

Spett.le

Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente

Direzione Infrastrutture Energia e Unbundling

Corso di Porta Vittoria, 27

20122 Milano

e-mail - infrastrutture@arera.it

Prot. n. 000 7298/19-P del 20/09/2019

Osservazioni al documento di consultazione 318/2019/R/eel

**CRITERI PER L'AGGIORNAMENTO INFRA-PERODO DELLA REGOLAZIONE
TARIFFARIA RELATIVA AI SERVIZI DI DISTRIBUZIONE E MISURA DELL'ENERGIA
ELETTRICA**

Osservazioni e Contributi ACEA SPA

PREMESSA

Nell'esprimere un generale apprezzamento per la consultazione avviata dall'Autorità in materia di criteri di regolazione tariffaria, con particolare riferimento alla volontà di operare, nell'ambito dell'aggiornamento infra-periodo della regolazione tariffaria, in sostanziale continuità con i criteri adottati nel semiperiodo di regolazione 2016-2019, Acea, in rappresentanza di areti SpA, impresa distributrice del Gruppo, riporta di seguito le proprie osservazioni.

OSSERVAZIONI GENERALI

In relazione all'introduzione di logiche basate sul riconoscimento della spesa totale, si condivide l'intenzione dell'Autorità di adottare un approccio graduale, introducendo, nel corso del semiperiodo di regolazione 2020-2023 alcuni strumenti propedeutici tipici di un impianto regolatorio basato su logiche ex ante, riservandosi di applicare le nuove logiche tariffarie, per le imprese distributrici di maggiori dimensioni, a

partire dal prossimo periodo di regolazione. Tale approccio, a parere della scrivente, risponde correttamente all'esigenza di assicurare l'adeguata gradualità nell'introduzione del nuovo riconoscimento dei costi.

Relativamente all'ammodernamento delle colonne montanti, si apprezza la proposta di regolazione sperimentale rappresentata con lo schema di provvedimento di cui all'appendice B alla consultazione.

Con riferimento al tema della ricarica dei veicoli elettrici, si accoglie con favore la possibilità per il DSO di proporre interventi anche attraverso la regolazione per esperimenti. Condividiamo, infatti, l'impostazione dell'Autorità nel considerare la mobilità elettrica un elemento fondamentale di trasformazione del mondo della distribuzione, in particolare nelle aree ad alta concentrazione, che comporta la necessità di prevedere opportune forme di regolazione tariffaria, rivedere le modalità di gestione delle infrastrutture di rete, i criteri di pianificazione degli investimenti, nonché gli impatti sulla qualità del servizio. Tali aspetti possono essere valutati e validati nell'ambito della sperimentazione di progetti pilota proposti dai DSO che, nello specifico, dovrebbero prevedere tariffe agevolate a fronte della disponibilità a fornire dei requisiti minimi di prestazione in termini di osservabilità e modulazione. Per quanto riguarda l'aspetto tecnico, per una corretta gestione delle infrastrutture di rete, nonché per lo scambio di informazioni tra il DSO e soggetti terzi, è necessario sia definito uno standard tecnico a cui devono attenersi tutti gli impianti che intendono aderire alle agevolazioni. L'avvio di progetti pilota consente di sperimentare la validità delle soluzioni messe in campo, al fine di individuare un'adeguata evoluzione tariffaria e opportuni standard tecnici che possano favorire la diffusione della mobilità elettrica nel prossimo futuro.

Di seguito si riportano le osservazioni in merito ai singoli spunti di consultazione.

OSSERVAZIONI SPECIFICHE

Fissazione dei livelli iniziali dei costi riconosciuti a copertura dei costi operativi

S1. Osservazioni in merito alla fissazione dei livelli iniziali dei costi riconosciuti a copertura dei costi operativi.

S2. Osservazioni in merito alle modalità di trattamento del leasing operativo

RI. Relativamente alle modalità di determinazione del costo operativo effettivo (COE), se ne condividono in generale gli orientamenti, in particolare l'ipotesi di far riferimento ai costi sostenuti nell'anno 2018, tuttavia si riporta nel seguito alcuni aspetti sui quali si auspica vengano effettuate ulteriori valutazioni.

Con riferimento alla proposta di restituzione agli utenti finali di almeno il 50% dei maggiori recuperi di produttività conseguiti dalle imprese nel corso del NPR I, si osserva che l'asimmetrica ripartizione del profit-sharing, laddove si optasse per una percentuale superiore al 50%, rappresenterebbe un disincentivo per il DSO alla ricerca di ulteriori efficienze poiché il beneficio derivante dal recupero delle stesse non restituirebbe al DSO un'adeguata compensazione dello sforzo messo in atto per ricercare efficienze via via sempre più complesse e difficili da raggiungere.

Per quanto riguarda il meccanismo di sharing specifico per il servizio di distribuzione, mediante il quale codesta Autorità intende retrocedere agli utenti del sistema elettrico una parte del margine che gli operatori del settore elettrico maturano per il servizio di “appoggio” della fibra ottica sulle infrastrutture elettriche, si rimanda allo spunto di consultazione S4.

Per quanto riguarda le specificità per il servizio di misura, trattandosi di un aggiornamento tariffario infraperiodo, non si può che accogliere con favore la proposta dell'Autorità di applicare al NPR2 gli stessi criteri di determinazione del livello iniziale di costi riconosciuti già utilizzati per il semiperiodo regolatorio precedente. Si sottolinea tuttavia la necessità di individuare un criterio di determinazione dei costi riconosciuti a ciascuna impresa distributrice che tenga conto non solo dei costi operativi ma anche del trend dei costi storici operativi dei distributori, al fine di tener conto, nella determinazione della tariffa, degli impatti derivanti dall'applicazione di diverse logiche di accounting regolatorie dei diversi operatori.

Con riferimento al cambio di responsabilità delle attività di misura in alta tensione introdotte con il TIME dall'anno 2017, non si sono determinati per areti impatti sui costi operativi in considerazione del fatto che l'attività di installazione e manutenzione delle apparecchiature è comunque rimasta in capo al DSO mentre la responsabilità dell'attività di misura è stata trasferita in capo al TSO lasciando comunque in capo al DSO le attività di verifica e controllo delle misure legate ai consueti processi di fatturazione. Il cambio di responsabilità ha piuttosto reso necessario prevedere l'implementazione e successiva manutenzione di una nuova interfaccia per lo scambio di informazioni tra i sistemi Terna e i sistemi areti.

R2. Con riferimento al leasing operativo, non rileviamo controindicazioni all'introduzione di una diversa modalità di trattamento, riteniamo però debbano essere maggiormente dettagliate le relative applicazioni.

Aggiornamento annuale dei costi operativi riconosciuti

S3. Osservazioni in merito ai criteri di aggiornamento annuale dei costi operativi riconosciuti.

R3. Nessuna osservazione.

Meccanismi di ripartizione dei ricavi netti derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura elettrica per finalità ulteriori al servizio elettrico.

S4. Osservazioni in merito ai meccanismi di ripartizione dei ricavi netti derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura elettrica per finalità ulteriori al servizio elettrico

R4. Il meccanismo di ripartizione dei ricavi netti derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura elettrica per finalità ulteriori al servizio elettrico, che recepisce la direttiva europea 2014/61/UE relativamente allo sviluppo di servizi di comunicazione a banda ultralarga mediante l'utilizzo di infrastrutture "passive" per l'appoggio della fibra ottica, è finalizzato a retrocedere agli utenti del sistema elettrico una parte del margine che gli operatori maturano per il servizio di appoggio ed è pertanto pienamente condivisibile. Dal punto di vista operativo, tuttavia, si concorda con l'Autorità in merito alla necessità di raccogliere informazioni di dettaglio per effettuare un'analisi dell'andamento storico dei ricavi a cui applicare tale meccanismo. Laddove infatti l'infrastruttura di distribuzione necessiti di interventi appositamente realizzati per garantire il multiservizio, i criteri per la ripartizione dell'investimento tra l'attività infrastrutturale e le attività diverse dovrebbero essere tali da fornire agli operatori di rete un incentivo adeguato per sviluppare l'attività accessoria. In particolare, il meccanismo dovrebbe anche tener conto degli oneri legati alle attività di manutenzione dell'infrastruttura che, a loro volta, dovrebbero essere opportunamente ripartiti.

Si rimanda, pertanto, l'approfondimento delle osservazioni nell'ambito della prossima consultazione sul tema, a valle del perfezionamento della fase di raccolta dati da parte di codesta Autorità.

Promozione delle aggregazioni tra imprese distributrici.

S5. Osservazioni relative ai criteri per la promozione delle aggregazioni tra imprese distributrici.

S6. Osservazioni riguardo al trattamento proposto nel caso di processi di disaggregazione di imprese che hanno goduto dell'incentivo.

R5. Nessuna osservazione.

R6. Nessuna osservazione.

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

R7. e R8. Si condivide la volontà del Regolatore di prorogare ulteriormente le agevolazioni ad oggi previste per le variazioni di potenza richieste dai clienti domestici, eventualmente anche rendendole strutturali, ferma restando la necessità, come sottolineato all'articolo 9.9 del DCO, di prevedere opportuni meccanismi di perequazione, con riferimento ai mancati ricavi da parte dei DSO derivanti dall'applicazione di tali agevolazioni.

R9. Per ottenere una maggiore adesione alle agevolazioni previste per le variazioni di potenza da parte dell'utenza domestica, si suggerisce l'inserimento di una adeguata informativa sul sito di Arera e la facoltà per le imprese di vendita di replicare l'informativa sui propri siti web, essendo Arera e le imprese di vendita le principali interfacce dell'utente finale.

Corrispettivi per l'energia reattiva per clienti in alta e altissima tensione.

- S10. Considerazioni e commenti in merito al percorso delineato dall'Autorità finalizzato alla revisione dei corrispettivi unitari per i prelievi e le immissioni dell'energia reattiva AT.**

R10. Nessuna osservazione.

Revisione dei criteri di allocazione dei costi e razionalizzazione della disciplina delle connessioni dei punti attivi e passivi.

- 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.**
- S12. Osservazioni relative all'ipotesi di prorogare l'attuale regime transitorio, previsto dalla deliberazione ARG/elt 67/10, fino alla revisione complessiva della disciplina relativa alle connessioni.**

R11. Accogliendo favorevolmente la proposta del Regolatore di affrontare in modo pienamente e temporalmente coordinato la razionalizzazione della disciplina in materia di connessioni nonché la revisione

dei criteri di allocazione dei costi di rete tra le diverse tipologie di utenza, si rimanda ogni tipo di valutazione sul tema a valle della pubblicazione del documento di consultazione previsto da ARERA all'articolo 11.6.

R12. Tenuto conto dell'intento di razionalizzare la disciplina in materia di connessione, si condivide l'orientamento dell'Autorità di estendere, fino al completamento del processo di revisione, il regime transitorio introdotto dalla deliberazione ARG/elt 67/10 per i soggetti richiedenti connessioni temporanee.

Ammodernamento delle colonne montanti.

S13. Osservazioni in merito allo schema di provvedimento riportato nell'Appendice B, sia di carattere puntuale che generale.

S14. Quale durata della regolazione sperimentale si ritiene preferibile, due o tre anni? Motivare le risposte.

R13. Relativamente all'articolato riportato in appendice B, si concorda con la regolazione sperimentale proposta volta all'ammodernamento delle colonne montanti vetuste. Si segnala tuttavia che vi sono sul territorio differenti situazioni di carattere impiantistico e di consistenza, pertanto si suggerisce una valorizzazione del contributo forfetario ad utente connesso a ciascun condominio censito. Tale contributo potrebbe orientativamente essere pari a 2,50 €/utente, valore sostanzialmente allineato ad altre attività analoghe e confrontabile con quanto previsto dall'Autorità per un caso tipo di 8 utenze.

In merito al censimento delle colonne montanti vetuste, si condividono le tempistiche e le modalità proposte in consultazione.

Per quanto riguarda i valori delle tabelle 22a e 22b, con particolare riferimento alle finiture di medio ed alto pregio, gli importi unitari massimi riconoscibili proposti in consultazione non si reputano di incentivo alla realizzazione delle opere di ammodernamento, potrebbero risultare piuttosto di ostacolo nei casi di interventi in immobili con finiture di pregio medio e alto, ovvero in immobili di interesse storico non rari a Roma.

R14. Rispetto alle opzioni presentate, si ritiene preferibile prevedere una durata della regolazione sperimentale pari a tre anni, al fine di procedere con la sperimentazione parallelamente alle attività di censimento in modo da consentire l'introduzione di una regolazione a regime dal 2023 avendo a disposizione tutte le informazioni utili alla definizione di un quadro regolatorio stabile e sostenibile.

Inoltre, un periodo di sperimentazione inferiore a tre anni non si ritiene adeguato in quanto si prevede un processo di interlocuzione diretto con i condomini mai applicato in precedenza, per il quale è plausibile immaginare un periodo iniziale non breve per attivare in modo esteso e consolidato l'invio delle informative e la stipula degli accordi, seguito dall'avvio degli interventi da parte di areti dedicati al completamento degli ammodernamenti previsti dalla sperimentazione.

Ricarica dei veicoli elettrici.

Come anticipato nelle osservazioni generali, si concorda con l'applicazione di tariffe agevolate ai clienti finali o ai gestori delle infrastrutture di ricarica in quanto rappresenta un valido strumento incentivante per lo sviluppo della mobilità elettrica. Si ritiene tuttavia che tali agevolazioni debbano essere bilanciate, in ottica perequativa con gli altri utenti della rete, dalla disponibilità a fornire specifici requisiti tecnici e di prestazione relativamente all'osservabilità ed alla modulazione del carico. Tali elementi costituiscono infatti il presupposto per garantire benefici per il sistema in termini di efficienze negli investimenti e nella sicurezza della rete.

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?

R15. Si condivide l'obiettivo del Regolatore di individuare evoluzioni della disciplina tariffaria vigente volte a superare eventuali ostacoli alla diffusione della mobilità elettrica, anche attraverso soluzioni innovative rispetto al passato. In particolare, si accoglie favorevolmente l'analisi di diversi scenari tariffari accompagnata dalla possibilità per gli stakeholders di presentarne di ulteriori laddove opportunamente illustrati ed analizzati secondo i criteri esposti all'articolo 13.9.

Si sottolinea, in generale, la necessità di prevedere un codice di connessione specifico per disciplinare la gestione delle infrastrutture di ricarica pubbliche nel loro complesso, al fine di regolamentare anche le modalità di controllo, da parte del distributore, delle fasi di installazione e di esercizio della rete, nonché la possibilità di attivare la modulazione del carico in base allo stato di funzionamento della rete di distribuzione, anche in considerazione del nuovo ruolo previsto per il DSO nel DCO 322/2019/R/eel.

R16. Si riportano nel seguito osservazioni puntuali sulle **ipotesi di lavoro** proposte in consultazione:

I – obbligo d'adozione di sistemi automatici di controllo dei carichi

Si condivide l'obiettivo di contenere gli incrementi dei costi di rete anche a fronte di una futura accelerazione nella diffusione della mobilità elettrica e si ritiene perseguibile l'ipotesi di lavoro n.I in quanto le verifiche esplicitate all'articolo 14.13 possono essere ricondotte all'ordinaria attività di verifica della configurazione impiantistica effettuata al momento dell'allaccio e possono pertanto essere considerate una attività accessoria dai costi marginali se confrontati con i benefici attesi.

Si suggerisce di valutare, quale spunto utile al perfezionamento di tale ipotesi, la possibilità di non limitare a priori la potenza elettrica della connessione, bensì prevedere la possibilità per il DSO di modulare il carico ovvero distaccarlo in situazioni di emergenza, ferma restando la necessità di osservabilità dell'impianto da parte del DSO.

2 – tariffa “time-of-use”

L'ipotesi di lavoro n.2 ipotizza una tariffa agevolata in una specifica fascia oraria, pertanto ad oggi potrebbe risultare efficace in quanto la fascia F3 risulta generalmente caratterizzata da un basso carico, tuttavia tale peculiarità non si manterrà necessariamente con il diffondersi della mobilità elettrica. Eventuali effetti legati all'aumento dei veicoli elettrici dovrebbero quindi essere monitorati con l'obiettivo di prevedere opportune revisioni della regolazione finalizzate all'utilizzo efficiente dell'infrastruttura di distribuzione. Si rappresenta infatti che l'ipotesi proposta andrebbe ad incentivare i prelievi in una specifica fascia oraria sebbene potrebbero esistere porzioni di rete di distribuzione con ampia disponibilità anche in fasce orarie differenti. Quale spunto utile al perfezionamento di tale ipotesi, l'agevolazione tariffaria dovrebbe pertanto trovare applicazione a fronte di specifici requisiti minimi di prestazione combinati a meccanismi legati a predefinite fasce orarie.

3 – tariffa monomia per punti in media tensione

Si condividono le perplessità esposte da codesta Autorità all'art. 14.18 e si sottolinea la difficoltà, da parte del DSO, di effettuare operazioni di controllo a valle del punto di prelievo in MT volte a verificare che tali punti siano esclusivamente dedicati alla ricarica dei veicoli elettrici, senza ulteriori derivazioni che genererebbero una sorta di “rete privata di fatto”.

Uno spunto di perfezionamento dell'ipotesi descritta potrebbe essere quello di ipotizzare una tariffa agevolata per le casistiche in cui l'infrastruttura di ricarica elettrica condivida con terzi il punto di consegna, realizzando pertanto particolari principi di efficienza, quali la massimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture di rete già esistenti e la non proliferazione di sistemi di misurazione dedicati alla ricarica di veicoli elettrici. Tale proposta dovrebbe prevedere l'osservabilità del carico ed in particolare la possibilità da parte del DSO di monitorare i prelievi ai fini di una certificazione dell'energia destinata alla ricarica dei veicoli elettrici, pertanto risulterebbe applicabile laddove si individuassero opportune strumentazioni e/o tecnologie che possano consentire di certificare i prelievi destinati alla ricarica elettrica distinguendoli dai prelievi destinati ad usi differenti.

4 – esperimenti regolatori per la flessibilità a livello di distribuzione

Si accoglie favorevolmente l'ipotesi prospettata dal Regolatore che consente ai DSO di presentare progetti pilota previa individuazione dei fabbisogni di servizi ancillari locali e se ne condividono pienamente i principi elencati all'art. 14.24. Nel merito, si ritiene particolarmente valido l'approccio sperimentale applicato in un contesto in cui i volumi di energia prelevata ai fini della ricarica elettrica sono ancora contenuti, poiché può

consentire l'acquisizione di elementi utili alla definizione di una adeguata evoluzione tariffaria ed alla standardizzazione delle modalità di esercizio e di gestione tecnica delle infrastrutture di ricarica. Affinché tali aspetti siano già definiti quando i prelievi destinati alla mobilità elettrica risulteranno più significativi, è auspicabile prevedere delle finestre temporali per la presentazione e l'approvazione dei progetti pilota compatibili con la diffusione della mobilità elettrica. A tal proposito, si potrebbe ipotizzare l'approvazione dei progetti pilota entro il primo trimestre 2020 e la relativa implementazione nei 18 mesi successivi.

R17. La tariffa BTVE, monomia in energia, sta già consentendo risparmi importanti sulla “spesa tariffaria” (servizi di rete e oneri generali di sistema) per tutti i punti di prelievo dedicati esclusivamente alla ricarica elettrica in luoghi accessibili al pubblico. Tuttavia, per una diffusione “controllata” della mobilità elettrica in termini di gestione ottimale dell'impatto sulla rete di distribuzione, come già precedentemente rappresentato, l'accesso ad una tariffa agevolata dovrebbe essere consentito laddove l'impianto garantisca quantomeno l'osservabilità del carico ed un servizio di “interrompibilità”, ossia la possibilità di distaccare il prelievo in situazioni di emergenza. Tali distacchi non dovrebbero essere computati nell'ambito della qualità del servizio né dovrebbero essere remunerati ad hoc in quanto la remunerazione è intrinseca nell'applicazione di una agevolazione sulla tariffa.

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?

R18. Si condividono le considerazioni espresse in merito alle infrastrutture di ricarica privata, in particolare laddove si analizza il peso delle quote fisse applicate ai clienti connessi in BT diversi da domestico e illuminazione pubblica. Le ipotesi di lavoro proposte potrebbero rispondere in modo ottimale al raggiungimento dell'obiettivo di minimizzare l'impatto delle quote fisse e la proliferazione dei POD, massimizzando i benefici per il sistema, laddove venissero individuati opportuni strumenti e/o tecnologie per il monitoraggio dell'energia prelevata ai fini di ricarica elettrica e per la gestione del punto di ricarica in termini di flessibilità (disponibilità al distacco). Ciò infatti supererebbe la necessità di verifica in merito alla proprietà di una autovettura elettrica da parte del soggetto richiedente l'agevolazione e consentirebbe l'applicazione delle tariffe agevolate alla sola quota di energia prelevata destinata alla ricarica elettrica, nonché la possibilità per il cliente finale di rendersi disponibile a fornire un servizio di flessibilità esclusivamente per la quota di energia finalizzata alla ricarica elettrica senza ulteriori impatti sui propri consumi domestici.

La difficoltà nel misurare l'energia prelevata finalizzata alla ricarica elettrica alla quale attribuire le tariffe agevolate si presenterebbe nei casi di utenze "ibride" dove, per limitare la proliferazione dei POD e/o per minimizzare l'impatto delle quote fisse, l'infrastruttura di ricarica elettrica sia sottesa ad un punto di prelievo a cui sono già asserviti altri carichi. Individuare una soluzione tecnica che permetta di sperimentare la gestione dell'utenza ibrida, nonché la certificazione delle misure volta a determinare l'energia prelevata finalizzata alla ricarica elettrica e l'energia prelevata dedicata ad usi differenti, è auspicabile affinché la regolazione tariffaria agevolata possa raggiungere le finalità sopra riportate.

R19. Si riportano nel seguito osservazioni puntuali sulle **ipotesi di lavoro** proposte in consultazione:

5 – trattamento delle pertinenze dell'abitazione di residenza

Si condividono le perplessità espresse dalla stessa Autorità all'art. 15.8, pertanto non si ritiene tale ipotesi applicabile. Sebbene in fase di attivazione del punto di prelievo potrebbe essere possibile ipotizzare una verifica delle pertinenze in base alla documentazione catastale, diventerebbe notevolmente più complesso monitorare l'evolversi della situazione nel tempo al fine di verificare l'applicabilità della tariffa agevolata.

6 – modulazione della potenza disponibile in fascia F3

Analogamente a quanto rappresentato per l'ipotesi di lavoro n.2 in riferimento alla ricarica dei veicoli elettrici in luoghi pubblici, la modulazione della potenza disponibile in fascia F3 potrebbe rappresentare ad oggi uno

strumento utile in ottica di efficienza del sistema, ma con la diffusione della mobilità elettrica la definizione a priori di una fascia oraria in cui applicare una tariffa agevolata potrebbe non riflettere adeguatamente le condizioni di funzionamento della rete di distribuzione.

7 – ricarica privata collettiva (o “condominiale”)

I punti di ricarica collettiva risponderebbero pienamente alla necessità di favorire la diffusione della mobilità elettrica contenendo l'aumento del numero di POD, purché siano individuate le necessarie strumentazioni e/o tecnologie per la certificazione dell'energia destinata alla ricarica dei veicoli elettrici. Inoltre, tale tipologia di punto potrebbe essere incluso tra le risorse flessibili eventualmente utilizzabili dal DSO nell'ambito del ruolo di acquirente di servizi ancillari locali previsto nel DCO 322/2019/R/eel.

8 – ricarica presso i luoghi di lavoro

Per tale ipotesi, valgono le stesse considerazioni già espresse per le ipotesi n.2 e n.6.

R20. Pur concordando con la volontà del Regolatore di definire una tariffa differenziata per la ricarica elettrica da parte di un soggetto privato, si ritiene opportuno valutare un maggior allineamento delle agevolazioni previste per le infrastrutture di ricarica pubbliche e private. Diverse ipotesi di regolazione tariffaria potrebbero essere applicate alle infrastrutture di ricarica privata, quali ad esempio una tariffa agevolata analoga alla BTVE oppure una tariffa domestica di carattere incentivante o comunque non penalizzante come la BTAU o ancora la non applicazione dei contributi previsti per l'aumento di potenza, purché tali facilitazioni siano subordinate ad una certificazione della configurazione impiantistica secondo un processo simile a quello utilizzato per le connessioni attive, nel corso del quale si verifica anche il rispetto degli standard tecnici, nonché all'apporto di alcuni vantaggi per il sistema in termini di pianificazione degli interventi di rete in base all'evoluzione dei carichi della quale il DSO deve essere necessariamente informato, il monitoraggio dell'impianto finalizzato all'osservabilità del carico ed un servizio di “interrompibilità”, ossia la possibilità di distaccare il prelievo in situazioni di emergenza.