



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

*Spett.le Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente
Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling
C.so di Porta Vittoria 27
20122 Milano*

Milano, 20 settembre 2019

Osservazioni DCO 318/2019/R/eel “Criteri per l’aggiornamento infra-periodo della regolazione tariffaria relativa ai servizi di distribuzione e misura dell’energia elettrica”

S7. Si concorda con la proposta di prorogare ulteriormente il periodo di agevolazioni, ad esempio di ulteriori quattro anni?

S8. Si riterrebbe invece preferibile ridefinire tali agevolazioni in modo tale da renderle strutturali, riformulando il testo del TIC?

S9. Quali strumenti informativi si suggeriscono per raggiungere la platea dei clienti domestici potenzialmente interessati?

Condividiamo la proposta di prorogare ulteriormente o di rendere strutturali le agevolazioni per le variazioni di potenza richieste dai clienti domestici. Infatti, anche in ottica di maggior elettrificazione dei consumi energetici, riteniamo che i clienti domestici potrebbero trarre vantaggio da tali agevolazioni nel caso volessero aumentare la potenza dei propri contatori per installare apparecchi elettrici ad alta efficienza, come ad esempio le piastre ad induzione, in sostituzione di altri apparecchi. Il tutto a supporto di una progressiva elettrificazione dei consumi energetici all’interno delle abitazioni, con risvolti positivi in termini di decarbonizzazione.

Sul fronte degli strumenti informativi per informare i clienti interessati, tenuto conto che le agevolazioni interessano perlopiù specifiche categorie di clienti (in particolare i clienti interessati a installare presso la propria abitazione una pompa di calore o un punto di ricarica per i veicoli elettrici) riterremmo preferibile evitare informative massive e poco dettagliate (quali i messaggi in bolletta). Sugeriremmo invece semmai di prevedere l’obbligo per i venditori di caricare informative ad hoc con testo predefinito sui propri siti internet. Informative sul tema potrebbero inoltre essere previste anche sul Portale Offerte e sul Portale Consumi, in quanto luoghi dedicati a consentire ai clienti analisi sui propri costi e consumi energetici. Sugeriremmo infine anche la realizzazione di un simulatore sul sito ARERA e/o sul Portale Offerte gestito da AU, che renda automatici i calcoli dei costi/risparmi associati alla variazione della potenza del contatore. Un tale simulatore aiuterebbe sicuramente i consumatori a comprendere in maniera immediata l’effetto della propria scelta. Si potrebbe poi altresì valutare l’estensione dello strumento anche ai venditori che si mostrassero volontariamente disponibili a pubblicarlo sul proprio sito internet.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

In aggiunta a quanto appena esposto in relazione alla regolazione sui contributi per variazione di potenza, vorremmo segnalare alcune situazioni che determinano difficoltà ai venditori in relazione alla determinazione degli importi da addebitare ai clienti richiedenti la variazione di potenza in aumento qualora gli stessi ricadano nell'ambito della preventivazione rapida ed abbiano una potenza superiore ai 6 kW (dunque siano fuori delle incentivazioni per clienti domestici fino a 6 kW). In particolare questa situazione si verifica laddove il punto di connessione beneficia di una potenza in franchigia, vale a dire una potenza di connessione tecnicamente realizzata sul punto di prelievo eccedente il livello di potenza contrattualmente attivo sullo stesso. In questa particolare casistica, alcuni distributori non applicano i contributi per variazione di potenza per tutti i kW che eccedono la potenza contrattuale, bensì li applicano ai soli kW che superano la potenza in franchigia. I venditori diversamente preventivano e fatturano gli importi determinati sulla base della variazione di potenza calcolata e non tenendo conto della cosiddetta potenza in franchigia, in quanto non previsto dalla normativa nonché informazione di fatto non disponibile, ma esclusivamente tenendo conto della differenza tra la potenza richiesta e la potenza contrattualmente attiva. Si viene in questo modo di fatto a determinare una differenza sostanziale tra quanto preventivato e fatturato dal venditore al cliente finale e quanto fatturato dal distributore al venditore, differenza che risulta a scapito del cliente finale.

In taluni casi tali problematiche possono emergere a seguito del reclamo del richiedente la connessione, che lamenta una differenza tra quanto preventivatogli dal venditore e quanto invece riferitogli dal distributore. In una tale situazione il venditore per applicare al cliente l'importo fatturatogli dal distributore, ma non avendo di fatto elementi oggettivi per assecondare il reclamo del cliente (che di fatto asserisce quanto riferitogli dal distributore), è costretto ad adoperarsi in una complessa attività di conciliazione tra il ciclo di fatturazione attivo e quello passivo, a valle della quale procede con il conguaglio degli importi precedente fatturati. Una tale attività non dovrebbe però essere necessaria, in quanto la previsione di regole standard per la determinazione dei corrispettivi tariffari per la variazione di potenza dovrebbe rendere autonomo il venditore nel determinare sin da subito gli importi corretti. Nella situazione descritta invece si viene a determinare un'incertezza sulle regole di determinazione degli importi che, in queste particolari casistiche, non possono prescindere dal coinvolgimento del distributore, ancorché la normativa non lo preveda e coerentemente non preveda flussi di comunicazione per il recepimento delle informazioni necessarie alla corretta determinazione degli stessi, con evidenti difficoltà di gestione.

Vorremmo poi sottolineare come un'interpretazione non univoca della normativa sulla determinazione degli importi per variazione di potenza sia di fatto foriera di una discriminazione tra clienti sottesi a distributori diversi. Riterremmo pertanto auspicabile che l'Autorità possa cogliere l'occasione del presente provvedimento per intervenire e risolvere la criticità segnata.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

S11. Osservazioni relative alle previsioni relative alla revisione della disciplina in materia di connessione per punti attivi e passivi, nonché dei criteri di allocazione dei costi di rete tra le diverse tipologie di utenza.

Coglieremmo l'occasione per segnalare una criticità derivante dalla diversa interpretazione recentemente emersa che gli operatori di filiera danno della definizione di punto di connessione domestico, interpretazione che sta generando criticità gestionali di fatto non risolvibili se non tramite un intervento chiarificatore da parte dell'Autorità. Vorremmo in particolare far presente come a seguito della nuova interpretazione alcuni operatori ritengano che ai fini dell'attivazione di un punto di fornitura domestica debbano sussistere due condizioni: che l'utenza sia ad uso domestico e che l'intestatario della fornitura sia un cliente persona fisica. In proposito, ricorderemmo innanzitutto che il TIT all'articolo 2.2 lettera a) i) individua le utenze domestiche in base all'utilizzo dell'energia:

I contratti aventi ad oggetto i servizi di cui al comma 2.1 relativi a punti di prelievo nella titolarità di clienti finali devono corrispondere alle seguenti tipologie:

a) per utenze domestiche in bassa tensione, dove per tali si considerano i contratti riguardanti l'energia elettrica utilizzata per alimentare:

i) le applicazioni in locali adibiti ad abitazioni a carattere familiare o collettivo, con esclusione di alberghi, scuole, collegi, convitti, ospedali, istituti penitenziari e strutture abitative similari;

La verifica sulla tipologia di intestatario della fornitura (persona fisica o persona giuridica) viene invece richiesta nel gas (i riferimenti alle tipologie di clienti domestici si trovano all'interno del TIVG, comma 2.3 lettera a).

a) "punto di riconsegna nella titolarità di un cliente domestico" è il punto di riconsegna nella titolarità di un cliente finale che utilizza il gas naturale per alimentare applicazioni in locali adibiti ad abitazioni a carattere familiare e locali annessi o pertinenti all'abitazione adibiti a studi, uffici, laboratori, gabinetti di consultazione, cantine o garage, purché:

- l'utilizzo sia effettuato con un unico punto di riconsegna per l'abitazione e i locali annessi o pertinenti;*
- il titolare del punto sia una persona fisica;*

Per cui ancorché secondo alcuni questa differenza sia sostanziale (l'esplicitazione di quest'ultima condizione per il gas e non per l'elettrico farebbe presumere che sia corretto ritenere che nell'elettrico non sia una condizione da verificare ai fini dell'attivazione di una fornitura domestica) per altri invece rappresenta una "best practice" a cui anche le forniture elettriche debbano sottostare. Di fatto questa divergenza interpretativa, oltre a essere potenzialmente foriera di discriminazioni a livello territoriale laddove distributori diversi diano interpretazioni diverse, potrebbe determinare situazioni non facilmente risolvibili, laddove la divergenza di interpretazioni



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

coinvolga venditori e distributori, a detrimento della chiarezza e del servizio erogato ai clienti finali. La casistica tipicamente oggetto di queste diverse interpretazioni è quella riconducibile alle abitazioni ad uso foresteria, vale a dire abitazioni ad uso di personale dipendente il cui contratto di fornitura di energia elettrica è intestato ad aziende o ad altri enti, comunque diversi da persone fisiche. Per risolvere l'*impasse* auspicheremmo quindi un intervento volto a chiarire il fatto che detto vincolo non sia applicabile alle forniture di energia elettrica o diversamente in alternativa a modificare la normativa citata, esplicitando gli ulteriori vincoli circa la condizioni del soggetto intestatario (persona fisica).

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?

Riterremmo necessario che per l'avvio del mercato della mobilità elettrica siano introdotti dei meccanismi di agevolazioni che permettano lo sviluppo di questo settore. In tal contesto, reputeremmo che la tariffa "monomia" BTVE debba essere mantenuta anche nella seconda parte del presente periodo regolatorio (2020-2023), in virtù della sua convenienza per volumi di consumi energetici bassi, che potrebbero ragionevolmente caratterizzare questo primo periodo di sviluppo della domanda. Dal momento che la tariffa BTVE risulta conveniente per consumi complessivi annui non superiori a 6 MWh, quando la mobilità elettrica sarà una soluzione adottata da una percentuale rilevante dei clienti finali e l'energia prelevata tenderà ad aumentare potrebbe risultare necessario ripensare l'intero impianto tariffario ad essa legato.

Riteniamo inoltre che la realizzazione di una rete di infrastrutture di ricarica pubblica costituisca il presupposto necessario per avviare il passaggio verso la mobilità sia collettiva che individuale elettrica, con numeri realisticamente inferiori a quelli stimati nella bozza di PNIEC per gli anni relativi al semiperiodo 2020-2023. In considerazione della numerosità dei veicoli elettrici attuale e di quella prevista per i prossimi 4 anni, l'opportunità di adottare soluzioni tariffarie strumentali al controllo dei carichi dovrebbe essere ponderata con considerazioni relative ai costi di connessione per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica, purtroppo ancora insufficienti a consentire lo *share* prospettato dal Piano Nazionale.

La proposta regolatoria relativa alle infrastrutture di ricarica pubblica dei veicoli elettrici dovrebbe pertanto guardare ad infrastrutture di ricarica *fast* a partire dal semiperiodo 2020-2023, intese come configurazioni di stazioni di ricarica connesse in MT tramite punti di prelievo dedicati relativi non solo al trasporto collettivo ma anche alla mobilità individuale elettrica.

La necessità di connessione in MT per i punti di ricarica *fast* presenta ad oggi costi fissi per la realizzazione dell'infrastruttura che rendono poco contendibile la ricarica elettrica in esercizi commerciali di varia natura. Costi che si aggiungono alle complessità commerciali per il caso di CPO non coincidente con il titolare del preesistente punto di prelievo.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

In tale contesto, al fine di consentire lo sviluppo di infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico sulla rete stradale, riteniamo necessario estendere il perimetro dell'ipotesi di lavoro n. 3 (tariffa MTVE) anche alle ricariche *fast charge* e *ultra-fast charge* presso le stazioni di carburanti, almeno nei primi anni di avvio del mercato.

Ad oggi un operatore che intenda ricevere un ritorno ragionevole dall'investimento da una stazione di ricarica con colonnine *fast-charge*, per una ricarica di 1,6 € (all'incirca il costo di 1 litro di benzina) dovrebbe garantire al cliente circa 10 km di strada, quindi ben al di sotto della resa di 1 litro di benzina. Ancora meno competitive con i carburanti tradizionali risultano le colonnine *ultra-fast charge* che ancora non godono di economie di scala. A fronte di questi costi, in assenza di tariffe incentivanti in grado di abbattere i costi fissi, per strategie commerciali gli operatori più strutturati preferiscono offrire ricariche sotto-costi, con effetto spiazzamento degli altri operatori tipicamente di minori dimensioni.

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

Segnaleremmo che una corretta ed efficiente gestione dei carichi è di interesse diretto del CPO. Pertanto, in merito alla prima ipotesi "*Obbligo di adozione di sistemi automatici di controllo dei carichi*", esprimiamo delle perplessità e richiediamo quindi all'Autorità maggiori dettagli sul funzionamento del meccanismo proposto. Nello specifico, per poter meglio valutare costi e benefici della proposta, riteniamo necessario che si esplicitino le modalità tecniche con cui verrà effettuato il rispetto dei limiti di potenza della connessione elettrica del punto di prelievo, definendo il sistema di controllo che potrebbe essere sia hardware che software. Inoltre, riteniamo altrettanto utile che si definiscano con precisione i soggetti in capo ai quali verrà messo l'obbligo di accertare l'effettiva installazione e l'utilizzo del dispositivo di limitazione dei carichi. In base alla tecnologia del sistema di controllo e al soggetto incaricato della verifica, potrebbero infatti emergere differenti criticità che meritano di essere valutate in dettaglio.

Piuttosto che imporre limitazioni di natura regolatoria o tecnologica, si potrebbero valutare soluzioni tariffarie che pur restando invariante per il consumatore finale che ricarica il veicolo, stimolino ulteriormente il CPO ad un utilizzo efficiente della potenza installata presso le stazioni di ricarica.

Infine, per quanto riguarda le altre tre ipotesi di lavoro valutiamo positivamente le proposte in quanto mirate a facilitare la diffusione della mobilità elettrica. In particolare, riteniamo che alcune ipotesi, come la tariffa modulata in F3, siano più aderenti ad un contesto di mobilità elettrica maturo quando il volume di veicoli in circolazione sarà tale da determinare significativi problemi di gestione del carico.



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

S17. Si ritiene di voler avanzare ipotesi di lavoro ulteriori?

In questa fase di avvio del mercato l'ancora scarsa diffusione dei veicoli elettrici si riflette in elevati costi fissi per colonnina di ricarica. Riteniamo quindi che delle soluzioni tariffarie monomie in energia anche per i punti connessi in MT risultino quindi indispensabili a supporto dello sviluppo del mercato. Si pensi che per punti da 50 kW in BT (riconducibili a una presa *fast charge*) il *break-even* tra tariffe BTVE e BTAU indicato dall'Autorità a 25000 kWh corrisponderebbe a un utilizzo della colonnina per 4,2 ricariche/giorno, quando ad oggi gli operatori stimano un utilizzo di 0,5 ricariche/giorno e prevedono di raggiungere le 4 ricariche/giorno non prima del 2025.

S18. Si condividono le considerazioni generali inerenti alla ricarica in luoghi privati? Se no, si dispone di elementi informativi ulteriori che dovrebbero essere considerati in questa sede?

S19. Come si valutano le 4 ipotesi di lavoro sopra descritte? Si intendono offrire spunti utili per il perfezionamento di tali ipotesi? S20. Si ritiene di voler avanzare ipotesi di lavoro ulteriori?

Come affermato in caso di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico anche per la ricarica dei veicoli elettrici in luoghi privati, reputiamo fondamentale l'introduzione di meccanismi che agevolino lo sviluppo del mercato della mobilità elettrica e ci sembra che in linea Generale, le quattro proposte formulate dall'Autorità vadano in questa direzione. Riteniamo tuttavia che ulteriori semplificazioni sarebbero possibili, nell'ottica di minimizzare gli oneri amministrativi per i consumatori finali che possono beneficiare delle agevolazioni, nonché per venditori e istituzioni che sarebbero responsabili dei controlli.

Nelle ipotesi n. 5 e 6 osserveremmo che potrebbe essere troppo oneroso per il proprietario del veicolo elettrico dimostrare per i box non collegati elettricamente all'abitazione la pertinenza o meno con l'abitazione principale, a causa di situazioni particolari: ad esempio diverse intestazioni in famiglia per box e abitazione principale oppure per box/abitazione e veicolo oppure acquisti in leasing per veicoli elettrici. Inoltre, il venditore verrebbe gravato di oneri di verifica su aspetti non strettamente pertinenti al settore di attività (quali verifiche di dati catastali o dati del Registro Automobilistico).

La rimozione della distinzione tra box pertinenti e non pertinenti al fine dell'applicazione della tariffa domestica per residenti darebbe sicuramente luogo ad un sistema più facilmente comprensibile per i clienti finali e meno gravoso per il venditore, che diversamente dovrebbe verificare aspetti non strettamente pertinenti al settore di attività (quali verifiche di dati catastali o dati del Registro Automobilistico).

Inoltre, al fine di superare le complessità correttamente identificate in relazione alle verifiche necessarie per assicurare la titolarità di un veicolo elettrico al fine di godere delle agevolazioni, si propone come criterio di verifica l'installazione certificata di una *wall box*, strumento di fatto



ASSOCIAZIONE ITALIANA DI GROSSISTI DI ENERGIA E TRADER

necessario per garantire tempi di ricarica che consentano un utilizzo del veicolo elettrico analogo a quello di veicoli alimentati con carburanti fossili. Tale criterio costituirebbe quindi una soluzione efficace sia per il cliente che per il venditore, riducendo considerevolmente gli oneri di certificazione e controllo. Eventualmente, la certificazione di messa in servizio della *wall-box* potrebbe anche essere accompagnata dalla dichiarazione di conformità dell'impianto.

Nell'ipotesi n. 6 chiederemmo poi che si chiarisca con quali modalità il venditore dovrebbe informare il cliente dell'attivazione dell'agevolazione sul tetto della potenza disponibile in fascia F3. Faremmo infatti presente come questa informazione non dovrebbe essere veicolata in bolletta, al fine di evitare di gravare la logica dei sistemi di fatturazione degli operatori, quanto piuttosto con modalità di comunicazione alternative.

Per entrambe le ipotesi 5 e 6, chiederemmo inoltre di disciplinare le procedure da adottare in caso di variazione delle condizioni sottostanti l'applicazione dell'incentivo (es. vendita dell'auto elettrica da parte del cliente). In particolare, dovrebbe essere chiarita la responsabilità del cliente nell'informare il venditore dell'avvenuta variazione, al fine di evitare comportamenti opportunistici da parte dei clienti finalizzate a godere dell'incentivo anche in seguito alla perdita dei requisiti necessari.

Per quanto riguarderebbe poi l'ipotesi n. 7, chiederemmo di chiarire se la tariffa BTVE in ambito condominiale sarà applicata solo in presenza di un POD dedicato alle colonnine di ricarica.

Infine, con riferimento all'ipotesi n. 8, esprimeremmo forte apprezzamento per l'idea di favorire la ricarica presso luoghi di lavoro, un ambito con forti potenzialità di sviluppo. Evidenzieremmo tuttavia come la soluzione prospettata incentivi di fatto solo le auto di servizio (auto usate dai dipendenti per le attività lavorative durante il giorno e ricaricate presso l'azienda durante la notte) e non le auto di cortesia (ricaricate presso l'azienda durante il giorno e usate dai dipendenti per uso personale al di fuori dell'orario lavorativo).

Restando comunque a piena disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento ed opportunità di confronto in tema, rinnoviamo tutti i nostri più cordiali saluti.

Paolo Ghislandi