

**Documento di consultazione 318/2019/EEL**  
**Criteri per l'aggiornamento infra-periodo della regolazione tariffaria relativa ai servizi di distribuzione e misura dell'energia elettrica**

**Osservazioni di Axpo Italia**

**S15. Si condividono le considerazioni generali inerenti alla ricarica in luoghi accessibili al pubblico? Se no, si dispone di elementi informativi ulteriori che dovrebbero essere considerati in questa sede?**

L'invito a minimizzare l'attivazione di nuovi POD sfruttando la regolazione vigente, da ultima la rivisitata definizione di unità di consumo, è pienamente condivisibile anche in casi in cui, come indicato nel documento, il gestore del punto di ricarica non coincide con il titolare del POD. Un simile approccio ha evidentemente il pregio di ridurre i costi di avviamento di infrastrutture di ricarica (IR) e quindi di rendere praticabili progetti che altrimenti rischierebbero di non essere realizzati.

Va però considerato che in molti casi l'installazione di IR in luoghi accessibili al pubblico richiederà necessariamente l'attivazione di nuovi POD, a esempio nel caso di progetti pubblici (come gare a livello comunale) e quindi, se non si vuole ritardare la penetrazione del vettore elettrico nei trasporti, è opportuno valutare misure in grado di favorirne lo sviluppo. In particolare, considerata l'entità e l'incidenza del contributo necessario alla realizzazione di nuove connessioni, proponiamo di ridurre la quota espressa in €/kW per l'apertura di nuovi POD (ad oggi pari a 69,99 €/kW). Tale costo rappresenta mediamente il 30% del totale dei costi di investimento (fornitura e installazione incluse) per la realizzazione di IR veloce in ambito pubblico.

**S16. Come si valutano le 4 ipotesi di lavoro sopra descritte? Si intendono offrire spunti utili per il perfezionamento di tali ipotesi?**

Delle 4 proposte illustrate, di per sé interessanti, riteniamo che la quarta presenti diverse criticità. Riteniamo che lasciare ai DSO la definizione di progetti pilota per l'acquisizione di servizi di flessibilità dagli utenti o per riconoscere loro benefici tariffari a fronte della disponibilità a erogare questi servizi conferisce un'elevata discrezionalità a un soggetto che potrà essere affetto da conflitti di interesse con gli operatori del settore mobilità. Si tratta di un timore che la stessa ARERA ha palesato in un altro documento di consultazione, quello sulla riforma del dispacciamento (TIDE), in cui si ipotizza l'acquisizione di servizi di dispacciamento locali da parte dei DSO. È evidente che l'introduzione di forme di separazione proprietaria dell'attività di distribuzione costituirebbe una misura risolutiva. In mancanza di ciò è in ogni caso necessario garantire l'effettiva neutralità dei DSO nel reperimento delle risorse di flessibilità anche da IR secondo procedure trasparenti ma soprattutto l'impossibilità di trasferimento di informazioni rilevanti dal DSO a società appartenenti al medesimo gruppo societario, che andrebbero a distorcere in modo determinante la concorrenza tra operatori di mercato.

**S19. Come si valutano le 4 ipotesi di lavoro sopra descritte? Si intendono offrire spunti utili per il perfezionamento di tali ipotesi?**

Consideriamo molto importante l'applicazione della tariffa domestica a tutti i box auto, indipendentemente dalla pertinenza con l'abitazione principale, poiché nel nostro Paese i box auto sono spesso pertinenze di abitazioni principali ubicate in edifici distinti. Tale

soluzione eliminerebbe la necessità di verifiche da parte degli operatori della filiera e oneri burocratici per il consumatore. Riteniamo interessante anche l'ipotesi di lavoro n.7, con la possibilità di valutare, pur trattandosi di un'utenza assimilabile a un "servizio comune", l'applicazione di una tariffa domestica quale beneficio (eventualmente temporaneo) ulteriore rispetto alla citata ottimizzazione dei costi fissi.

***S20. Si ritiene di voler avanzare ipotesi di lavoro ulteriori?***

Il principio di neutralità tecnologica prevede di evitare misure di favore per qualsivoglia tecnologia, mobilità elettrica inclusa. A ciò si aggiunge la volontà, più volte manifestata dall'Autorità, di evitare in ogni modo possibili discriminazioni tariffarie tra gli utenti. Considerati però gli impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale e tutela della salute che la penetrazione del vettore elettrico nei trasporti avrebbe in ambito cittadino/metropolitano, riteniamo doveroso valutare specifiche deroghe a questi principi, eventualmente limitate nel tempo temporanee.

A titolo di esempio riteniamo che si potrebbe ridurre progressivamente la tariffa BTVE già a partire di quest'anno. Oppure, si potrebbe fin da subito, senza cioè aspettare l'evoluzione legislativa/regolamentare in materia di autoconsumo da rinnovabili, si potrebbe (riprendendo la risposta al quesito S19) applicare la tariffa domestica anche al caso di prelievi da IR condivise a livello condominiale. Si potrebbe così avviare rapidamente un progetto pilota basato su questa proposta, di durata almeno triennale, per consentire un raccordo con il recepimento delle nuove direttive su FER e mercato elettrico. Eventualmente il progetto pilota, per rimarcare l'efficacia in termini di tutela della salute, potrebbe essere limitato a città con popolazione superiore a una determinata soglia (es. 100.000 abitanti), maggiormente afflitte da inquinamento da emissioni nel settore trasporti. Se l'Autorità ritiene di non poter, nell'ambito delle proprie facoltà, avviare un simile progetto, potrebbe almeno sottoporre l'attuazione al potere legislativo, nell'ambito di una specifica segnalazione al Parlamento.