



Eni Plenitude
Piazza Ezio Vanoni, 1
20097 San Donato Milanese (MI) – Italy
Tel. centralino + 39 025201
eniplenitude.com

**Osservazioni di Eni Plenitude SpA Società Benefit e Be Charge S.r.l. al Documento per la
Consultazione 540/2023/R/eel dell'ARERA**

**“Iniziative regolatorie a supporto della progressiva decarbonizzazione dei consumi e per
l’attuazione delle disposizioni contenute nel d.lgs. 210/21 e nel d.lgs. 199/21 in tema di mobilità
elettrica”**

Il presente documento contiene le **osservazioni di Eni Plenitude e Be Charge** al Documento di consultazione 540/2023/R/eel (di seguito “DCO”) dell’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (di seguito “ARERA” o “Autorità”).

OBIETTIVI E VINCOLI DELL’INTERVENTO REGOLATORIO

1. Si condivide la definizione di obiettivi e vincoli dell’intervento regolatorio? Si ritiene debbano essere considerati ulteriori obiettivi o vincoli o che si debbano formulare diversamente quelli proposti?

Accogliamo molto positivamente il DCO con cui si avanzano proposte regolatorie a supporto del processo di decarbonizzazione dei consumi oltre che ad attuare le disposizioni normative previste dal D.lgs. n. 199/2021 in tema di mobilità elettrica.

Inoltre, concordiamo con gli obiettivi e vincoli individuati dall’Autorità per l’intervento regolatorio.

CRITERI DI REGOLAZIONE PER UNO SVILUPPO RAZIONALE ED EFFICIENTE DELLE RETI ELETTRICHE

2. Si condivide la proposta individuazione dei fattori che possono contribuire a determinare un “uso razionale ed efficiente delle reti elettriche”? Si ritiene ne debbano essere considerati altri o debbano essere formulati diversamente quelli proposti?

3. Oltre a quelli qui presentati, si ritiene di ipotizzare ulteriori interventi regolatori che potrebbero contribuire a favorire un uso razionale ed efficiente delle reti elettriche?

AGEVOLAZIONI ALTERNATIVE, MIRATE AGLI UTILIZZATORI DELLA RICARICA “PUBBLICA”

4. Si condividono le considerazioni sviluppate in merito alle problematiche che affliggono l’agevolazione descritta nel D.Lgs.199/21? Quali considerazioni si ritiene di poter sviluppare in merito all’approccio alternativo proposto?

OPPORTUNITÀ DI PROROGA DELLA TARIFFA BTVE: PROPOSTE

5. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito alla tariffa BTVE e ad un suo mantenimento invariato fino al 31 dicembre 2024 o 2025? Quali eventuali ulteriori proposte si ritiene di poter formulare per superare le difficoltà e i limiti evidenziati finora in merito all’applicazione di questa struttura tariffaria?

Siamo favorevoli alla conferma della tariffa BTVE, utile soprattutto per evitare bruschi cambiamenti nella regolazione tra la fine di dicembre 2023 e l’inizio di gennaio 2024. La proroga dovrebbe durare fino alla fine del 2025 in modo da garantire la continuità regolatoria anche nei prossimi due anni. Questo periodo potrà essere utilizzato anche per discutere le proposte ed implementare la soluzione ideale per far evolvere la tariffa. A tal proposito sarebbe anche utile costituire, a valle di questa consultazione, dei tavoli di confronto con gli operatori e le Associazioni di settore, al fine di discutere le modifiche tariffarie da applicare a partire dal 2026 e considerare i potenziali impatti (i.e.: informatici, tecnici, gestionali) che le evoluzioni della tariffa proposte potrebbero generare.

6. Si condivide la proposta RPubb-1 per l’introduzione, dal 2025 o dal 2026, di una “nuova” BTVE multioraria e subordinata a requisiti tecnici di controllabilità da remoto o di efficienza nell’utilizzo finale della potenza di connessione? Se no, per quali motivi?

Condividiamo la proposta RPubb-1 di evoluzione della tariffa BTVE con corrispettivi fissati tramite un’articolazione in fasce orarie, al fine di incentivare la ricarica in cui gli utenti finali possano beneficiarne maggiormente. In questo caso, però, occorre considerare l’impatto tecnico di tali misure, visto che non tutte le IdR attualmente disponibili sul mercato sono in grado di supportare la nuova formulazione tariffaria. Sugeriamo, quindi, di valutare un accesso volontario alla nuova

tariffa BTVE, permettendo quindi a chi non volesse farlo di continuare a usufruire della formulazione attuale.

Con riferimento, invece, alle ipotesi avanzate dall'Autorità per la modifica della tariffa BTVE, riteniamo necessario che l'Autorità definisca, in un apposito documento da porre in consultazione, gli eventuali requisiti d'accesso alla BTVE ulteriori rispetto a quelli già attualmente previsti.

7. Quale tra le tre articolazioni in fasce orarie dei corrispettivi monomi BTVE si ritiene preferibile, in termini sia dell'efficacia del segnale economico sia della gestione operativa?

Tra le diverse articolazioni prospettate dall'Autorità per i corrispettivi monomi BTVE, riteniamo attuabili soltanto le strutture BTVE bioraria e BTVE trioraria con ambito nazionale.

8. Nella definizione di una tariffa di tipo Time-of-Use, quali ulteriori elementi si ritiene vadano considerati per meglio trasferire all'utente un segnale di efficienza nell'utilizzo della rete?

Condividiamo l'ipotesi di una eventuale modifica dell'impianto tariffario, ma è necessario che lo stesso sia definito sulle attuali fasce orarie. Al fine di incentivare l'utilizzo della ricarica pubblica, riteniamo opportuno valutare di diminuire le tariffe nelle ore centrali della giornata, quindi in Fascia F1 (cioè, quando le IDR sono maggiormente utilizzate).

EVENTUALE ESTENSIONE ANCHE ALLE CONNESSIONI IN MEDIA TENSIONE

9. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito alle condizioni tariffarie applicabili alle stazioni di ricarica collegate a POD connessi in MT?

Si ritiene che i punti di connessione in MT siano molto importati per lo sviluppo e l'implementazione delle IDR sul territorio nazionale. Di conseguenza, prevedere una tariffa MTVE può avere un impatto positivo sui piani di investimento realizzati dagli operatori del settore oltre che a garantire la diffusione dei punti di connessione in MT sul territorio nazionale che permetterebbe di sfruttare al meglio le potenzialità dei punti di ricarica per i veicoli elettrici.

USO EFFICIENTE DELLA POTENZA DI CONNESSIONE RICHIESTA PER UN'INFRASTRUTTURA DI RICARICA

10. Si condivide la proposta di introdurre coefficienti che permettano di valutare l'impatto sulla rete di una stazione di ricarica in luoghi accessibili al pubblico in funzione del rapporto tra la potenza erogabile ai veicoli e la potenza richiesta alla rete? Si ritiene che queste formulazioni possano essere migliorate o che se ne possano proporre di alternative?

11. Quali valutazioni si ritiene utile formulare in merito alle ulteriori considerazioni esposte in merito all'impatto sulla rete di una installazione?

12. Si ritiene che, a fini di ricerca e di messa a punto di nuove strategie di controllo e aggregazione dei carichi, potrebbe essere utile disporre di dati relativi al profilo temporale di prelievo (orario o quattorario) di un campione di POD BTVE? Quali tipi di informazioni si ritiene potrebbero venire estratte elaborando una tale base dati?

Si accoglie con favore la proposta di monitoraggio dell'impatto sulla rete di una stazione di ricarica in luoghi accessibili al pubblico in funzione del rapporto tra la potenza erogata ai veicoli e quella richiesta. Tuttavia, si ritiene necessario un chiarimento in merito alle attività conseguenti a tale controllo.

Consideriamo, infatti, utile che il coefficiente proposto e il relativo monitoraggio siano finalizzati ad attribuire agli operatori più virtuosi degli incentivi. A tal proposito si suggerisce di creare dei livelli di efficienza (es. minima, media e massima) da riconoscere agli operatori al raggiungimento di determinate soglie.

LUOGHI NON ACCESSIBILI AL PUBBLICO: SPERIMENTAZIONI

13. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito a quanto avvenuto nell'ambito della sperimentazione 541/2020/R/eel? Sulla base dell'esperienza maturata, quali azioni di supporto si ritiene potrebbero essere eventualmente attivate per aumentare il numero di future adesioni?

Anche in questo caso, siamo favorevoli a una continuazione della sperimentazione per il 2024, mantenendone attivi gli effetti per tutti quei clienti che ne beneficiano attualmente. Tale iniziativa è stata utile anche per iniziare a sensibilizzare i clienti sui benefici che si possono ottenere modificando le proprie abitudini di consumo.

Inoltre, condividiamo anche la proposta di riattivare la possibilità di aderire alla sperimentazione per i clienti fino a 4,5 kW e con i requisiti attualmente previsti dalla Delibera 541/2020/R/eel.

A tal proposito sottolineiamo che la riapertura dell'iniziativa dovrà avvenire quanto prima (nei primi mesi del 2024) in modo tale da consentire l'adesione in tempi rapidi a tutti quei clienti che hanno acquistato una wallbox dopo aprile 2023 (data che era stata fissata come limite per richiedere l'accesso alla sperimentazione).

Ringraziamo ARERA per l'analisi effettuata sul grado di adesione alla sperimentazione in quanto utile per

migliorare in futuro la misura. A nostro avviso, la causa principale delle limitate adesioni della sperimentazione è stata la presenza di numerose wallbox già installate, ma purtroppo non nell'elenco dei dispositivi abilitati. A tal proposito, proprio al fine di supportare la diffusione di wallbox che possono accedere alla sperimentazione, sarebbe importante che eventuali futuri incentivi statali per l'acquisto e installazione dei dispositivi di ricarica siano collegati al rispetto dei requisiti previsti dalla Delibera 541/2020/R/eel. Riguardo l'andamento delle adesioni riteniamo utile la pubblicazione di report periodici da parte del GSE.

Sarebbero anche necessarie occasioni strutturate di confronto tra GSE e Distributori, ulteriori rispetto a quelle derivanti da segnalazioni di ARERA.

Vi sono inoltre alcuni aspetti più operativi della sperimentazione che potrebbero essere migliorati per agevolare la gestione per i Distributori. Segnaliamo in particolare:

- l'assenza di riferimenti del cliente nelle richieste veicolate dal GSE, per cui il Distributore ha difficoltà a contattare il cliente per segnalazioni o richieste;
- configurazione non idonea dell'impianto dell'utente: in molti casi i clienti dopo l'adesione alla sperimentazione non hanno adeguato il proprio impianto di rete e ciò ha impedito loro di sfruttare l'incremento di potenza in prelievo, imputando impropriamente al distributore (che aveva correttamente configurato il contatore) tale problematica.

Per quanto riguarda il numero di wallbox abilitate, come già riportato, si potrebbe valutare una modalità per supportare economicamente i consumatori all'acquisto e all'installazione di wallbox con funzionalità smart, o, nel momento in cui ampiamente disponibili sul mercato, i citati Add-on/Dongle (punto 11.4).

Riguardo invece alle modalità di partecipazione e gestione della sperimentazione, riteniamo che la comunicazione all'utente finale potrebbe essere intensificata e resa più efficace anche a livello istituzionale, al fine sia di evitare che problematiche come quelle sopra citate si verifichino, o comunque che si interpretino come rigetto/inadempienza da parte del DSO, che di sensibilizzare un numero sempre maggiore di clienti sui benefici dell'iniziativa.

14. Si condividono le proposte formulate in merito all'attività da svolgere nel corso del 2024? Quali ipotesi si ritiene di poter formulare in merito alle caratteristiche di una eventuale nuova sperimentazione da attivare nel 2025?

Con riferimento alla possibile estensione della sperimentazione a utenze con potenza impegnata fino a 12 kW, rappresentiamo la necessità di effettuare analisi più approfondite per valutarne gli impatti.

Per quanto riguarda la proposta di estensione della sperimentazione, esprimiamo delle perplessità sul potenziale accesso dei condomini. Questo perché i condomini che hanno un unico POD che alimenta sia gli spazi comuni che, spesso, gli ascensori che sono alimentati da una fornitura di elettricità che non può essere limitata/interrotta per impedire un'interruzione del funzionamento degli stessi. Considerato quindi che l'applicazione di una soglia di potenza 16,5 kW al POD condominiale potrebbe rivelarsi controproducente, l'estensione alla sperimentazione potrebbe essere prevista per i soli POD dei condomini in cui non è presente la configurazione impiantistica sopra descritta.

15. Si ritiene che, a fini di ricerca e di messa a punto di nuove strategie di controllo e aggregazione dei carichi, potrebbe essere utile disporre di dati relativi al profilo temporale di prelievo (orario o quattorario) di un campione di clienti che hanno aderito alla sperimentazione 541/20? Quali tipi di informazioni si ritiene potrebbero venire estratte elaborando una tale base dati?

LUOGHI NON ACCESSIBILI AL PUBBLICO: RICARICA E ALTRE APPLICAZIONI

16. Quali valutazioni si possono formulare in merito alla proposta LPriv-2 per l'introduzione di una struttura tariffaria di tipo "time-of-use power-based"?

Concordiamo con la proposta formulata dall'Autorità, sempre che la tariffa "time-of-use power-based" sia strutturata con riferimento alle attuali fasce orarie.

17. Qualora si optasse per un'applicabilità selettiva di questa struttura tariffaria, quali procedure di pre-qualifica dei POD si riterrebbe preferibile adottare? O sarebbe preferibile un'applicazione indifferenziata, onde evitare fenomeni di "auto-selezione"?

Ai fini della risposta sono necessari ulteriori dettagli.

In ogni caso, si ritiene sempre preferibile adottare un criterio di applicazione indifferenziato, al fine di evitare di aggravare ulteriormente i processi.

18. Quali tempi di implementazione si ritiene siano da prevedere per rendere operativa una struttura tariffaria di tipo "time-of-use power-based" quale quella descritta?

Per suggerire tempistiche congrue, sarebbe utile una seconda fase di consultazione, corredata da maggiori chiarimenti sulla struttura tariffaria "time-of-use power-based" e relativa applicazione.

19. Si condivide la proposta di introdurre una nuova tipologia contrattuale dedicata alle pertinenze dell'abitazione principale?

Condividiamo la proposta avanzata dall'Autorità.

Tuttavia, la "tariffa pertinenze" – Tariffa 1, a nostro avviso, necessita di:

1. chiarimenti sul soggetto che dovrà effettuare la raccolta della documentazione catastale;
2. indicazioni su cosa accade ai contratti già attivi;
3. valutazione, al fine di incentivare il mercato, della possibilità, anche oltre il periodo di sperimentazione, di concedere gratuitamente ai clienti domestici la possibilità di ricaricare il proprio veicolo elettrico avendo la disponibilità di una potenza di circa 6 kW, di notte, di domenica e negli altri giorni festivi, senza dover richiedere un aumento di potenza al proprio fornitore di energia elettrica, quindi senza dover sostenere costi fissi aggiuntivi dovuti all'incremento della potenza;

4. specifiche relative alle aliquote IVA e alle accise da applicare alla “tariffa pertinenze” visto che trattasi di una tariffa a “struttura mista”.

20. Si condividono le proposte di modifiche del TIT relative alle definizioni delle tipologie contrattuali TD e BTAU?

Condividiamo le proposte di modifica del TIT in merito alla specificazione della persona fisica anche per il settore elettrico.

Tuttavia, non si condivide il limite di potenza dei POD a 16 kW, in quanto sono presenti anche utenze domestiche con POD aventi potenza superiore.

21. Quali considerazioni si ritiene di poter formulare in merito a quanto esposto con riferimento al cold ironing?

22. Alla luce di quanto esposto, si ritiene possano essere avanzate proposte di modifica alla regolazione tariffaria in grado di favorire l'elettrificazione dei consumi portuali?