari CPO attivi sul territorio (anche attraverso apposite piattaforme c.d. di *roaming*), al fine di offrire ai propri clienti l'accesso a una rete quanto più estesa di CP³⁴.

34. Per quanto riguarda il mercato dei CPO, è stata nei precedenti individuata un'ulteriore segmentazione dello stesso in base alla differente potenza che offrono le infrastrutture di ricarica, dalla quale dipende la diversa durata dei tempi di ricarica del veicolo. In particolare, secondo la linea tracciata dalla Commissione³⁵ e seguita dall'Autorità³⁶, quello delle infrastrutture con potenza pari o superiore ai 100 kW appare rappresentare un mercato distinto rispetto a quello della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica pubbliche di potenza inferiore a tale soglia. Tale conclusione deriva, dal lato della domanda, dalla differenza nel tempo di ricarica, molto inferiore con le ricariche ultra-veloci, e dal lato dell'offerta dalla maggior complessità tecnica e più elevati investimenti che caratterizzano i CP HPC.

35. Quale ulteriore elemento di segmentazione, per quanto riguarda l'attività di CPO per le infrastrutture di ricarica su suolo pubblico, si è ritenuto nei precedenti nazionali e comunitari menzionati che lo svolgimento della stessa nelle aree di servizio autostradali individui un mercato distinto rispetto a quello in ambito urbano o extra-urbano non autostradale. Ciò in quanto le specifiche modalità di accesso all'attività di CPO in autostrada, intermedie dal ruolo dei concessionari autostradali, creano un contesto normativo e fattuale del tutto peculiare, che lo differenziano da quello dello svolgimento della medesima attività al di fuori delle aree di servizio autostradali³⁷. Nel caso di specie, per la posizione di mercato espressa dalle società del Gruppo Enel, verrà preso a riferimento solo il mercato dell'installazione e gestione di

³⁴ Può anche accadere che il MSP abbia definito accordi di *roaming* con un altro MSP, che a sua volta ha concluso con il CPO un accordo di *roaming* (si tratta di un *roaming* di secondo livello, spesso adottato nell'ambito di rapporti tra MSP appartenenti a diversi Stati, al fine di offrire servizi di ricarica pan-europei o internazionali).

³⁵ Cfr. M8870, cit.

³⁶ Cfr. C12404, cit.

³⁷ La Commissione (nel caso M8870) ha lasciato aperta la definizione se, per quel che riguarda le infrastrutture di ricarica su sedime non autostradale, le infrastrutture di ricarica a potenza inferiore a 100 kW vadano ulteriormente distinte tra "*regular*" e "*fast*", oppure se per tali due tipologie si possa considerare un mercato rilevante unitario (tale elemento non è stato finora approfondito dall'Autorità, in quanto il caso C12404 aveva ad oggetto solo infrastrutture di ricarica c.d. HPC). L'Autorità ritiene di considerare in avvio il mercato delle infrastrutture c.d. "*regular*" e "*fast*" quale unitario, riservandosi un'eventuale ulteriormente approfondimento sul punto in fase istruttoria, così come, più in generale, una valutazione della bontà della definizione dei mercati rilevanti ricavata dai precedenti di settore e mutuata in questa sede, data la natura di mercato innovativo e in continua evoluzione del comparto in analisi.

infrastrutture di ricarica – nelle sue segmentazioni in base alla potenza - su sedime non autostradale.

36. Per quel che concerne il mercato rilevante in analisi da un punto di vista geografico, nei precedenti citati lo stesso è stato considerato nazionale, con elementi di competizione locale. Più nello specifico, è stato valutato che le modalità (omogenee su base nazionale) di definizione del prezzo per l'utilizzo dei punti di ricarica e la stipula di contratti unici a livello nazionale con i diretti esponenti della domanda (i MSP) inducono a ritenere che il mercato abbia dimensione nazionale. Allo stesso tempo, va considerato che la attrattività per i MSP del servizio offerto da ciascun CPO dipende dalla capacità di far fronte alle esigenze dei clienti finali, che a loro volta si può presumere non siano di norma disposti a ricercare il punto di ricarica pubblico molto al di fuori dell'ambito locale in cui si trovano, in questo in analogia con quanto succede nel mercato del rifornimento carburanti (a meno che si trovino in viaggio). Pertanto, anche se il prezzo è fissato dai CPO a livello nazionale, le diverse situazioni locali possono conferire elementi di potere di mercato, i quali, se presenti in un numero considerevole di ambiti locali, potrebbero riflettersi sulle condizioni di fissazione del prezzo nazionale. Ad ogni buon conto, nel caso di specie, anche in base agli elementi addotti dal segnalante, l'Autorità ritiene di poter individuare in avvio un mercato di dimensione nazionale, potendosi lasciare aperta la possibilità di un'eventuale verifica più approfondita in corso di procedimento.

Il mercato della fornitura di servizi di ricarica alla clientela finale (mercato dei MSP o EMP)

37. Come più volte menzionato, l'accesso dei detentori di veicoli elettrici alle colonnine di ricarica pubbliche è, di norma, intermediato da soggetti terzi (c.d. EMP o MSP, che rappresentano l'offerta in questo mercato)³⁸, i quali offrono il servizio di ricarica agli utenti detentori di un veicolo elettrico (che rappresentano la domanda), unitamente ad altre funzionalità accessorie (es. modalità per il pagamento da remoto, fornitura di ausili per la localizzazione e la prenotazione dei punti di rifornimento, servizi di navigazione, possibilità di ricarica su reti di vari CPO ecc.).

³⁸ La possibilità di pagare una singola sessione di ricarica attraverso ordinari strumenti di pagamento (c.d. ricarica *ad hoc*), sebbene prevista dalla normativa di riferimento, non risulta allo stato in realtà generalmente implementata (cfr. ARERA, doc. 449/2022/R/EEL, cit., pp. 43-44) e, dunque, il rapporto tra cliente e soggetto gestore delle colonnine di ricarica (o CPO) appare quasi sempre intermediato da un MSP.

38. Al mercato della fornitura dei servizi da parte degli EMP agli utenti finali per l'accesso ai CP pubblici nei precedenti dell'Autorità e della Commissione è stata attribuita una dimensione geografica nazionale, in considerazione tra l'altro del raggio di attività e delle politiche di prezzo degli operatori in esso attivi. Non è apparso opportuno, nel caso di tale mercato, ulteriormente segmentare il medesimo dal punto di vista della potenza delle infrastrutture di ricarica, in quanto – come testimonia anche la denuncia ricevuta – gli MSP forniscono un'offerta completa alla clientela, che contempla l'accesso all'insieme delle infrastrutture di ricarica disponibili in base agli accordi in essere con i vari CPO.

39. In corso di procedimento l'Autorità si riserva di valutare se possano costituire mercati rilevanti distinti la fornitura di servizi di MSP a clienti finali privati individuali, da un lato, e a aziende/clienti *business*, dall'altro lato. In particolare, infatti, tale ultimo segmento appare presentare caratteristiche specifiche (ad esempio, richiedendo talvolta sia l'installazione di colonnine su suolo privato – locali o parcheggi aziendali – sia la fornitura di servizi di ricarica su suolo pubblico, nonché potendo essere caratterizzato da politiche tariffarie diverse da quelle applicate alla generale clientela *consumer*) che potrebbero giustificare una sua distinta individuazione. Nei precedenti dell'Autorità (e della Commissione) fino a questo momento, a ogni modo, tale segmentazione non è stata delineata, anche data la natura complessivamente nascente del settore della mobilità elettrica e, dunque, la progressiva definizione dei ruoli ancora in corso. L'Autorità ritiene dunque di mantenere in avvio una definizione del mercato dei servizi di ricarica elettrica alla clientela unitaria, fatta salva la possibilità di operare ulteriori approfondimenti in sede istruttoria.

La posizione dominante

40. Presupposto applicativo dell'articolo 102 TFUE è, come noto, la sussistenza di una posizione dominante in capo all'impresa che pone in essere le condotte ritenute abusive. In particolare, nei casi di *margin squeeze*, la dominanza va accertata sul mercato a monte, ovvero il mercato dell'*input* il cui prezzo di fornitura all'ingrosso ai concorrenti non integrati, nel rapporto con il prezzo praticato dall'impresa dominante al dettaglio sul collegato mercato a valle, appare idoneo a determinare il fenomeno di compressione dei

marginari in cui si sostanzia la condotta abusiva³⁹. Nel caso di specie, dunque, la dominanza va accertata sul mercato dell'installazione e gestione delle infrastrutture di ricarica elettrica (mercato dei CPO, a monte), mentre le condotte e gli effetti abusivi escludenti si esplicano sul mercato della fornitura dei servizi di ricarica elettrica alla clientela (mercato dei MSP, a valle).

41. Nel mercato dell'installazione e gestione delle infrastrutture di ricarica elettrica, il Gruppo Enel (attivo su di esso attraverso la partecipazione totalitaria in Enel X Way Italia e attraverso la partecipazione al 50% nella JV Ewiva) detiene – sulla base dei dati forniti dal segnalante, di novembre 2022 – circa il 49,1% del complesso delle infrastrutture di ricarica elettrica attive e interoperabili sul territorio nazionale, tramite EXWI; oltre a ciò va considerata anche la quota di mercato riferibile alla JV Ewiva, che si attestava su circa l'1,5% delle infrastrutture di ricarica complessivamente esistenti in Italia a quella data. Tale posizione di mercato – che sarà oggetto di verifica nel corso del procedimento – appare sostanzialmente confermata anche sulla base degli ultimi dati inviati dal segnalante, aggiornati al 4 marzo 2023⁴⁰.

42. Le quote di mercato sopra evidenziate vanno più attentamente considerate con specifico riferimento alle segmentazioni del generale mercato dei CPO nei mercati rilevanti individuati dai precedenti di settore. In particolare, sul mercato nazionale delle infrastrutture di ricarica a bassa o media potenza (AC o DC < 100 kW) su sedime non autostradale, per il Gruppo Enel le infrastrutture risultano afferire essenzialmente alla sola Enel X Way Italia, che detiene su tale segmento il 50,8% del mercato (47,8% a dati di marzo)⁴¹.

43. Sul mercato nazionale delle infrastrutture di ricarica ad alta potenza (c.d. HPC, > 100 kW), sempre su sedime non autostradale, rileva invece principalmente la posizione della JV Ewiva (controllata paritariamente da Enel X Way e Volkswagen), specializzata in tale tipo di infrastrutture, che secondo i dati forniti dal segnalante risulta detenere il 41,2% (43,9% a marzo 2023) del complesso delle infrastrutture attualmente esistenti e interoperabili

³⁹ Secondo la giurisprudenza rilevante, infatti, sussiste una condotta di MS contraria all'art. 102 TFUE qualora, unitamente ad altre condizioni, “*un'impresa verticalmente integrata vende un prodotto o un servizio ai concorrenti su un mercato a monte in cui è dominante e compete con tali imprese su un mercato a valle per il quale il prodotto o il servizio è un input*” (Consiglio di Stato, 15 maggio 2015, n. 247, caso A428 – Wind-Fastweb/Condotte Telecom Italia, par. 9.2; TAR Lazio, sez. I, 15 settembre 2021, n. 9803, caso A500-Prezzi servizi aziendali, par. 11).

⁴⁰ Cfr. doc. 4, cit.

⁴¹ Su questo segmento non appare invece di rilievo la posizione della JV Ewiva, in quanto la stessa è più specificamente dedicata allo sviluppo e gestione di infrastrutture di ricarica HPC (sebbene risultino comunque esistenti, a dati del segnalante di marzo 2023, 31 CP di potenza inferiore a 100kW in capo alla stessa, per una quota trascurabile pari a circa lo 0,10% del mercato).

in Italia. Un ulteriore 2,2% (a marzo 2023) di questo segmento afferisce alla stessa Enel X Way Italia, che appare detenere anche infrastrutture ad alta potenza gestite autonomamente rispetto alla JV. A soggetti riconducibili al Gruppo Enel appare dunque afferire a dati di marzo circa il 46% complessivo delle infrastrutture HPC attive e interoperabili in Italia.

44. Inoltre, la posizione del Gruppo Enel come *leader* di mercato si può ricavare anche da altri fattori significativi. In particolare, lo stesso Gruppo attraverso Enel X Way (e, in co-partecipazione con VW, anche attraverso la JV Ewiva) rappresenta senz'altro un soggetto che ha perseguito e sta perseguendo politiche di investimento massicce nel settore (dunque, anche in una prospettiva dinamica, la posizione di mercato appare destinata a restare significativa).

45. A ciò si aggiunge la forza economica e di *brand* che detiene in tutta la filiera elettrica, considerata la natura di *incumbent* storico *ex* monopolista del settore. Ad esempio, in particolare, quale soggetto distributore su circa l'85% del territorio nazionale, le società del Gruppo Enel potrebbero avere una posizione di vantaggio competitivo in relazione all'ottenimento degli allacci alla rete elettrica necessari e preliminari all'installazione di infrastrutture di ricarica sul territorio, così come un possibile vantaggio competitivo derivante da rapporti consolidati con gli Enti Locali, spendibile nell'ambito dei procedimenti prodromici all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni all'installazione di infrastrutture di ricarica su suolo pubblico, di cui non godono gli operatori di minori dimensioni. Tali elementi costituiscono possibili barriere all'entrata nel mercato dei CPO per lo sviluppo di reti di ricarica alternative.

46. Alla luce dell'insieme di tali considerazioni, si ritiene di poter configurare in capo al Gruppo Enel (attraverso le società con cui lo stesso opera nel settore della mobilità elettrica in Italia) una posizione dominante sui mercati a monte della installazione e gestione di infrastrutture di ricarica elettrica di varie potenze su sedime non autostradale sul territorio nazionale.

Le condotte abusive escludenti

47. La segnalazione di Route220 e le successive integrazioni riguardano una presunta condotta abusiva posta in essere da Enel X Way ed Ewiva e consistente in una compressione dei margini del segnalante, nella sua attività di MSP, che appare idonea a impedire o limitare fortemente la possibilità di competere efficacemente nel mercato a valle della fornitura dei servizi di

ricarica agli utenti finali. La condotta, più in generale, appare poter essere idonea a ostacolare la concorrenza attuale e potenziale nei servizi di ricarica elettrica da parte di soggetti non integrati (o non sufficientemente integrati) anche nella detenzione di infrastrutture di ricarica.

48. In particolare, i prezzi al dettaglio praticati agli utenti da Enel X Way sulla propria *app* appaiono inferiori a quelli praticati all'ingrosso da EXWI ed Ewiva ai MSP concorrenti, come riferiti dal segnalante. Le evidenze riportate *supra* nella Tabella n. 4 mostrano infatti che, nel caso delle tariffe di ricarica *pay-per-use* e avuto riguardo ai punti di ricarica in AC, il margine tra il prezzo c.d. *roaming* all'ingrosso e quello al dettaglio offerto ai clienti di EXW appare negativo (almeno fino alla rimodulazione annunciata da EXW con effetto dal 27 marzo 2023).

49. Il differenziale negativo tra i prezzi *roaming* e i prezzi al dettaglio risulterebbe poi ancor più significativo ove si considerino le offerte *flat* praticate da Enel X Way, in base alle quali la negatività del margine tra i prezzi *roaming* e i prezzi unitari al dettaglio riguarda anche i punti di ricarica in DC e HPC⁴². Nella misura in cui la soglia di accesso a tali pacchetti non risulti elevata⁴³, le offerte *flat* possono rappresentare un'alternativa estremamente conveniente per il consumatore rispetto alla tariffa *pay-per-use* e risultano, inoltre, un elemento caratterizzante l'offerta ai grandi clienti aziendali nell'ambito dei servizi di *fleet-management*⁴⁴.

50. La descritta condotta deve essere valutata anche tenendo in considerazione la preponderanza dei punti di ricarica in AC sul territorio nazionale e il loro utilizzo prevalente da parte degli utenti dei punti di ricarica su suolo pubblico, la assoluta prevalenza della componente di costo rappresentata dalla tariffa di *roaming* praticata da EXWI ed Ewiva nell'offerta dei MSP, nonché il numero, la diffusione e la presenza capillare dei punti di ricarica del Gruppo Enel sul territorio nazionale, tali da renderli un elemento imprescindibile per l'MSP non integrato che intenda offrire al cliente un servizio competitivo, completo e affidabile.

⁴² Le offerte *flat* risultano infatti sistematicamente inferiori di più del 50% del prezzo *roaming*, riferito a tutte le tipologie di ricarica (sia AC, che DC e HPC).

⁴³ La soglia prevista per il pacchetto meno economico, ossia quello di 25 euro/mese per 70kWh prelevabili, corrisponde a circa 350 km al mese (in linea con la percorrenza media stimata di un veicolo BEV, pari a 5.000-20.000 km/anno; *cfr.* E-Mobility Report 2022, cit., p. 315). Anche ipotizzando un eventuale utilizzo non integrale dei pacchetti da parte della clientela finale (es. 70-80%), il prezzo unitario al dettaglio permanerebbe comunque sensibilmente inferiore ai prezzi all'ingrosso praticati al segnalante.

⁴⁴ Il servizio si basa su tariffe uniche a livello nazionale, scontate rispetto alle tariffe ai clienti *private*, e integra insieme alla ricarica anche servizi aggiuntivi inerenti alla gestione della flotta che il cliente *corporate* mette a disposizione dei propri dipendenti (o clienti).

51. La condotta abusiva appare potersi riscontrare anche con riferimento al nuovo *set* di tariffe introdotto al dettaglio da Enel X Way con decorrenza 27 marzo 2023, dal momento che il margine negativo tra tariffe all'ingrosso e al dettaglio permane con riferimento ai pacchetti, anche così come riformulati, e che il margine per le tariffe PPU appare estremamente ridotto.

52. La condotta descritta quindi, ove effettivamente riscontrata, appare idonea a configurare una violazione dell'articolo 102 TFUE, in quanto suscettibile di compromettere la capacità competitiva dei MSP rispetto all'operatore dominante nel mercato a monte della costruzione e gestione dei punti di ricarica e integrato a valle nel mercato della fornitura di servizi di ricarica alla clientela finale.

53. Infatti, i prezzi praticati da EXWI e Ewiva all'ingrosso – in ragione dei margini negativi o comunque estremamente ridotti – non consentirebbero agli MPS di poter operare in maniera redditizia sul mercato a valle e appaiono idonei ad escludere da tale mercato gli operatori MSP attivi, nonché a limitare l'eventuale ingresso di altri operatori non integrati interessati ad essere presenti nel mercato in via di sviluppo degli MSP⁴⁵.

54. La condotta in questione potrebbe altresì configurare una ipotesi di discriminazione interna-esterna, nella misura in cui il diverso prezzo applicato da EXWI ed Ewiva ai concorrenti nel mercato dei servizi di MSP rispetto alla propria società collegata attiva in quel mercato, sia idoneo a determinare uno svantaggio competitivo per i concorrenti MSP, mediante l'innalzamento dei costi da questi sostenuti per competere nel mercato a valle. In particolare, le offerte tariffarie di tipo *flat* – che EXWI ed Ewiva non appaiono rendere disponibili in alcun modo agli MSP – e quelle particolarmente basse dedicate alle stazioni di ricarica in AC, di più largo utilizzo da parte degli utenti dei servizi di ricarica, presentano possibili profili di non replicabilità da parte dei concorrenti, tali da indurli a distogliere risorse finanziarie per compensare lo svantaggio economico e competere efficacemente nel mercato dei servizi di MSP, innalzandone i costi di accesso e di permanenza sul mercato.

55. In tal modo, la condotta inciderebbe in maniera sensibile sullo sviluppo di un modello di *business* innovativo e in grado di indurre una concorrenza sul prezzo dei servizi di ricarica e consentirebbe altresì a EXW di poter consolidare la posizione detenuta nel mercato degli MSP tramite la *app* “Enel X Way”, possibilmente rilevante anche nella prospettiva della raccolta e dello

⁴⁵ Il mercato della fornitura di servizi di ricarica per veicoli elettrici rappresenta – come sopra descritto – un ambito di sviluppo di nuovi servizi a sostegno della mobilità elettrica, in cui gli operatori integrano – oltre alla funzione di ricarica del veicolo – servizi aggiuntivi e accessori anche a carattere innovativo.

sfruttamento commerciale di dati (es. abitudini di ricarica del proprio veicolo elettrico) relativi agli utenti.

56. Gli effetti della condotta in esame, oltre ad avere un impatto diretto sul mercato dei servizi di mobilità offerti dagli MSP⁴⁶, appaiono suscettibili di propagarsi anche sul mercato a monte della costruzione e gestione delle infrastrutture di ricarica (mercato dei CPO), laddove la condotta sia idonea a impedire o rendere più difficile il raggiungimento da parte degli MSP di una scala minima efficiente, al fine di poter operare anche nell'attività di realizzazione di punti di ricarica, così consentendo alle società del Gruppo Enel di rafforzare la posizione dominante ivi detenuta, ovvero laddove la presenza di MSP concorrenti non verticalmente integrati favorisca l'interoperabilità tra reti di ricarica facenti capo a diversi CPO.

Il pregiudizio al commercio intraeuropeo

57. Sulla base degli elementi esposti, appare sussistere un potenziale pregiudizio al commercio intra-europeo, tenendo conto dell'influenza diretta o indiretta, reale o potenziale, sui flussi commerciali tra gli Stati membri, conformemente alla Comunicazione della Commissione 2004/C 101/07⁴⁷.

58. Al riguardo, occorre considerare che le condotte di EXWI ed Ewiva investono mercati nazionali, come sopra più ampiamente descritti, che costituiscono una parte sostanziale del mercato comune e sono idonee, quindi, a produrre effetti nei confronti di operatori sia italiani sia stranieri, attivi o interessati a entrare nei mercati della fornitura dei servizi di ricarica per veicoli elettrici.

59. Di conseguenza, la fattispecie oggetto del presente procedimento appare idonea a pregiudicare il commercio tra gli Stati membri dell'Unione europea e, pertanto, ad integrare gli estremi di una violazione dell'articolo 102 del TFUE.

RITENUTO, pertanto, che i comportamenti posti in essere da Enel X Way Italia S.r.l., Enel X Way S.r.l. ed Ewiva S.r.l., per le ragioni sopra esposte, appaiono configurare una possibile violazione dell'articolo 102 del TFUE;

⁴⁶ In questa prospettiva, gli effetti della condotta abusiva andrebbero a vantaggio di EXW, che opera come MSP. Si ritiene tuttavia che anche Ewiva (che non opera come MSP) possa essere strumento dell'attuazione della condotta del gruppo Enel (appare significativa, al riguardo, anche la circostanza che una stessa persona fisica risulta da visure camerali Amministratore Unico di Enel X Way Italia S.r.l. e AD di Ewiva S.r.l.).

⁴⁷ "Linee direttrici sulla nozione di pregiudizio al commercio tra Stati membri di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato", su GUCE C 101/81 del 27 aprile 2004.

DELIBERA

- a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti di Enel X Way Italia S.r.l., Enel X Way S.r.l. ed Ewiva S.r.l., per accertare l'esistenza di possibili violazioni della concorrenza ai sensi dell'articolo 102 del TFUE;
- b) la fissazione del termine di giorni sessanta, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle parti del diritto di essere sentiti, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento per la Concorrenza 2 di questa Autorità almeno quindici giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;
- c) che il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Giulia Battista;
- d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione, presso la Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento per la Concorrenza 2 di questa Autorità, dai legali rappresentanti delle Parti o da persone da essi delegate;
- e) che il procedimento deve concludersi entro il 30 giugno 2024.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli