

## **Consultazione 21 novembre 2019 481/2019/R/eel**

---

Esprimiamo forte delusione nel constatare, per quanto riguarda la parte dedicata agli aspetti tariffari relativi alla ricarica elettrica (24), con questa consultazione il riproporsi della consultazione 318/2019/Reel che pensavamo non fosse messa in discussione nei presupposti propositivi che conteneva.

Leggendo i documenti di questa nuova consultazione si deve, invece, constatare una drastica marcia indietro da parte di questa Autorità su quanto precedentemente proposto che in pratica viene completamente bloccato.

Di conseguenza quanto ora messo in consultazione, purtroppo, non produce sviluppo dato che la proposta di costituire dei tavoli di lavoro per fare proposte, ai quali questa associazione consumatori vuole ovviamente partecipare, rinvia ai prossimi anni, le poche iniziative dichiarate nella precedente consultazione.

Nella precedente consultazione Arera proponeva ben 8 ipotesi di lavoro che questa Associazione aveva favorevolmente condiviso e proposto di migliorare che ora non ci sono più. In sintesi l'unica proposta che rimane in piedi è quella di prorogare l'attuale struttura tariffaria BTVE per i punti di prelievo dedicati alla ricarica in pubblico. L'effetto pratico per i consumatori è quello di continuare a pagare cara la ricarica elettrica in pubblico ovvero fra i € 0,45/0,50 al kWh, rallentando, di conseguenza l'incremento della mobilità elettrica.. Assurdo motivare tale scelta al punto C3 dell'appendice con i dati di utilizzo rilevati al 2018 si la differenza degli usi del 2017, quando tutti sappiamo che l'incremento delle vendite delle auto elettriche sarà enorme a partire 2019 grazie agli incentivi statali e regionali, per continuare nel 2020 con l'introduzione dei nuovi limiti di CO2 al quali sono obbligati i costruttori di auto. Adiconsum ha chiesto azioni utili ad incrementare la mobilità elettrica e non utili a mantenere lo stato attuale.

Non riusciamo a comprendere se l'azione di ARERA è finalizzata agli obiettivi protesi alla decarbonizzazione e quindi al raggiungimento per il 2030 di avere in Italia almeno 1.500.000 auto elettriche o a mantenere la situazione attuale per il maggior tempo possibile, favorendo le auto termiche inquinanti.

Al punto 24.1 della consultazione ARERA cita dei criteri che a nostro avviso più che promuovere l'auto elettrica pongono degli ostacoli. *“Non indurre una crescita dei costi ingiustificata e inefficiente dei costi per servizi di rete”* non dovrebbe voler dire non fare nulla perché qualsiasi cosa si faccia costa ma, al contrario dovrebbe voler dire che l'incremento dei costi necessari a migliorare i servizi devono essere giustificati ed efficienti e per fare le opportune verifiche l'Autorità si attiva.

*“Limitare il rischio che possano insorgere abusi e conseguenti costi amministrativi per attività di controllo”* è una tesi che poggia sul criterio che la maggioranza degli utilizzatori sia intenzionata ad utilizzare energia elettrica in modo scorretto e che quindi si sia costretti ad un'enorme spesa per attività di controllo. Anche in questo caso per evitare rischi si sceglie di non fare nulla. Non condividiamo in nessun modo tale approccio per pochi che potrebbero abusare colpisce tutti gli utilizzatori. Facciamo inoltre notare che tale eventualità di abusi non riguarda esclusivamente la mobilità ma dovrebbe interessare sempre il comparto della distribuzione di energia e quindi i costi per il controllo sono sempre presenti.

Il punto C8 dell'Appendice specifica che ARERA rinvia la possibilità di introdurre una nuova struttura tariffaria monomia da applicare alle infrastrutture di ricarica a media tensioni MTVE pur ritenendola utile vista la diffusione dei punti di ricarica FAST e ULTRA-FAST. Anche qui non si fa nulla perché l'Autorità non ha un quadro informativo completo. Ci sembra che non si sia compreso che si sta trattando un'emergenza planetaria che non permette a nessuno di rinviare scelte e decisioni. ARERA dovrebbe spingere l'accelerazione dei piani di sviluppo delle reti elettriche di distribuzione. Il costo contenuto della ricarica elettrica e la massiva diffusione dei punti di ricarica veloci e ultra-veloci sono elementi indispensabili per indurre il consumatore verso la scelta dell'auto elettrica. Senza una rete di ricarica efficiente e diffusa non avremo mai sviluppo della mobilità elettrica. ARERA deve introdurre una nuova struttura tariffaria monomia MTVE dimostrandosi coraggiosa e superando anche la valutazione degli eventuali rischi. LA DIRETTIVA (UE) 2019/944 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 5 giugno 2019 è chiara quando dichiara che *gli Stati membri definiscono il quadro normativo necessario per agevolare la connessione dei punti di ricarica, sia pubblicamente accessibili sia privati, alle reti di distribuzione.*

Ci auguriamo, quindi che ARERA con la sua attività normativa agevoli e non blocchi lo sviluppo dei punti di ricarica.

Per quanto riguarda la ricarica dei veicoli elettrici in luoghi non accessibili al pubblico, ovvero la ricarica privata, citati al comma 24.8 e ss. e ai punti C11 e ss. esprimiamo vero e proprio dissenso circa la decisione di non realizzare nulla di quanto indicato nella consultazione 318/2019/Reel che scaturiva da una nostra precisa richiesta, per garantire alle pertinenze dell'abitazione di residenza la stessa tariffazione prevista per la fornitura di energia elettrica alla residenza. Tale decisione è stata data anche per certa in convegni pubblici da parte di alcuni componenti del Collegio ed ora nella presente consultazione si propone di non effettuarla.

Le motivazioni presenti nei documenti in consultazione non sono comprensibili né attendibili. E' opportuno precisare che il termine "agevolazione" non è idoneo per questa tematica. I box/garage che risultano dagli atti catastali pubblici, essere pertinenze non devono avere una tariffa per l'energia elettrica "agevolata" ma devono avere la **medesima** tariffa che avrebbero se collegati alla stessa rete elettrica dell'abitazione di cui sono pertinenza. Oggi le pertinenze non collegate alla stessa rete elettrica dell'abitazione di cui sono pertinenze sono costrette ad utilizzare una tariffa per l'energia elettrica prevista per altri usi che costa più del doppio di quella prevista per l'abitazione. Tale tematica nulla ha a che fare direttamente con la mobilità elettrica ma deve solo rimediare una ingiustizia tariffaria che colpisce il consumatore che non ha proprie colpe quando acquista o prende in locazione una pertinenza che potrebbe essere o meno collegata alla rete elettrica dell'abitazione.

Con l'occasione per meglio precisare la nostra tesi è bene ricordare cosa prevede l'articolo 817 cc. che definisce pertinenza, delle cose, mobili o immobili destinate in modo durevole, al servizio o all'ornamento di un'altra cosa, mobile o immobile.

La Corte di Cassazione in una sentenza, inoltre, ha stabilito che, per definirsi pertinenza, il bene non deve necessariamente essere strutturalmente e fisicamente collegato alla cosa principale, potendo trovarsi anche molto distante da esso. Il legame tra bene principale e pertinenza è di tipo economico funzionale e può sussistere anche da lontano. In tal caso è evidente la necessità di dover dotare la pertinenza di un nuovo POD ma sarebbe giusto avere la stessa tariffa dell'abitazione a cui è legata la pertinenza.

Ci teniamo a precisare che le motivazioni citate nel documento per giustificare l'impossibilità della realizzazione di garantire la stessa tariffa alle pertinenze non sono ritenute coerenti.

Si citano controlli e verifiche, presumiamo per eventuali abusi dell'uso dell'energia, che innalzerebbero gli oneri, motivazione incomprensibile visto che le pertinenze non collegate alla rete dell'abitazione sono identiche a quelle collegate, per le quali attualmente non ci risulta ci siano oneri particolari per eccessivi verifiche o rigidità burocratiche. Non ci sembra così complicato dotare il box/garage di un nuovo contatore POD (nel caso l'utente sosterebbe i normali costi di installazione) e poi **applicare la stessa tariffa dell'abitazione alla cui pertinenza è collegata e non tariffe previste solo per la mobilità o derivate dalle tariffe offerte ai CPO della rete di ricarica in pubblico che comunque differiscono da quella utilizzate per l'abitazione a cui la pertinenza è collegata.**

Addirittura al comma 24.8 si citano problematiche legate al canone RAI che viene applicato solo alle residenze e non certamente alle eventuali pertinenze, anche perché il canone RAI sarebbe poi regolarmente imputato sulla tariffa dell'abitazione legata alla pertinenza.

Inoltre vengono citati possibili controlli tramite condivisione automatica fra vari enti pubblici (è comunque previsto dalle attuali normative sull'amministrazione digitale che i data base della PA devono dialogare fra loro) da affidare ad un soggetto esterno che non comprendiamo cosa dovrebbe controllare, dato che la tariffa uguale all'abitazione dovrebbe essere concessa a tutte le pertinenze che ne hanno diritto e non è necessario vincolare la tariffa alla ricarica di un'auto elettrica.

La consultazione in discussione si avventura in proposte assurde legate a wall-box o colonnine equipaggiate con strani dispositivi per il power management, controlli remoti e via dicendo. E' bene ricordare che nella questione in trattazione non ci si riferisce al mercato delle colonnine di ricarica che è un libero mercato che offre un servizio non sottoposto al controllo di ARERA, ma trattasi solo di forniture di energia elettrica che l'utente utilizza come vuole nel rispetto delle norme. La tipologia della tariffa per l'energia non può in nessun modo essere subordinata all'uso di specifici apparati, nel caso venduti da CPO, che trasformerebbe la ricarica privata come fosse ricarica in pubblico offerta da operatori privati.

La mobilità elettrica amplifica una problematica di ingiustizia nella tariffazione dell'energia elettrica applicata alla medesima pertinenza, collegata o meno alla rete dell'abitazione di cui è pertinenza. La discriminazione che chiediamo con insistenza ad ARERA di eliminare, si acuisce fra il possessore di un' auto elettrica con un box/garage pertinenza collegata alla stessa rete dell'abitazione che ricarica al costo di circa € 0,21 kWh e il possessore di un'auto elettrica con un box/garage pertinenza NON collegata alla stessa rete dell'abitazione che è costretto a ricaricare al costi di oltre € 0,45 kWh. E' evidente che perdurando tale situazione chi possiede un box/garage pertinenza non collegata alla stessa rete dell'abitazione non sarà incentivato ad acquistare un'auto elettrica vanificando lo scopo di quanto in consultazione dedicato allo sviluppo della mobilità elettrica.

Quanto propone questa consultazione, se non si torna a realizzare quanto previsto nell'ipotesi di lavoro 5, avrà l'unico scopo di penalizzare il consumatore e garantire al venditore di energia a continuare ad applicare tariffe più onerose.

Inoltre se si vincolasse la possibilità di ottenere la stessa tariffa prevista per l'abitazione alle pertinenze non collegate alla rete dell'abitazione, alla necessità di acquistare obbligatoriamente una wall-box con specifiche caratteristiche simili alle colonnine pubbliche, si trasformerebbe la ricarica privata in ricarica in pubblico, favorendo di conseguenza gli operatori che forniscono la ricarica in pubblico (CPO). Siamo certi che questa non sia l'Intenzione di ARERA.

Inoltre dobbiamo evidenziare che non si è tenuto conto che la ricarica privata dell'auto elettrica non deve avvenire necessariamente con wall-box esterne ma è possibile utilizzando i cavi in dotazione, collegati ad un'apposita spina elettrica che rispetti le normative di sicurezza in vigore. Il punto C15 dell'appendice è quindi da ritenersi non corretto perché come esplicitato non esistono grandi difficoltà operative (se ci fossero non sarebbe stato proposto nella precedente consultazione dalla stessa ARERA l'ipotesi di lavoro 5) ed evidentemente chi le ha indicate nella consultazione non ha a cuore gli interessi dei consumatori.

Si ribadisce che il consumatore nell'abito della ricarica privata deve essere libero nelle sue scelte di acquisto di apparati destinati alla ricarica e crediamo che non sia compito di ARERA favorire l'acquisto, vincolandolo a tariffe dell'energia, di qualsiasi apparato di ricarica come indicato nel punto C14 dell'appendice.

Concordiamo con la proposta (comma 24.9 e ss). di favorire l'incremento di potenza e l'utilizzo di una tariffa ridotta nelle ore notturne per la ricarica privata in box/garage pertinenze collegate o meno alla rete dell'abitazione a chi dimostra di possedere o utilizzare un'auto elettrica inviando al fornitore di energia elettrica copia del libretto unitamente alla richiesta di incremento potenza.

*Roma, 6-12-2019  
Prot. 480/2019*