



Autorità di regolazione per energia reti e ambiente
Documento di consultazione 481/2019/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 (**Autorità**) 481/2019/R/eel, recante *Criteri per l'aggiornamento infra-periodo della regolazione tariffaria relativa ai servizi di trasmissione, distribuzione e misura dell'energia elettrica. Orientamenti finali (DCO)* (prot. n. 106/19, termine invio osservazioni 6 dicembre 2019, inviato via email a infrastrutture@arera.it)

* * *

Risposta ad alcuni spunti di consultazione

S20. Osservazioni sulle considerazioni riportate nell'Appendice B

In via generale, Energia Libera concorda con l'obiettivo proposto dall'Autorità di ottimizzare i flussi di energia reattiva, prelevata o immessa, nella rete elettrica attraverso l'introduzione di nuovi criteri correlati a segnali di prezzo. Tali criteri infatti riflettono maggiormente i costi indotti sul sistema elettrico e, al contempo, consentono il riconoscimento di una corretta valorizzazione per il servizio di regolazione della tensione reso.

Si apprezza inoltre l'aggiornamento dei risultati finali dell'analisi svolta da Terna e dal Politecnico di Milano, inerenti ai flussi di potenza reattiva nelle reti di Alta Tensione e Altissima Tensione relativi all'anno 2018, che permette di avere una visibilità sull'evoluzione dei costi legati all'immissione e prelievo dell'energia reattiva rispetto ai valori precedenti emersi dall'analisi svolta con riferimento all'anno 2014.

Si chiede comunque di chiarire se la previsione di un nuovo corrispettivo sull'energia reattiva immessa in rete dai clienti in BT e MT comporterà una integrazione dei tracciati dei distributori con l'informazione sull'energia immessa o se comporterà esclusivamente la fatturazione del nuovo corrispettivo da parte dei distributori, per il trasferimento a valle da parte dei venditori. Si evidenzia come l'intervento sui tracciati comporterebbe importanti impatti sui sistemi operativi dei soggetti della filiera e si chiede quindi di tenerne adeguatamente conto nel caso in cui questo intervento fosse ritenuto indispensabile.

Per di più vi sono dei casi particolari, cui non si fa riferimento all'interno del DCO, che andrebbero analizzati più in dettaglio, tra questi le Reti Interne di Utenza (**RIU**); alcuni operatori infatti, ai sensi del TISDC, operano in qualità di gestori delle RIU, configurandosi come distributori di energia elettrica per i clienti connessi all'interno della rete in AT/AAT. Nell'ipotesi di inclusione delle RIU all'interno delle categorie oggetto dell'evoluzione normativa del DCO (clienti finali in alta e altissima tensione e imprese distributrici connesse alla rete rilevante) eventuali problematiche, presenti più

generalmente per qualsiasi Sistema di Distribuzione Chiuso, possono essere individuate nelle varie modifiche da apportare ai sistemi di misura, gestione dati, nonché ai sistemi informativi e di fatturazione. Inoltre, i gestori delle RIU su cui sono collegati impianti di produzione la cui immissione/assorbimento di reattiva è soggetta alle richieste di mercato, non possono garantire il livello di scambio di reattiva sul punto di interconnessione con la RTN.

Pertanto, si ritiene che le RIU non debbano configurarsi come clienti finali in alta e altissima tensione o imprese distributrici connesse alla rete rilevante; per questo motivo, i gestori di questi tipi di rete non dovranno essere tenuti alla corresponsione dei corrispettivi per il prelievo o l'immissione di energia reattiva.

Inoltre, con riferimento ai produttori connessi alle RIU, non si ritiene che il servizio di regolazione di tensione possa essere offerto dal gestore della RIU al punto di interconnessione tra questa e la RTN in quanto il controllo dello scambio di energia reattiva sul punto di interconnessione è legato al dispacciamento a mercato dell'unità di produzione connessa all'interno della RIU e, come tale, dovrà tenere conto dell'energia reattiva scambiata sul punto di connessione dell'unità di produzione, ossia sul punto di immissione della stessa all'interno della RIU, dove verrà effettivamente contabilizzato lo scambio di energia reattiva.

Infine, riteniamo sia necessario assicurare l'armonizzazione tra le disposizioni inerenti all'energia reattiva e quelle inerenti alla remunerazione associata al servizio di regolazione secondaria di tensione, attualmente approvvigionata da Terna tramite imposizioni applicate tutti gli impianti connessi alla rete rilevante ai sensi del Codice di rete senza alcun tipo di remunerazione riconosciuta agli operatori, prevedendo la loro definizione in esito alla riforma del Dispacciamento elettrico, ancora in fase di consultazione. Si ritiene infatti che i costi sostenuti dall'operatore per l'investimento e l'installazione dei dispositivi atti a consentire il servizio di regolazione secondaria di tensione, nonché i costi per l'assistenza e la manutenzione, non possano rimanere a carico dell'operatore senza alcun riconoscimento. E' quindi necessario prevedere una remunerazione adeguata di questi servizi, fondamentali per la gestione del sistema elettrico.

S21. Osservazioni riguardo alle proposte avanzate in merito alla proroga dell'attuale struttura tariffaria BTVE e al contemporaneo avvio di tavoli di lavoro dedicati alla valutazione di un possibile aggiornamento della regolazione che ne disciplini l'applicazione.

Concordiamo con la proposta di prorogare l'attuale struttura tariffaria BTVE che - dati i volumi ancora bassi dei consumi energetici - rappresenta un meccanismo di agevolazione per lo sviluppo della mobilità elettrica. Come già osservato in risposta al DCO 318/2019/R/eel, l'intero impianto tariffario, relativo alla ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico, andrebbe

ripensato nel momento in cui i consumi complessivi annui supereranno i 6 MWh e quando la mobilità elettrica sarà una soluzione adottata da una percentuale rilevante dei clienti finali e l'energia prelevata tenderà ad aumentare. Concordiamo quindi anche con la proposta dell'Autorità di avviare tavoli di lavoro per iniziare a valutare un aggiornamento della regolazione tariffaria in previsione di una crescita dei consumi energetici e una maggiore diffusione della mobilità elettrica.

S22. Osservazioni in merito alla proposta relativa all'introduzione di una maggiore potenza disponibile in fascia F3 secondo le modalità descritte. Quali aspetti relativi al flusso delle informazioni si ritiene di proporre per semplificare al massimo gli aspetti amministrativi?

Come per la ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico anche per la ricarica dei veicoli elettrici in luoghi privati si ritiene fondamentale introdurre meccanismi che agevolino lo sviluppo del mercato della mobilità elettrica. A tal proposito si apprezza la decisione dell'Autorità di confermare l'*Ipotesi di lavoro n. 6 - modulazione della potenza disponibile in fascia F3*, formulata nel DCO 318/2019/R/eel, in cui viene offerta, a parità di spesa e nel caso sia dimostrabile l'utilizzo ai fini di ricarica dei veicoli elettrici, una maggiore disponibilità di potenza prelevabile nella fascia oraria notturna/festiva (F3). Per poter accedere al vantaggio della maggiorazione della potenza disponibile durante le ore notturne, i proprietari dei veicoli elettrici possono dimostrare la titolarità di un veicolo elettrico o tramite installazione certificata della *wall box* o dandone evidenza al venditore su base annuale.

Si chiede all'Autorità di inserire in RCU l'informazione sui punti di prelievo per i quali è attiva la modulazione della potenza disponibile in F3 nonché l'informazione sull'eventuale presenza del limitatore del contatore presso il POD. Tali informazioni risulterebbero infatti preziose per i venditori, i quali si pongono come interfaccia diretta con i clienti finali rispondendo a richieste di informazione e reclami anche su questioni legate alla potenza. Si chiede inoltre all'Autorità di chiarire se i venditori saranno tenuti, per i POD per i quali trova applicazione la modulazione di potenza, a indicare in bolletta anche il livello della potenza disponibile in F3. A tal proposito, si ritiene necessario lasciare al venditore la facoltà di inserire tale informazione in bolletta.

S23. Osservazioni sulle considerazioni riportate nell'Appendice C.

Come già osservato in risposta al DCO 318/2019/R/eel, risulta sicuramente meritevole prospettare alcuni requisiti minimi per accedere alla tariffa BTVE, ma riteniamo che tali requisiti debbano essere ben ponderati in relazione ai costi/benefici legati all'installazione di strumenti di ricarica più evoluti.

In particolare, la proposta che l'infrastruttura di ricarica sia *"in grado [cioè] di fornire un contributo attivo alla fornitura di servizi di flessibilità"* sembra andare oltre il controllo da remoto dello strumento da parte del cliente e del BSP. Riteniamo infatti che la possibilità dei veicoli elettrici di partecipare al mercato sia una prospettiva interessante a lungo termine, ma che subordinare l'ottenimento della tariffa incentivata a tale requisito sia prematuro nel breve periodo. Con l'intento di contemplare sia l'esigenza legittima di limitare i costi del sistema sia quella di accelerare la diffusione della mobilità elettrica, si propone, in alternativa, di prevedere come requisito minimo oltre al telecontrollo, anche la telegestione dello strumento di ricarica, che consentirebbe a cliente e BSP di gestirlo operativamente, di avviarlo, interromperlo, settarne i limiti di potenza e verificarne il consuntivo delle ricariche da remoto. Infine, non riteniamo opportuno che il distributore abbia accesso ai dispositivi per il controllo in remoto dei punti di ricarica, in quanto essi non fanno parte dell'infrastruttura di rete regolata e il distributore ha già la possibilità di staccare il POD nei casi di emergenza menzionati nel DCO.

Con specifico riferimento alla ricarica privata, rimandando a valutazioni più approfondite sulle specifiche proposte ai tavoli di lavoro che saranno organizzati *ad hoc*, si anticipa un'osservazione di tipo tecnico sulla proposta dell'Autorità di vincolare l'accesso alle agevolazioni in luoghi di ricarica privati all'installazione certificata di una *wall-box*. Tale requisito di accesso dovrebbe infatti tenere conto dell'ampia gamma di soluzioni disponibili sul mercato per la ricarica di veicoli elettrici, al fine di evitare una discriminazione tecnologica. Si suggerisce quindi di chiarire che l'accesso agli incentivi è consentito in presenza di *wall-box* di qualsiasi tipologia.

Si apprezza la proposta di condizionare il riconoscimento delle agevolazioni per situazioni di ricarica in ambito privato per box/garage non collegati elettricamente all'abitazione principale all'installazione certificata di infrastrutture di ricarica (*wall box* o colonnine). Al fine di non creare disparità rispetto ai proprietari di veicoli elettrici che hanno box collegati elettricamente all'abitazione principali e che godono della tariffa domestica residenti, si propone di estendere questa tariffa anche ai punti di prelievo installati presso box non collegati elettricamente all'abitazione principale, previa installazione certificata di infrastrutture di ricarica. La rimozione della distinzione tra box collegati e non collegati elettricamente all'abitazione principale 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.

Riteniamo invece prematuro, a questo stadio di sviluppo del mercato, l'obbligo di equipaggiare le infrastrutture di ricarica (*wall box* o colonnine) con dispositivi che consentano il *power management*, la programmazione temporale e la connessione telematica con operatori terzi. Per non imporre ulteriori obblighi sui consumatori finali che limiterebbero l'installazione di *wall box* e

colonnine o comunque condizionerebbero – in maniera prematura - i consumatori nell’acquisto solo di alcuni modelli, si potrebbe richiedere, per il momento, che tali infrastrutture abbiano la predisposizione all’installazione dei sopra citati dispositivi e non l’obbligo.

Per quanto riguarda la proposta dell’Autorità di prevedere l’estensione della tariffa BTVE anche in ambito di ricarica privata dei veicoli elettrici nel caso di box/garage non collegati elettricamente all’abitazione principale, si nota come questa tariffa sia più conveniente della BTA, ma meno conveniente rispetto alla tariffa domestica residente e proprio al fine di favorire un più rapido sviluppo della mobilità elettrica, soprattutto nelle città in cui è più frequente questa casistica, crediamo sarebbe più opportuna l’applicazione di quest’ultima a tutti i casi di ricarica privata certificata.

Infine, si richiede all’Autorità di chiarire se in caso di ricarica privata collettiva (o condominiale) sia possibile installare un contatore dedicato alla carica elettrica.

Alessandro Bianco - Segretario generale