

**Osservazioni di Eni S.p.A. ed Eni Gas e Luce S.p.A in merito al DCO 318/2019/R/eel
del 23 luglio 2019**

***“Criteri per l’aggiornamento infra-periodo della regolazione tariffaria relativa ai
servizi di distribuzione e misura dell’energia elettrica”***

San Donato Milanese, 20 settembre 2019

Con il presente documento Eni (“**ENI**”) presenta le osservazioni congiunte di Eni S.p.A ed Eni Gas e Luce S.p.A al Documento di Consultazione 318/2019/R/eel (“**DCO**”) dell’Autorità di regolazione per energia reti e ambiente (“**ARERA**” o “**Autorità**”).

OSSERVAZIONI GENERALI

Con il presente documento ENI avanza le sue osservazioni in merito solo a due temi particolarmente rilevanti per la nostra attività di vendita: le variazioni di potenza (par.9) e la ricarica dei veicoli elettrici (par. 14 e 15).

In particolare con riferimento al tema della mobilità elettrica, sebbene il DCO per ovvie ragioni si sofferma solo sulle tariffe di distribuzione, ci sembra opportuno in questa sede avanzare delle considerazioni generali su un ambito con grande potenziale di crescita e trasformazione.

La mobilità elettrica diventerà con ogni probabilità un bisogno sempre più diffuso e adeguati investimenti pubblici e incentivi ai privati saranno utili per un vero salto di qualità nella sua diffusione auspicata dai documenti dell’Unione Europea in materia di energia. ENI apprezza lo sforzo da parte dell’Autorità, per quanto di sua competenza, volto ad affrontare il tema con la necessaria apertura verso nuove idee e con un’attenzione a soluzioni neutrali rispetto alle tecnologie attualmente in essere, considerando che si tratta di un campo in continua evoluzione. Tuttavia tale approccio “tecnologicamente neutro” dovrebbe essere adottato in modo più ampio, tenendo in considerazione l’esistenza e sviluppo di altre tipologie green di energia nel campo dei trasporti (quali i bio-carburanti e il metano per autotrazione). Auspichiamo dunque da parte dell’Autorità un’attenzione a più ampio raggio.

Rimanendo strettamente sul tema della mobilità elettrica, evidenziamo inoltre che rischia di risultare debole una strategia che si basa sulle agevolazioni nelle tariffe di distribuzione di questo tipo senza l’adeguato supporto di altre iniziative: oltre al costo stesso dei veicoli, si pensi anche solo al tema (più vicino all’ambito delle forniture di energia) delle accise presenti nelle bollette dei clienti finali e che incidono pesantemente nel costo e quindi nella scelta di utilizzo della commodity elettrica. L’auspicio è che l’Autorità si possa fare promotrice presso le istituzioni responsabili in tal senso per un approccio strutturale strategico più complessivo, al fine anche di non sprecare risorse.

Inoltre sarebbe maggiormente auspicabile un approccio che tenda a ridurre la distorsione che può realizzarsi utilizzando il solo strumento di incentivi sulla tariffa di distribuzione in modo da minimizzare i costi di tali iniziative sull’intero sistema e quindi sulla collettività, sfruttando maggiormente i minori costi dati dal miglioramento dell’efficienza del sistema.

Altro spunto di riflessione è verso la non proliferazione di troppe tariffe/modalità ad hoc per diverse tipologie in quanto potrebbero poi risultare più difficili da controllare. Connesso a ciò, evidenziamo che il sistema di controllo è da sistematizzare dando maggiori responsabilità anche al distributore.

Infine sarebbe interessante un indirizzo da parte di ARERA in merito alle sinergie tra i due temi dei prosumer e della mobilità elettrica, nonché un chiarimento rispetto a un eventuale ruolo delle RIU.

Avendo qui esposto i principi di carattere generale, di seguito ci soffermiamo su specifici punti.

9. Contributi fissi per le variazioni di potenza richieste dai clienti domestici

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?

Per quanto abbiano avuto un impatto più limitato di quanto si potesse prevedere, ENI concorda con la proroga delle agevolazioni di ulteriori 4 anni, e considera d'interesse anche la possibilità di renderli strutturali. Infatti, in un'epoca di importanti sviluppi tecnologici connessi al mondo dell'energia elettrica (mobilità elettrica e non solo), avere una maggiore facilità nelle procedure di variazione di potenza tramite incentivi economici per gli utenti non può che essere positivo. Cambiamenti veloci hanno infatti bisogno di flessibilità e abbattimento delle barriere iniziali.

Un aspetto da considerare rispetto alla possibilità di renderli strutturali (invece della semplice proroga) è il rischio di stabilizzare delle misure che potrebbero non risultare più utili in un quinquennio.

14. Ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico

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?

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

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

Ipotesi di lavoro 1: la soluzione desta alcune perplessità legate soprattutto alla complessità della soluzione in un sistema che è ancora in evoluzione. Una possibilità diversa e più semplice, ma con scopo analogo potrebbe consistere nel rimodulare la tariffa BTVE in aumento in modo da abbassare il break-even rispetto alla BTAU.

Ipotesi di lavoro 2: è valutata favorevolmente in ottica del suo utilizzo in una fase sperimentale, anche al fine di valutarne la concreta utilità, in quanto riteniamo che le ricariche notturne avvengano più frequentemente nei luoghi privati che in quelli di ricarica pubblica.

Ipotesi di lavoro 3: considerata invece molto più interessante e si auspica adottabile al più presto.

15. Ricarica dei veicoli elettrici in luoghi privati

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?

Rispetto all'ipotesi di lavoro 5: in alternativa quanto proposto, si potrebbe collegare l'agevolazione con tariffa ad hoc non rispetto all'immobile ma al possesso del veicolo elettrico, supportato da un controllo periodico fatto dal distributore insieme al registro RCA. Tra le difficoltà di utilizzare la tariffa domestica residenziale per pertinenze, ricordiamo che ai contratti di questo tipo viene al momento agganciata la fatturazione del canone RAI, che potrebbe portare a errori e difficoltà di gestione nella fatturazione per gli esercenti la vendita.

L'ipotesi di lavoro 7 ci trova favorevoli.

Anche rispetto all'ipotesi di lavoro 8, avanziamo perplessità dovute soprattutto al fatto che risulta complicato il controllo rispetto a eventuali comportamenti opportunistici.