

CONSULTAZIONE ARERA 318/2019/R/EEL

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

PARTE III - ALTRI ELEMENTI DI REGOLAZIONE TARIFFARIA

**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?

In merito alla possibilità di prorogare o rendere strutturale le agevolazioni introdotte nel 2017, in scadenza al 31 dicembre 2019, relative alla soppressione del contributo in quota fissa (riconosciute alle imprese di distribuzione), e alla riduzione del contributo in quota potenza applicato per KW di potenza impegnata addizionale (fino a 6KW), Adiconsum ritiene che la possibilità di rendere la disposizione strutturale possa essere utile per i clienti domestici, soprattutto se rivolta a consumatori in difficoltà o in povertà energetica, che in presenza di costi elevati, rinuncerebbero a richiedere aumenti di potenza, in alcuni casi essenziali anche per la qualità della vita.

Per questo si potrebbe ipotizzare di **rendere la norma definitiva e vincolarla al livello di reddito (ISEE)**.

In merito all'esigenza di consolidare forme di perequazione per il recupero del maggior onere non riconosciuto alle imprese distributrici, evidenziamo l'opportunità che tale modalità non ricada sulle utenze domestiche, vanificando il risparmio ipotizzato.

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

La misura deve essere adeguatamente pubblicizzata, lo dimostra il fatto che in due anni e mezzo, pochi ne abbiano usufruito.

Sarebbe quindi utile una campagna di informazione, anche attraverso i media, ma anche una adeguata pubblicità a cura degli operatori (imprese distributrici e di vendita), sia presso i propri recapiti fissi, ma anche come messaggi e spot nei propri call center e nei siti web.

PARTE IV – LA RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI.

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?

Dobbiamo constatare che l'approccio utilizzato nell'affrontare la problematica è più rivolto al passato che allo sviluppo, della mobilità elettrica in un futuro prossimo. Tutte le ipotesi di lavoro proposte nel documento in consultazione non ipotizzano scenari futuri sempre più concreti e veloci ma addirittura, propongono alcune soluzioni facendo riferimento ad eventi e stime di anni passati nei quali la mobilità elettrica era utilizzata da pochissimi utenti. Dal nostro punto di vista, nell'affrontare la tematica della ricarica dei veicoli elettrici si deve, prima di formulare proposte, indicare che scenario si ipotizza in futuro e soprattutto tener conto che quanto è messo in consultazione dovrebbe servire per **incentivare la nuova mobilità** sia in città che fuori, permettendo la scelta all'automobilista elettrico, che, come la stessa ARERA dichiara, è indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi circa i problemi climatici e la riduzione degli inquinanti. Non si evidenzia nessuna ipotesi del numero e della tipologia di caricatori (per ricarica lenta, veloce, super veloce) che dovrebbero essere presenti sul territorio nazionale e che necessariamente influenzano l'entità della tariffa di trasporto che va a condizionare il costo del servizio di ricarica. Nelle considerazioni generali non si accenna a nessuna proposta legislativa (segnalazione a Governo e Parlamento) o regolatoria che modifichi lo status quo utile a sviluppare la mobilità elettrica, mentre si fanno solo minime e insufficienti proposte fortemente incardinate alle attuali regole che, così come sono, non aiutano lo sviluppo da quasi 10 anni a questa parte.

Rimaniamo stupiti al punto 13.3 nell'apprendere che il DL n. 257/2016 identifica gli operatori di ricarica accessibili al pubblico come "*consumatori finali*" (termine il cui significato è ben specificato nel codice del consumo) prevedendo quindi il pagamento di tutte le accise per questi previste. Quindi chi fa impresa per fornire ricariche accessibili al pubblico è inquadrato, stranamente, come consumatore finale. Ci chiediamo come deve essere allora definito chi, in qualità di utente, ricarica la propria auto e paga un costo. Con molta probabilità i rapporti contrattuali attualmente previsti dovrebbero essere modificati alla luce anche del fatto che la ricarica dei veicoli elettrici dovrebbe essere definita un "servizio di pubblica utilità", visto che il rifornimento del veicolo elettrico è indispensabile per esercitare il diritto universale alla mobilità, come avviene per qualsiasi fornitura di energia elettrica e non prevedere invece che il servizio di ricarica abbia le garanzie di un qualunque servizio dedicato alla mobilità.

13.5 Per la ricarica privata osserviamo che non c'è nessuna proposta per realizzare una specifica tariffa dell'energia elettrica con un costo ridotto e allineato a quella residenziale normalmente applicata, che diverrebbe un incentivo per chi ricarica un veicolo elettrico a casa, fattore che si è dimostrato influenzare fortemente fino ad ora la scelta di introdurre la mobilità elettrica in famiglia.

13.7 Condividiamo che le infrastrutture di ricarica non devono diventare obsolete ma proprio per questo occorre tener conto dello scenario futuro che già, è prevedibile, sarà legato a veicoli con batteria di grande capienza e quindi con rilevante autonomia, utilizzando di conseguenza servizi di ricarica veloci e super veloci, sia in ambito urbano che extraurbano con

accesso alla connessione di potenza agevolato in BT e MT. Se si decide di dare un'efficace supporto alla mobilità elettrica, il Regolatore, nel combinare gli strumenti tariffari, deve garantire non solo che non si installino caricatori presto obsoleti ma che si crei invece una rete idonea ed efficace ora e soprattutto scalabile in futuro, quando la mobilità elettrica sarà diffusa maggiormente.

13.8 La realizzazione delle infrastrutture necessarie per la ricarica è evidente che ha un costo, come è evidente che le nuove strutture devono integrarsi con l'attuale rete certamente potenziata e adatta alla crescita dei veicoli elettrici, facilitando l'investimento in infrastruttura di rete e di ricarica prima che circolino i veicoli (ovviamente). Non si può certo pensare di incrementare la diffusione della mobilità elettrica utilizzando solo, per tipologia e quantità, le attuali infrastrutture o le attuali agevolazioni per la sola BT. Favorire l'effettuazione di opportuni investimenti produce sicuramente effetti sulle scelte dei consumatori e quindi occorre trovare soluzioni equilibrate che però non facciano lievitare il costo del kWh impiegato per ricaricare, caricando i costi solo sulle spalle di coloro che decidono di utilizzare veicoli elettrici: così facendo, senza una regolazione asimmetrica a termine (5-10 anni), pochi decideranno di lasciare il proprio veicolo tradizionale con carburanti fossili, anche in presenza di una notevole e varia nuova offerta di veicoli da parte dei Costruttori, incluso quello Incumbent in Italia. Inoltre, non agevolare l'adozione della mobilità elettrica da parte delle famiglie, scoraggia anche lo sviluppo e l'arrivo di veicoli e servizi per la mobilità condivisa. Se la rete elettrica e quindi il sistema tariffario si adegua alle nuove caratteristiche adatte e necessarie alla mobilità i costi del miglioramento devono doverosamente essere imputati a tutti i cittadini, perché tutti ne traggono giovamento.

14.1-4 Non riteniamo di entrare nei tecnicismi, ma come consumatori osserviamo che attualmente il costo della ricarica in luogo aperto al pubblico è troppo alto se confrontato al costo dell'energia elettrica residenziale ed occorre intervenire celermente sulle regole tariffarie per ridurre questa differenza. Altro dato che constatiamo è che il costo del kWh alla colonnina tende ad aumentare nelle colonnine che garantiscono di ricaricare in minor tempo (Fast e Superfast). Per il consumatore finale il costo dovrebbe essere univoco anche perché sempre più si diffonderanno le colonnine Superfast per rendere la mobilità elettrica sempre più simile a quella tradizionale. Occorre quindi sicuramente mantenere la tariffa "monomia" BTVE se è utile a contenere i costi delle colonnine fast ed aumentarne la disponibilità ed è giusto estendere l'applicabilità di una tariffa simile alla media tensione, a supporto sia di siti in ambito urbano sia in ambito extraurbano, in particolare autostradale.

Facciamo inoltre presente, come già indicato precedentemente, che utilizzare statistiche del 2017 non è opportuno per poi avallare le prossime scelte tariffarie: visto che la consultazione dovrebbe aiutare senza indugi lo sviluppo della mobilità elettrica non si può fare riferimento ad un periodo passato nel quale la mobilità elettrica era in Italia relegata ad una sparuta nicchia di utilizzatori, sebbene molto accorti. Occorre invece avere coraggio e lungimiranza nel costruire tariffe che incentivino la nuova mobilità e rendano la ricarica conveniente.

14.5-6 L'idea di realizzare nuovi punti ricarica aperti al pubblico attraverso estensioni di impianti elettrici esistenti è in parte condivisibile però occorre sempre avere come riferimento l'efficacia della colonnina che si vuole realizzare. Il riferimento da tenere sempre presente deve essere l'utente finale e l'uso che questo dovrà fare della colonnina e non solo la facile attivazione senza modifiche della rete. È necessario quindi differenziare questa opportunità proposta, tenendo presente l'attività commerciale che ospiterebbe gli stalli di ricarica. In un hotel sicuramente si potrebbero realizzare delle colonnine lente, vista la lunga permanenza presso la struttura, utilizzando l'impianto elettrico esistente perché non vi sono sovrapposizioni di carico, ma in una stazione di servizio sono necessarie coppie di colonnine di ricarica veloce con inevitabili adeguamenti della connessione di rete che non vanno disincentivati, ma facilitati a termine.

Al CPO sicuramente gioverebbe la possibilità di realizzare stalli di ricarica senza dover attivare un nuovo POD ma abbiamo dubbi che in assenza di chiare regole orientate al servizio reso all'automobilista si preoccuperebbe di realizzare tipologie di colonnine che realmente servono all'utente (se gli basta adempiere sulla carta ad un obbligo) e che, soprattutto, non diventeranno presto obsolete vista l'imminente diffusione dei veicoli elettrici. Osserviamo che ARERA si preoccupa molto di non far fare investimenti sul potenziamento della rete con il rischio di una crescita modesta nel breve dei prelievi energetici. Potremmo condividere la posizione se si stesse discutendo di un business qualsiasi ma qui si discute di una nuova mobilità, di ormai certa e ingente diffusione, necessaria per raggiungere degli obiettivi precisi dettati dall'Agenda 2030. Senza affrontare dei rischi non c'è sviluppo e quindi è necessario il giusto equilibrio, che al momento manca nelle proposte che abbiamo letto.

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

Ipotesi di lavoro n. 1 – Obbligo d'adozione di sistemi automatici di controllo dei carichi

Tutto l'impianto proposto è in buona parte condivisibile ma è necessario evidenziare una criticità evidente per chi ha presente la realtà dei servizi di ricarica. L'utilizzo contemporaneo delle colonnine riduce troppo le potenze erogate alle singole prese incrementando eccessivamente i tempi di ricarica. Tale probabilità, con il notevole incremento dei veicoli elettrici con batterie molto capienti, è quasi certo che si verificherà rendendo la ricarica poco praticabile e disincentivando quindi l'interesse verso la mobilità elettrica. Soprattutto con il passare del tempo le colonnine diverrebbero obsolete. Si propone di far impostare i sistemi di ricarica in funzione delle seguenti priorità: in base all'orario di arrivo, in secondo ordine in base alla percentuale di ricarica della batteria nel frattempo raggiunta.

Ipotesi di lavoro n. 2 – Tariffa “time-of-use”

L'ipotesi proposta sarebbe più congeniale per la ricarica privata. Diminuendo la tariffa in orario notturno in ambito pubblico si provocherebbe infatti l'occupazione per tutta la notte della colonnina impedendo ad altri veicoli di ricaricarsi. Sempre tenendo presente l'incremento dei veicoli elettrici occorrerebbe attivare tariffe “time-of-use” esclusivamente su colonnine lente presenti nello stesso luogo con un numero superiore a 4 prese e in luoghi dove è prevista la lunga sosta (Hotel, Garage, ecc.), destinate soprattutto a chi non è nella possibilità di effettuare ricariche private. Applicare tale tariffa a tutte le colonnine (lente e fast) costringerebbe all'obbligo per tutte le colonnine di segnalare l'occupazione dello stallò quando è terminata la ricarica per non correre il rischio di rendere impossibile la ricarica di rabbocco per i veicoli che vengono utilizzati di notte soprattutto ai caricatori fast e superfast. Ci si riferisce alla norma del Codice della Strada che vieta di parcheggiare una volta terminata l'operazione di ricarica. Se si applica la tariffa notturna agevolata, per rispettare la norma del CdS occorrerebbe che le colonnine indicino con chiarezza quando è terminata la ricarica, altrimenti chiunque potrebbe rimanere collegato anche a quelle veloci e chi ha bisogno non ricarica. Purtroppo però non esiste uno standard per indicare lo stato della colonnina e neanche una norma che lo richiede.

Ipotesi di lavoro n. 3 – tariffa monomia per punti in media tensione.

Riteniamo sia utile introdurre la MTVE se contribuisse alla riduzione del costo del kWh alle colonnine fast valutando che ormai siamo arrivati a potenze di 350 kW per singola presa in siti con diverse coppie di caricatori. Abbiamo necessità, su strade e autostrade di colonnine veloci e super veloci e deve essere fatto tutto ciò che è possibile per realizzarle bene e velocemente, soprattutto per quanto riguarda i costi di connessione e di gestione (quote fisse per punto), tempi di preventivazione e di realizzazione della connessione in MT. In Germania i tempi sono più brevi che in Italia, i manufatti edili della connessione sono più compatti e costano notevolmente di meno.

Per tali siti, si dovrebbe agevolare quindi, funzionalmente, la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica prevedendo apposite misure per far sì che la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica possa avvenire in tempi accelerati, rispetto a quelli previsti dalla ordinaria regolazione attuale. In particolare: stabilire tempi ristretti per la preventivazione e realizzazione della connessione dei sistemi di ricarica, soprattutto in Media Tensione (MT) necessaria per siti di ricarica autostradali multi punto con potenze del singolo punto fino a 350 kW e potenze di connessione da circa 2 MW. Occorre garantire brevità e certezza dei tempi di connessione delle infrastrutture di ricarica in media tensione (ad oggi fino a 6-8 mesi in Italia contro 2-3 settimane di altri paesi europei), senza sovra investimento per l'infrastruttura di connessione alla rete (vedasi foto).

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

Manca del tutto un orientamento a dare un segnale al consumatore per massimizzare l'utilizzo di energia da fonte rinnovabile in determinate ore della giornata, favorendo la ricarica del veicolo elettrico di pomeriggio evitando di riportarlo a casa scarico: si potrebbe alleggerire il carico del picco pre-serale.

Inoltre, riteniamo utile realizzare velocemente gruppi di lavoro per un confronto fra gli stakeholder interessati e soprattutto utilizzatori di veicoli elettrici (associazioni consumatori), distributori e CPO.

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?

Manifestiamo piena soddisfazione per la scelta di ARERA di proporre la risoluzione delle problematiche relative alla ricarica privata. Proprio Adiconsum con il proprio Manifesto sulla mobilità elettrica del 2018 ed in numerosi interventi pubblici ha sollevato la problematica della discriminazione esistente fra le tariffe utilizzate da chi ricarica il proprio veicolo elettrico in una pertinenza collegata al contatore dell'abitazione principale e chi invece utilizza una pertinenza non collegata alla rete elettrica. La tariffa BTAU è troppo alta in rapporto alla tariffa elettrica per uso domestico. Come in questa consultazione già indicato, riteniamo che il costo dell'energia destinato alla ricarica della mobilità elettrica deve essere incentivato e quindi serve una tariffa inferiore alla BTAU, ma nel caso delle pertinenze non collegate alla residenza principale, a causa delle quote fisse, la ricarica ha un costo esorbitante che disincentiva l'adozione della mobilità elettrica nelle famiglie anche in presenza di eventuali incentivi all'acquisto del veicolo. Le proposte in consultazione sicuramente troveranno una valida soluzione.

Oltre ad eliminare la differenza fra pertinenze collegate alla residenza e non, occorre anche porre l'attenzione sulla necessità di dover richiedere l'incremento di potenza visto che i veicoli elettrici godono ormai di sempre maggiore capienza delle batterie per adeguata autonomia. Nel caso di possesso dimostrato di veicoli elettrici sarebbe opportuno ridurre il più possibile i costi previsti per l'incremento di potenza. Tale riduzione ovviamente incentiverebbe lo sviluppo della mobilità elettrica.

S19. Come si valutano le 4 ipotesi di lavoro sopra descritte? Si intendono offrire spunti utili per il perfezionamento di tali ipotesi?

Ipotesi di lavoro n. 5 – trattamento delle pertinenze dell'abitazione di residenza.

Il punto a) del 15.7 è pienamente condivisibile ed è la soluzione alla differenziazione di tariffa con le pertinenze collegate al POD della residenza principale. Ovviamente, deve essere previsto che la medesima tariffa contrattuale domestica può essere richiesta anche da chi ha un contratto d'affitto in una proprietà con pertinenza e possiede un veicolo elettrico targato. Nell'ipotesi di

Presidenza Nazionale

lavoro non si dice nulla circa i costi che occorre sostenere per installare comunque un nuovo POD. Anche questi andrebbero ridotti allo stretto necessario se non addirittura annullati.

Troppo spesso nel testo proposto a consultazione ARERA fa intendere di ritenere che molta parte della popolazione non è corretta nei comportamenti e nel rispetto delle norme, indicando quindi delle limitazioni per contrastare eventuali scorrettezze. Tale impostazione non è assolutamente condivisa dalla nostra associazione che ritiene tutti consumatori onesti cittadini, non escludendo ovviamente che possano esserci dei casi di comportamenti inopportuni, non per questo le norme devono essere scritte come se tutti fossero disonesti. Come indicato al punto 15.8 la scelta di richiedere la deroga alla BTAU non può essere legata alla possibilità di illeciti che innalzerebbero gli oneri di verifica da parte delle aziende, visto che poi nel caso di specie per la richiesta di deroga occorrerebbe presentare documenti catastali e derivanti dal Registro Automobilistico. Gli eventuali controlli necessari per limitare gli illeciti, dovrebbero essere prassi normale per qualsiasi tipologia contrattuale (i cui costi dovrebbero già essere in bolletta) e non certo da accreditare solo alle tariffe idonee allo sviluppo della mobilità elettrica.

Ipotesi di lavoro n.6 – modulazione della potenza disponibile in fascia F3

Si condivide pienamente tutto l'impianto ed in special modo il punto 15.11.

Ipotesi di lavoro n.7 – ricarica privata collettiva (o “condominiale”)

Per essere efficace la ricarica condivisa condominiale deve essere di facile comprensione per gli utilizzatori. Anche il costo al kWh deve rimanere allineato o più basso del costo dell'energia domestica anche se, in una prima fase sono pochissimi gli utilizzatori. Sarebbe quindi utile una tariffa che permetta di dove pagare costi fissi solo in caso di utilizzo, quindi una sorta di BTVE in ambito privato. Occorre inoltre prevedere facili modalità per ripartire i costi fra i condomini-utilizzatori.

Ipotesi di lavoro n.8 – ricarica presso i luoghi di lavoro

Si condivide, ma è chiaro che deve valere anche per tutte le amministrazioni nazionali, senza distinzione fra datori di lavoro pubblici e privati.

Si allegano n. 3 immagini

*Roma, 20 settembre 2019
Prot. 364/19*