



Autorità di regolazione per energia reti e ambiente
Documento di consultazione 318/2019/R/eel
Osservazioni di Energia Libera

Il presente documento contiene le osservazioni di Energia Libera al documento di consultazione dell'Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (**ARERA**) 318/2019/R/eel, recante *Criteri per l'aggiornamento infra-periodo della regolazione tariffaria relativa ai servizi di distribuzione e misura dell'energia elettrica (DCO)* (prot. n. 81/19, termine invio osservazioni 20 settembre 2019, inviato via email a infrastrutture@arera.it)

* * *

Risposta ai singoli spunti di consultazione

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?

Si concorda con la proposta di continuare a prevedere tali agevolazioni in favore dei clienti.

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

Tenuto conto che le agevolazioni interessano 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) dovrebbero essere evitate informative massive e poco dettagliate (quali i messaggi in bolletta). Si suggerisce invece 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 sul Portale Offerte e sul Portale Consumi, in quanto luoghi dedicati a consentire ai clienti analisi sui propri costi e consumi energetici.

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?

Si ritiene 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. 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 nel caso in cui, come indicato nel documento, il gestore del punto di ricarica non

coincida 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, si propone 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?

Si condividono le ipotesi di lavoro prospettate anche se alcune si ritengono 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.

- Ipotesi di lavoro n.1 In considerazione della numerosità dei veicoli elettrici attuale e 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. Nonostante, in generale, sembri corretto prospettare alcuni requisiti minimi per accedere alla tariffa BTVE, il requisito proposto nell'Ipotesi di lavoro 1 appare eccessivamente costoso rispetto ai benefici potenziali. Infatti, se da un lato il tetto massimo alla potenza elettrica della connessione (così come prospettato nel DCO) al momento si potrebbe applicare ad un numero estremamente limitato di situazioni (si consideri per esempio che attualmente pochissime auto ricaricano a 22 kW), dall'altro lato i costi per l'installazione di un punto di ricarica che possa attuare e controllare un simile vincolo sono elevati. Si tenga presente che sarebbe necessario un punto di ricarica che comunichi con il POD, che possa gestire carichi e con una scheda di controllo molto avanzata: caratteristiche che al momento hanno solo gli strumenti più avanzati. Inoltre, si ritiene che, nel caso si volesse sviluppare tale ipotesi, bisognerebbe ragionare su un limite di potenza nominale installata a cui applicare tale vincolo, nonché ad alcune problematiche tecniche da risolvere;

- Ipotesi di lavoro n.2 Si condivide la proposta di una tariffa *time of use* che incentivi la ricarica in F3 nei punti accessibili al pubblico. Tuttavia, si invita a prendere in considerazione anche le possibili diversità di utilizzo dei diversi punti di ricarica a seconda del luogo di installazione, che potrebbe non ottenere benefici dalla proposta rimodulazione della tariffa BTVE. Per esempio, punti di ricarica accessibili al pubblico di proprietà di esercizi commerciali di varia natura (hotel, centri commerciali, aeroporti, ecc.) hanno come momento di maggior utilizzo, per loro natura, le ore diurne;
- Ipotesi di lavoro n.3 La proposta regolatoria relativa alle infrastrutture di ricarica accessibile al pubblico dei veicoli elettrici dovrebbe 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. In tale contesto, al fine di consentire lo sviluppo di infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico sulla rete stradale, si ritiene necessario estendere il perimetro dell'Ipotesi di lavoro n. 3 (tariffa MTVE) anche ad altre configurazioni, come ad esempio le ricariche *fast charge* e *ultra-fast charge* presso le stazioni di carburanti, almeno nei primi anni di avvio del mercato, nonché alcuni tipi di esercizi commerciali. 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;
- Ipotesi di lavoro n.4 Si ritiene 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 per quanto forte. 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.

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; soluzioni tariffarie monomie in energia anche per i punti connessi in MT risultano 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'ARERA 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?

Si ritiene molto importante l'applicazione della tariffa domestica anche ai *box* che costituiscono pertinenze dell'abitazione principale, poiché nel nostro Paese si tratta di una casistica molto diffusa (i *box* auto sono spesso pertinenze di abitazioni principali ubicate in edifici distinti). Pertanto, una mancata applicazione della tariffa domestica comporterebbe una discriminazione verso queste utenze che hanno, di fatto, lo stesso utilizzo dei *box* auto collegati elettricamente all'abitazione principale. Si ritiene 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, accanto alla tariffa BTVE proposta dal Regolatore e dando ai consumatori la facoltà di scegliere tra le due.

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

Nelle ipotesi n. 5 e 6 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). Si ritiene pertanto preferibile richiedere ai clienti interessati alle agevolazioni la presentazione di dichiarazioni sostitutive di atto notorio contenenti le informazioni necessarie all'accesso all'incentivo e prevedere da parte di ARERA controlli a campione.

Nell'ipotesi n. 6 si chiede di chiarire con quali modalità il venditore dovrebbe informare il cliente dell'attivazione dell'agevolazione sul tetto della potenza disponibile in fascia F3. Si fa 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, si chiede inoltre ad ARERA di disciplinare le procedure da adottare in caso di variazione delle condizioni sottostanti l'applicazione dell'incentivo (ad es. la 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 riguarda l'ipotesi n. 7, si chiede di chiarire se la tariffa BTVE in ambito condominiale sarà applicata solo in presenza di un POD dedicato alle colonnine di ricarica. Inoltre, considerati gli impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale e tutela della salute che la mobilità elettrica avrebbe in ambito cittadino/metropolitano, riteniamo doveroso valutare specifiche deroghe a questi principi, eventualmente limitate nel tempo. A titolo di esempio riteniamo che fin da subito, senza cioè aspettare l'evoluzione legislativa/regolamentare in materia di autoconsumo da rinnovabili e comunità energetiche, si potrebbe (riprendendo la risposta al quesito S19) applicare la tariffa domestica anche al caso di prelievi da IR condivise a livello condominiale accanto alla tariffa BTVE proposta dal regolatore con possibilità di scelta per i consumatori, e 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 esser 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'ARERA non ritiene di poter avviare, nell'ambito delle proprie attribuzioni, un simile progetto, potrebbe almeno proporre l'attuazione nell'ambito di una specifica segnalazione al Parlamento e/o al Governo.



Con riferimento all'ipotesi n. 8, si evidenzia come la soluzione prospettata incentivi 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).

Alessandro Bianco - Segretario generale