
ADICONSUM

Associazione Difesa Consumatori e Ambiente promossa dalla CISL

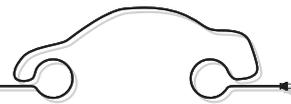
I BISOGNI DEI CONSUMATORI

Analisi della mobilità elettrica e proposte per promuoverne la veloce diffusione

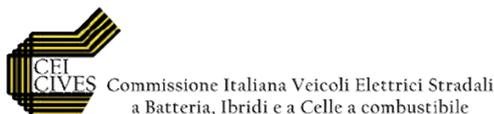
a cura dell'Ufficio Studi, Ricerca e Innovazione di Adiconsum



ADICONSUM PER LA SOSTENIBILITÀ



- Adiconsum è l'unica Associazione consumatori ad aver partecipato al Tavolo tecnico per la realizzazione della **ROAD MAP sulla mobilità sostenibile** presso la **Presidenza del Consiglio dei Ministri**
- Adiconsum fa parte del **Comitato scientifico di e_mob**, la Conferenza nazionale della mobilità elettrica, ed è fra i soggetti promotori della **Carta Metropolitana dell'elettromobilità**
- Adiconsum è socia di **MOTUS-E**, la prima associazione italiana composta dai principali operatori del trasporto, del mondo accademico, dell'associazionismo ambientale e di opinione
- Adiconsum è socia del **COORDINAMENTO FREE** e fa parte del Gruppo di lavoro sulla mobilità sostenibile
- Adiconsum collabora con **CIVES-CEI** (Commissione italiana veicoli elettrici a batteria, ibridi e a celle a combustibile del Comitato elettrotecnico italiano)
- Adiconsum aderisce all'**ASviS-Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile**
- Adiconsum è socia di **Next Nuova Economia X Tutti**, rete di organizzazioni della società civile, di consumatori, di imprese e del Terzo Settore



Adiconsum offre assistenza sulla mobilità sostenibile attraverso:

- la mail dedicata autoelettriche@adiconsum.it
- la pagina facebook Auto Elettriche/Mobilità Sostenibile
- lo sportello di assistenza online per i proprietari di veicoli elettrici.





Premessa

Questo documento vuole essere un contributo fattivo allo sviluppo della mobilità sostenibile, ponendo particolare attenzione alla mobilità elettrica. Adiconsum è un'associazione consumatori che si distingue dalle altre perché ha nei suoi scopi statutari, fin dalla fondazione, più di 30 anni fa, la tutela dell'ambiente oltre, naturalmente, la tutela dei diritti dei consumatori.

Adiconsum ha scelto di stare dalla parte della sostenibilità in tutti i campi economici e per questo si adopera, perché ritiene che solo una nuova economia che non ponga al primo posto il profitto, ma il bene della collettività, può veramente garantire i diritti del consumatore-cittadino.

Adiconsum fa parte e collabora attivamente con le principali associazioni che promuovono la sostenibilità, il risparmio energetico, l'uso delle fonti rinnovabili e il "voto con il portafoglio" e per questo è socia di Next, Coordinamento Free, Motus-e e fa parte del Comitato scientifico di "emob". Questo documento è redatto anche con il contributo di chi, in Adiconsum, fa uso di veicoli elettrici, e di quegli automobilisti elettrici che continuamente si relazionano con l'Associazione per evidenziare varie criticità ed avanzare richieste di tutela. Questo documento non è ovviamente esaustivo e non vuole essere neanche una guida all'acquisto di veicoli elettrici, ma vuole essere un ausilio, nel dibattito in corso sulle modalità necessarie per transitare più velocemente possibile dalla mobilità tradizionale a quella elettrica, ad intraprendere scelte che scaturiscono da chi ha già scelto di passare alla mobilità elettrica e ne ha quindi esperienza. Scelte che non tengono conto solo di fattori economici, ma che si preoccupano dei bisogni concreti e quotidiani dei cittadini per garantire una mobilità ben fruibile.

Dalla Carta Metropolitana ad attività nazionali coordinate da una cabina di regia

La transizione dai veicoli termici a quelli elettrici non può essere lasciata alla sola volontà e alle attività dei singoli Enti locali, anche se l'idea, lanciata lo scorso anno e riproposta nel 2018 dalla Conferenza nazionale sulla Mobilità elettrica "emob", di partire dal basso coinvolgendo i Comuni ed invitandoli a sottoscrivere la Carta metropolitana sulla mobilità elettrica, si è rivelata assolutamente vincente!

L'impegno che i Comuni continuano a prendere deve però essere considerato una buona pratica utile per stimolare la trasformazione.

Occorre intensificare, senz'altro, le attività realizzate dalle varie istituzioni locali in applicazione alla Carta metropolitana, **ma è ancor più necessario far emergere la necessità che le principali trasformazioni in merito alla mobilità, se si vogliono anche rispettare gli impegni internazionali sul clima, devono essere fatte a livello nazionale, dal Governo e dai competenti Ministeri, prevedendo finalmente la costituzione di una cabina di regia che coordini un Comitato allargato agli stakeholder.**

Se si pensa di poter far cambiare le abitudini di mobilità ai cittadini limitandosi solo ad iniziative locali, non si arriverà mai all'obiettivo. Chiediamo, quindi, con forza interventi nazionali che standardizzino ciò che incentiva l'uso della mobilità elettrica nelle varie realtà locali.

Occorre enfatizzare il ruolo del consumatore, cercando di tenere in considerazione sia le esperienze di coloro che già utilizzano i veicoli elettrici sia di coloro che lo faranno, perché è *il cittadino il vero protagonista della rivoluzione della mobilità.*



ROPOSTE OPERATIVE DI ADICONSUM PER LE 5 PRINCIPALI TEMATICHE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA

TEMATICA n. 1 - **RICARICA E COSTI ENERGIA**

La rete di ricarica è sicuramente la problematica che più interessa chi guida elettrico. Attualmente in Italia ci sono circa 4000 punti pubblici di ricarica che garantiscono un sufficiente livello di mobilità. Passi in avanti sono stati fatti, ma le problematiche relative alla rete di ricarica sono ancora troppe ed occorrono valide soluzioni al più presto.



Sviluppare la ricarica privata

Prima di preoccuparsi delle infrastrutture di ricarica pubbliche presenti nelle strade, sia cittadine che extraurbane, occorre porre maggiore attenzione alle **infrastrutture di ricarica ad accesso privato**. È evidente che il consumatore italiano vuole vita facile e poche complicazioni, in caso contrario rifiuta ogni nuova tecnologia e si tiene ancora quelle vecchie, che, nel nostro caso, sono rappresentate dall'inquinante combustibile fossile.

Attualmente le batterie permettono un'elevata autonomia di percorrenza (da 300 km a 600 km) e nel tempo saranno sempre più capienti permettendo di muoversi in città senza fare tante ricariche, perchè basterà partire da casa pieni di energia.

PIÙ SI GARANTISCE LA RICARICA DELL'AUTO PRESSO LA PROPRIA ABITAZIONE O POSTO DI LAVORO, MENO STAZIONI DI RICARICA PUBBLICHE SARANNO NECESSARIE, RIDUCENDO I COSTI DI REALIZZAZIONE SOSTENUTI DAL PUBBLICO E DAI PRIVATI.

Non si deve inoltre sottovalutare la possibilità dei prossimi sistemi di gestione della rete che prevederanno anche l'utilizzo come storage delle batterie dei veicoli collegate alla rete quando il veicolo è parcheggiato.

La mobilità elettrica garantisce un ulteriore vantaggio nei confronti dell'auto termica: *avere la propria stazione carburanti di proprietà presso la propria abitazione o lavoro.*

Realizzare il punto di ricarica privato ha però ancora troppi vincoli e discriminazioni, come vedremo più avanti, che vanno rimossi con valide soluzioni, altrimenti si rischia di rallentare la transizione all'elettrico.

La possibilità di ricaricare l'auto elettrica presso la propria residenza o posto di lavoro, (box, posto auto privato, posto auto condominiale e/o parcheggio aziendale) deve essere un diritto che oggi è spesso negato e si dovrebbe ottenere senza costi o con costi bassissimi.

Analizziamo le varie casistiche.

Ricarica presso residenza con utenza elettrica collegata: già realizzabile

Se i box o i posti auto sono situati nella proprietà della singola residenza (ville, villette familiari, ecc.), i problemi sono limitati o non sussistono, perché gli adeguamenti impiantistici sono nulli o di facile realizzazione. Il costo dell'energia per la ricarica è lo stesso della fornitura elettrica dell'abitazione (o magari impianto fotovoltaico), ricaricando l'auto al costo di utilizzo di qualsiasi altro elettrodomestico. Questa attualmente è l'unica categoria agevolata, ma è da ricordare che è **minoritaria**.

Ricarica presso box o posto auto privato in condominio: iniziano i problemi

In questa categoria rientrano coloro che sono discriminati. Se i box o i posti auto di pertinenza alla propria abitazione e quindi privati, sono posti in luoghi comuni con altri proprietari (sotto i palazzi, in aree specifiche), la problematica cambia con molte varianti.

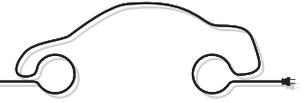
NO PROBLEM, se i box o i posti auto sono di pertinenza alla prima casa o ad altra residenza e la fornitura in uso è la stessa che alimenta l'abitazione.

PROBLEM, se la pertinenza non è raggiunta dallo stesso impianto elettrico della cosiddetta "prima casa". Diventa necessario installare un nuovo contatore con probabili opere di adeguamento sia murarie che impiantistiche che hanno dei vincoli e costi eccessivi. Inoltre, l'installazione di un nuovo contatore ha un costo rilevante e, soprattutto, **il costo dell'energia necessaria per la ricarica è il più alto in assoluto, perché la tariffa di trasporto applicata e i relativi oneri corrispondono a quelli di un'attività industriale o commerciale di potenza molto più alta rispetto ai 3 o 6 kW di una fornitura domestica.** Ai costi dell'energia occorre poi aggiungere i costi per realizzare l'infrastruttura e il tempo perso per ottenere i permessi dall'amministrazione locale e/o dagli altri proprietari di box e posti auto.

Ricarica in posto auto su area comune o condominiale: possibile, ma complicata

Nel caso in cui si avesse l'uso di un posto auto su un'area comune o condominiale, tutto si complica! Bisognerà realizzare un'infrastruttura di ricarica condominiale con le relative delibere assembleari che difficilmente troveranno il consenso dei proprietari che non hanno interesse per la mobilità elettrica. Si dovrà poi realizzare un'infrastruttura che riparta i costi delle singole ricariche.

Tuttavia, in base alla delibera ARERA 21 dicembre 2017, 894/2017/R/eel che ha modificato la definizione di "unità di consumo", è possibile evitare il contatore aggiuntivo individuale, se si trova un accordo, pur sempre difficile, tra i condomini e l'amministratore di condominio. Secondo la suddetta delibera, infatti, è consentito aggregare in un'unica unità di consumo più unità immobiliari (anche di tipo pertinenziale, come solai, garage, cantine), siano esse anche nella disponibilità di diverse persone fisiche o giuridiche, facenti parte di un unico condominio.



Appare, quindi, evidente che per incentivare l'acquisto di auto elettriche, la problematica delle infrastrutture private necessita di una particolare attenzione per realizzare nuove regole semplificate e appropriate.

PROPOSTE ADICONSUM

È altrettanto evidente che tale problematica che riguarda le modalità e i costi per l'energia da erogare (regolazione ARERA) e i permessi per i lavori da effettuare (Leggi nazionali) non possa essere risolta solo dagli enti locali.

Ecco le nostre proposte:

- 1) **CHIAREZZA DEL COSTO DELL'ENERGIA** per ricariche dei veicoli elettrici in luoghi privati: **le pertinenze che sono indicate negli atti catastali, e quindi facilmente identificabili, devono essere equiparate all'abitazione collegata.** Anche in caso di nuova fornitura elettrica con nuovo contatore, la tariffa dell'energia da applicare deve essere la stessa prevista per la proprietà principale.
- 2) **ONERI ACCESSORI CALMIERATI:** gli oneri accessori presenti nella tariffa dedicata alla ricarica di veicoli elettrici devono essere calmierati per garantire che il costo del servizio non sia troppo diverso dalla tariffa residenziale.
- 3) **MODIFICA DEL CODICE DEL CONDOMINIO:** i lavori nelle parti comuni non devono essere autorizzati da delibere condominiali, ma devono essere garantiti quando ne fa richiesta un utilizzatore di un veicolo elettrico e, se contemplati, devono prevedere deduzioni fiscali.
- 4) **NO AD AUTORIZZAZIONI PARTICOLARI:** garantire la fattibilità di qualsiasi lavoro per la realizzazione di infrastrutture di ricarica in proprietà privata senza autorizzazioni particolari.

Ricarica per il pubblico

Partendo dal principio che l'utilizzo di un veicolo elettrico deve essere favorito senza alcun peggioramento delle abitudini consolidate, **non si comprende perché le infrastrutture aperte al pubblico debbano ancora avere la differenziazione fra sistemi di ricarica "standard" ed "elevata"**. Nessuno vuole stare fermo in strada per ore in attesa di ricaricare la propria auto. Come già evidenziato, se si garantisse un ampio uso della ricarica in ambito privato, il numero delle infrastrutture di ricarica pubbliche potrebbe essere di certo inferiore, a patto che i punti di ricarica siano **del tipo "veloce" o "ultra veloce"**.

Le colonnine lente potrebbero servire solo per garantire la ricarica a chi non possiede un luogo privato per la ricarica, prevedendo delle aree specifiche, realizzate dai Comuni e presenti in ogni quartiere delle città, con più postazioni, dove lasciare l'auto sia la notte che il giorno, come posteggi di scambio.

Occorre, inoltre, non dimenticare che i caricatori delle auto elettriche stanno evolvendo e riescono a velocizzare la procedura di ricarica rendendo inutili le colonnine lente che, di conseguenza, diverrebbero presto obsolete con inutili costi.

Con lo sviluppo della capienza delle batterie e con una rete di ricarica pubblica solo "veloce", chi non possiede una propria area per ricaricare ne avrebbe comunque giovamento e non avrebbe ulteriori necessità.

PROPOSTA ADICONSUM SU DOVE COLLOCARE I PUNTI DI RICARICA

Sapere dove è posizionato un punto di ricarica pubblico, oggi, non è cosa facile. Occorre utilizzare delle app e programmare la ricarica in precedenza. Per incentivare l'auto elettrica occorre aver sempre come riferimento le abitudini acquisite con l'auto tradizionale con cui fare rifornimento è semplice.

È indispensabile che ci siano infrastrutture di ricarica elettrica in tutte le stazioni di servizio presenti nel territorio, attraverso accordi con la categoria, come è specificato nelle normative in corso (PNire e DAFI), con tempistiche troppo larghe da rivedere in diminuzione.

Tale soluzione garantirebbe un'ottima capillarità delle colonnine di ricarica, ma soprattutto ricondurrebbe il consumatore a rifornire la propria auto come da sempre è abituato a fare. Inoltre, gli attuali automobilisti termici finalmente vedrebbero anche loro le colonnine di ricarica dove sono abituati a fermarsi e prenderebbero coscienza dell'effettiva esistenza di un'alternativa di mobilità praticabile. Tale sistema migliorerebbe la reperibilità delle colonnine di ricarica senza la necessità di dotarsi di specifiche tecnologie. Faciliterebbe anche le attività turistiche garantendo la facile ricarica a chi proviene da un'altra nazione con l'auto elettrica.

La realizzazione delle colonnine di ricarica nelle stazioni di servizio, sicuramente non può avvenire in tempi brevissimi e comunque coesisteranno anche con stazioni di ricarica posizionate in altri luoghi.

Diventa però indispensabile, nell'immediato, garantire la possibilità di ricaricare il veicolo elettrico percorrendo la rete autostradale.

Attualmente il concessionario (Autostrade per l'Italia) non ha predisposto un piano di sviluppo delle stazioni di ricarica nelle stazioni di servizio, tranne pochissimi siti sperimentali (spesso non funzionanti) e non permette a nessuno di farlo. Prova di ciò è che le colonnine veloci predisposte da ENEL X sono state posizionate fuori dalla rete autostradale, ossia sulle strade statali e nei pressi dei varchi di ingresso all'autostrada, costringendo gli automobilisti ad uscire e rientrare in autostrada, dovendo percorrere così più km con una perdita di tempo e maggiore incertezza. **Il Governo dovrebbe obbligare il concessionario delle autostrade a non impedire le installazioni di colonnine di ricarica nella rete autostradale da parte di terzi o/e, nell'immediato, imporre la presenza di colonnine veloci di ricarica in tutte le stazioni di servizio.**

Così facendo, senza enormi investimenti, non solo si permetterebbe a tutti coloro che già si muovono con un veicolo elettrico di spostarsi con facilità in tutto il Paese, ma si favorirebbe fortemente lo sviluppo dell'elettrico.

Ricarica collettiva in area privata

È indispensabile prevedere delle aree aperte al pubblico destinate all'infrastruttura di ricarica per specifici usi collettivi. La rete pubblica di ricarica deve essere garantita ai singoli cittadini, che non devono trovarla occupata da servizi di mobilità elettrica che sono business strutturati (auto dello sharing, taxi, flotte e mezzi per la logistica). Per questa tipologia di veicoli elettrici, le amministrazioni comunali, devono prevedere una rete di ricarica riservata.

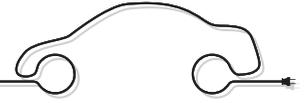
TEMATICA N. 2 - *ABITUDINI*

Motivare il cambiamento

Il cittadino italiano è sicuramente molto abitudinario nei suoi comportamenti e difficilmente è disposto a fare modifiche a meno che non sia fortemente motivato o costretto da imposizioni normative.

Quando le abitudini riguardano la mobilità, la voglia di non cambiare è ancora più evidente e le resistenze aumentano con l'aumentare dell'età, aspetto sempre da considerare visto che il nostro è il Paese con il maggior numero di anziani.

Senza gli opportuni adattamenti normativi, il passaggio all'uso dei veicoli elettrici implica elevate e sostanziali modifiche alle proprie abitudini con il rischio di disincentivare, anziché favorire, la transizione verso



una vera mobilità sostenibile. **Governo, Ministeri, Enti locali, aziende automobilistiche, purtroppo, non tengono in considerazione questa tematica che è fondamentale. Preferiscono, invece, sbagliando, che sia il mercato, da solo, a far cambiare le abitudini.**

Occorre elevare il livello motivazionale attraverso, ad esempio, specifiche campagne informative rivolte ai cittadini perché prendano coscienza degli elevati rischi che incombono sulla salute collettiva se non si adotta il prima possibile una mobilità sostenibile. L'opinione pubblica dovrebbe essere bombardata da continue campagne informative sul comportamento corretto da assumere per muoversi. Le stesse pubblicità delle auto elettriche (peraltro di rarissima diffusione) non puntano ad evidenziare i comportamenti, ma si limitano a presentare esclusivamente il veicolo come da sempre avviene per le auto termiche, senza alcun accenno alle virtù di una mobilità sostenibile.

Per riuscire in una proficua informazione si potrebbero esaltare i comportamenti di chi ha già deciso di cambiare la propria abitudine di mobilità, facendoli diventare opinion leader, esaltando i loro modi di muoversi. Tuttavia, ad oggi, gli utilizzatori di veicoli elettrici sono relegati in una specie di ghetto o club di visionari appassionati e straricchi, situazione che non corrisponde del tutto ad un'effettiva realtà.

È del tutto inutile, poi, far circolare le informazioni sui comportamenti virtuosi solo in ristrette comunità, come per esempio fra gli ambientalisti.

Non si tratta di scegliere se essere vegetariano, vegano o onnivoro. **La mobilità sostenibile non è una scelta personale, bensì una necessità collettiva e i costi sociali vengono pagati da tutti noi contribuenti.** È utile ricordare come si è arrivati alla legge sul fumo, rispettata da tutti senza la necessità di elevate sanzioni, perché scaturita da una forte e lunga campagna motivazionale che ha cambiato le abitudini di chi ha il vizio di fumare.

Tale argomento è primario e interessa tutta la filiera della mobilità elettrica che, se non si pone l'obiettivo di motivare i cittadini, rischia di far pensare che neanche essa stessa crede in ciò che promuove. Se, da una parte, occorre dare motivazioni, dall'altra è necessario non esasperare il cambiamento di abitudini.

Rendere l'uso dell'auto elettrica simile all'uso dell'auto termica

La tecnologia, sempre in evoluzione, può riuscire nell'arduo compito di rendere l'uso dell'auto elettrica del tutto simile all'uso di quella termica. Le aziende automobilistiche dovrebbero valutare se le applicazioni "fantascientifiche" presenti su alcune auto elettriche, realizzate proprio per differenziare e rendere esclusivi i veicoli elettrici, non siano invece controproducenti. Sarebbe meglio non stravolgere le abitudini nell'uso dell'auto: la presa di ricarica, ad esempio, può tranquillamente rimanere dove tutti sono abituati ad inserire il carburante.

Un'altra abitudine che non andrebbe modificata è la modalità di ricarica dell'auto che dovrebbe essere garantita in ogni stazione di servizio tradizionale con colonnine di ricarica veloci e/o super veloci, come è previsto dal PNire (Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica). Così facendo non si modificherebbero le abitudini e si eliminerebbero anche alcuni problemi che assillano coloro che già guidano elettrico. Non si troverebbero più, infatti, auto parcheggiate davanti le colonnine di ricarica perché presidiate dal personale della stazione di servizio. Non ci sarebbe più la preoccupazione di trovare la colonnina guasta, perché il proprietario della stazione di servizio si farebbe carico della manutenzione. Si potrebbe circolare tranquillamente senza la necessità di conoscere, prima di muoversi, dove sia collocata la colonnina e senza dover utilizzare alcuna mappa o app. **Per ricaricare un'auto elettrica basterebbe fermarsi ad una stazione di servizio come da sempre tutti facciamo.** Purtroppo, per realizzare i punti di ricarica nelle stazioni di servizio servono norme nazionali che Adiconsum già da tempo chiede.

Ricarica sicura

Non avendo scelto, per ora, di realizzare i punti di ricarica presso le stazioni di servizio, preferendo invece di posizionarli ovunque, si provocano cattive abitudini che devono essere immediatamente sradicate, perché anche queste sono un disincentivo alla mobilità elettrica.

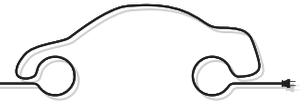
Ci si riferisce a coloro che anche a ricarica avvenuta continuano a sostare presso la colonnina di ricarica o che parcheggiano con la macchina termica impedendo la ricarica a chi ne ha necessità. In tutti i casi, occorre trovare delle modalità dissuasive che garantiscano il corretto uso del punto di ricarica pubblico. **Il metodo dissuasivo non può essere lasciato solo alla volontà e discrezione dell'azienda che fornisce il servizio di ricarica, come avviene ora, ma deve essere regolamentato, su tutto il territorio nazionale, con la stessa metodologia, prevedendo, anche, delle opportune modifiche al Codice della Strada (CdS).**



PROPOSTA ADICONSUM

Adiconsum propone:

- che venga sanzionata la permanenza presso la colonnina di ricarica senza effettuare la ricarica con una multa dal costo elevato e con rimozione immediata (l'infrazione impedisce la libera mobilità degli automobilisti, come se degli autoveicoli parcheggiassero all'ingresso di una stazione di servizio), e la possibilità di multare dovrebbe essere estesa anche agli ausiliari del traffico;
- oltre le modifiche al CdS, occorrerebbe utilizzare delle tecnologie che dissuadono il parcheggio a fine ricarica, come messaggi SMS o attraverso app che segnalano all'utente il termine della ricarica;
- inviare, attraverso la rete (le colonnine di ricarica sono tutte connesse a internet), una segnalazione al comando dei vigili della città quando si permane collegati alla colonnina anche al termine della ricarica;
- prevedere l'aggiunta sulla colonnina di videocamera per visualizzare la targa di chi commette l'infrazione.



Ovviamente tutti i sistemi dissuasivi devono essere pubblicizzati in modo adeguato fra i cittadini. Diventa, altresì, indispensabile che i punti di ricarica siano facilmente riconoscibili da tutti e per far ciò è necessario **realizzare i punti di ricarica con medesima struttura architettonica, definita nel CdS e valida in tutto il territorio nazionale**, che differisca da qualsiasi altra forma di parcheggio, sia per colore che per struttura. La piazzola di ricarica potrebbe essere leggermente rialzata, costringendo il guidatore a porre attenzione su dove parcheggia, perché costretto ad effettuare specifiche manovre. Il tutto dovrebbe essere identificato da una specifica segnaletica, sia verticale che orizzontale, indicata anch'essa nel CdS.

TEMATICA n. 3 - *SHARING*

Se sharing solo elettrico, strumento di promozione della mobilità sostenibile

Molte amministrazioni cittadine, soprattutto delle aree metropolitane, sperimentano e incentivano la validità dello sharing per ottenere una mobilità più sostenibile protesa alla diminuzione del volume del traffico cittadino e delle emissioni inquinanti. Poca evidenza, però, si dà al valore promozionale ed educativo che lo sharing fornisce ai cittadini che lo utilizzano. **Fare lo sharing con auto inquinanti è contraddittorio con gli obiettivi di abbattimento della CO2 e delle emissioni nocive ed è controproducente perché non favorisce una vera mobilità sostenibile.**



Lo sharing deve essere solo con auto elettriche o al massimo con auto ibride plug-in.

Non ha senso realizzare le ZTL vietate alle auto inquinanti private, garantendo l'accesso gratuito alle auto elettriche che non inquinano e permettere, poi, l'accesso alle auto inquinanti dei vari servizi di sharing, solo perché il servizio è frutto di una collaborazione commerciale fra amministrazioni locali ed azienda erogatrice del servizio.

Lo sharing dovrebbe essere normato da una legge nazionale che preveda solo uso di auto a bassissima emissione. Le amministrazioni più sensibili alla mobilità sostenibile dovrebbero, da subito, prevedere solo sharing elettrico.

Tale decisione trasformerebbe lo sharing nel principale veicolo di promozione della mobilità elettrica.

In questo modo, i cittadini, non ancora possessori di un veicolo elettrico, che usano lo sharing avrebbero la possibilità di provare su strada la nuova tecnologia di mobilità scoprendone i vantaggi, mentre chi non la usa vedrebbe circolare nelle città un alto numero di auto elettriche, incrementando l'interesse verso la mobilità elettrica.

Lo sharing dovrebbe essere abbinato a progetti educativi ed informativi, realizzati da enti terzi attenti agli interessi degli utenti, incentrati sulla mobilità sostenibile ed in particolare su quella elettrica, garantendo agli utilizzatori non solo di muoversi senza inquinare, ma anche di approfondire le conoscenze ed ottenere le chiavi di lettura per avvicinarsi all'acquisto di un veicolo elettrico.

Anche lo sharing ha, però, le sue criticità che vanno risolte. Come precedentemente indicato, **troppo spesso i veicoli elettrici dello sharing occupano le colonnine pubbliche di ricarica per la propria ricarica, impedendone l'utilizzo ai veicoli elettrici privati. È, quindi, indispensabile, nel contratto che si stipula con le singole amministrazioni comunali, normare le modalità di ricarica che in tutti i casi dovrebbero avere una specifica e dedicata rete di ricarica, distinta da quella che utilizzano i cittadini.**



TEMATICA n. 4 - **VENDITA VEICOLI**

Vendita auto elettriche al limite della vendita scorretta?

Fra le azioni necessarie per motivare la cittadinanza all'utilizzo della mobilità elettrica devono essere prese in considerazione le modalità di vendita e le promozioni.

I veicoli elettrici sono strutturalmente diversi dai veicoli a combustione e, ad eccezione degli addetti ai lavori, nessuno ne conosce le differenze, tantomeno i consumatori.

Il vero problema è che i veicoli elettrici vengono venduti e pubblicizzati come si usa fare per i veicoli a combustione. Tale pratica, applicando il Codice del Consumo, potrebbe essere addirittura definita pratica scorretta, perché il Codice prevede che le informazioni fornite, relative alle caratteristiche di un bene, devono permettere al consumatore di effettuare consapevolmente un acquisto. Se si vende un'auto elettrica e si forniscono informazioni circa le sue caratteristiche usando, però, i parametri di un'auto termica, non si garantisce sicuramente un'informazione corretta, che è invece uno dei principali diritti del consumatore. Occorre immediatamente porre rimedio a questa problematica.

Le case automobilistiche e i concessionari sono i principali attori della vendita e devono conseguentemente cambiare le modalità di vendita dell'elettrico. Devono investire in formazione e comunicazione appropriata alla nuova mobilità. Sarebbe auspicabile che i venditori di auto non facciano tutto da soli, ma che si muovano in collaborazione con tutti gli altri attori della filiera della mobilità elettrica, il cui sviluppo, infatti, investe molti mercati fra loro interconnessi e necessita sempre di collaborazione. Nella mobilità elettrica, il venditore d'auto non vende solo un bene, ma vende un bene integrato in un nuovo sistema di mobilità e diventa, per il consumatore, il riferimento principale di informazione.

Occorre trovare soluzioni idonee per garantire la vendita di veicoli elettrici in punti vendita dove esista personale preparato e dove si possano trovare informazioni dettagliate e specifiche dell'auto elettrica. Il non far nulla, come ora accade, ha anche ripercussioni sulla pubblicità e soprattutto sui contratti che i consumatori stipulano all'acquisto.

Contratti e garanzie

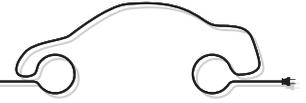
Nei contratti di vendita (gli stessi utilizzati per le vetture termiche) non c'è alcun accenno alla componentistica specifica delle auto elettriche (l'esempio più eclatante sono le batterie), così come non sono chiare le relative garanzie offerte sulla componentistica.

Occorre realizzare opportuni tavoli di lavoro per definire nuovi contratti di vendita specifici per i veicoli elettrici che garantiscano maggiormente il consumatore e che assicurino anche la certezza e la correttezza dell'informazione da parte dei concessionari.

Occorre stabilire le nuove modalità per applicare la garanzia alle parti dell'auto che tendono a degenerarsi, modificando, di fatto nel tempo, la conformità dell'auto acquistata. Basti pensare, ad esempio, alle variazioni della capacità di accumulo della batteria che di conseguenza modifica l'autonomia di percorrenza dell'auto acquistata.

TEMATICA n. 5 - **INCENTIVI**

Quanto fino ad ora proposto, se applicato, rappresenterebbe sicuramente già un valido incentivo per sviluppare la mobilità elettrica. Purtroppo, non si è compreso che quando si parla di incentivi non ci si riferisce esclusivamente ai soldi da dare ai consumatori per acquistare un'auto elettrica. **Il principale incentivo per garantire la diffusione del trasporto elettrico è avere la certezza che lo si possa già utilizzare senza problemi, proprio come già tutti siamo abituati a fare con la mobilità tradizionale.**



Non va dimenticato che acquistare un veicolo elettrico con un forte sconto, ossia con un incentivo statale, rappresenta un costo, a carico dell'intera collettività. Infatti, se l'utilizzo dell'auto elettrica non viene supportato da adeguati servizi di elettrificazione dei veicoli, il suo uso quotidiano diventa un'esperienza di mobilità peggiorativa dell'esistente (auto termica), vanificandone i benefici e avvantaggiando solo l'industria automobilistica.

Gli incentivi per ridurre i costi d'acquisto delle auto elettriche vanno elargiti, se i conti economici generali del Paese lo permettono, unitamente ad una serie di attività che garantiscano agli automobilisti elettrici gli stessi diritti goduti dagli automobilisti tradizionali.

Fiscalità

Con lo sviluppo della mobilità elettrica e di un trasporto sostenibile dovrebbe crearsi anche una nuova fiscalità. **Una fiscalità legata alle emissioni inquinanti. Chi inquina deve pagare molto di più di chi per spostarsi non emette inquinanti o li riduce di molto. Tutto ciò che è relativo alla mobilità dovrebbe essere sottoposto ad una tassazione proporzionale alle emissioni inquinanti: carburante, bollo, costo dell'autostrada, IVA applicata sui listini delle auto.** Far sviluppare la mobilità elettrica deve servire anche a far concepire un'economia differente che non mette al centro il profitto, ma il bene comune e nel nostro caso il bene comune è la salvaguardia del pianeta terra.

Con tale ottica si può realizzare una fiscalità orientata alla mobilità, proporzionando il carico fiscale al tasso di inquinamento prodotto. **Si creerebbe così l'incentivo perfetto:** oltre a far pagare meno chi non inquina (oggi accade il contrario), si farebbe anche comprendere alla collettività quanto è importante la tutela del clima e del pianeta, dandogli realmente un valore, anche economico. La fiscalità avrebbe anche un compito educativo e soprattutto senza modificare il gettito generale. Con tale sistema, immediatamente, un'auto elettrica costerebbe meno o uguale ad una inquinante a combustibile fossile (basterebbe, per esempio, prevedere aliquote IVA diversificate) e anche i costi di mantenimento verrebbero garantiti inferiori nel tempo (bollo, assicurazione, IVA pezzi di ricambio, assicurazione, autostrada, ecc.). Attualmente assistiamo invece alla situazione opposta: le auto più inquinanti sono sempre in promozione a prezzi bassissimi (chi vende sa che rimane poco tempo per smerciare motori a combustione e quindi li svende), invogliando il consumatore all'acquisto di un veicolo che con molta probabilità non durerà nel tempo e che, se anche durerà, vedrà il suo uso limitato al di fuori delle grandi città, ingannando, quindi, il povero acquirente che continua anche ad essere un inquinatore.

Modificare la fiscalità, pertanto, non è solo un problema esclusivo di imposte, ma è una problematica sociale che coloro che hanno a cuore l'ambiente e, quindi, anche lo sviluppo della mobilità elettrica non possono evitare di trattare. Il criterio di legare la fiscalità al tasso di inquinamento non può non essere applicato al nuovo carburante necessario per la mobilità, ovvero l'energia elettrica destinata al trasporto, che deve anch'essa avere tasse e oneri ridotti.

Gli attuali incentivi

Ricapitoliamo, ora, gli incentivi che in molte regioni e città già esistono per promuovere la mobilità elettrica, evidenziando anche le eventuali criticità.

Sosta gratuita nelle aree a pagamento identificate da strisce blu, accesso gratuito alle ZTL, accesso a corsie riservate (al carpooling, ad esempio), esenzione bollo, incentivi economici all'acquisto per singole regioni. A queste si aggiungono piccole facilitazioni che le amministrazioni locali, con proprie delibere, concedono ai veicoli meno inquinanti.

Purtroppo, queste facilitazioni sono presenti in Italia a macchia di leopardo visto che derivano da specifiche delibere e che, quindi, sono valide esclusivamente nell'area di competenza o addirittura dedicate solo ai residenti del Comune. Per esempio, l'ingresso allo ZTL non è concesso a tutte le auto elettriche, ma solo a



chi è anche residente di quel Comune.

È evidente che proporre le facilitazioni con questa modalità, genera anche problemi agli stessi che ne usufruiscono. Infatti, nel momento in cui ci si reca fuori dalla propria residenza, in un altro territorio (Comune o Regione) che non ha deliberato le medesime facilitazioni, si rischiano multe o sanzioni. Tutto ciò è assurdo, perché la mobilità per sua natura non può essere circoscritta.

Se un'auto che non emette inquinanti può entrare liberamente in una Zona a Traffico Limitato, non è pensabile che ciò possa accadere in una città sì ed in un'altra no. Da non sottovalutare che spesso le colonnine di ricarica sono addirittura collocate all'interno delle ZTL, non usufruibili però dai non residenti.

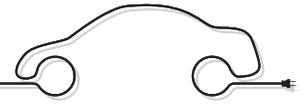
È apprezzabile che molti Comuni, aderendo alla Carta metropolitana, con proprie delibere abbiano incentivato la mobilità elettrica, ma se l'adesione non interessa l'intera totalità dei Comuni si rischia di trasformare una buona pratica in un disincentivo. PER CHI GUIDA ELETTRICO NON DEVONO ESISTERE ZTL.



Modifiche al Codice della Strada

Occorre agire sul Codice della Strada (CdS) ed inserire finalmente la mobilità elettrica, attualmente non presente nel Codice, nonostante i veicoli elettrici vengano venduti e circolino regolarmente. La modifica del Codice è con molta probabilità il principale strumento per accelerare lo sviluppo della mobilità elettrica.

Il CdS deve normare tutto ciò che attualmente facilita i veicoli elettrici sulle strade, a partire, ovviamente,



dall'accesso alle ZTL su tutto il territorio nazionale. Sarebbe anche auspicabile far nascere Zone a Traffico Elettrico (ZTE), che incentiverebbero ancora di più l'uso di auto elettriche, tanto più poi che tantissime macchine molto inquinanti circolano nelle ZTL semplicemente pagando.

Da subito, è possibile applicare le facilitazioni da garantire su tutto il territorio nazionale. Le auto, infatti, sono tutte registrate al PRA ed ogni amministrazione prima di elevare una multa può constatare se si tratti di un veicolo elettrico. In alternativa, come avviene in alcuni paesi europei, si potrebbe introdurre una specifica targa automobilistica identificativa dell'auto priva di emissioni inquinanti.

È indispensabile realizzare uno specifico tavolo di studio istituzionale, con tutti gli interessati, compresi i consumatori, per proporre al Parlamento le modifiche da fare al CdS.

Le modifiche al Codice sono indispensabili per risolvere attuali incongruenze come anche la definizione dei singoli veicoli in base alla loro capacità inquinante, distinguendo le auto elettriche dalle auto ibride e nell'ambito delle stesse auto ibride, distinguendo quelle poco inquinanti plug-in, da quelle più inquinanti ibride normali e da quelle inquinanti come altre vetture termiche definite micro-ibride, oggi catalogate tutte nello stesso modo come "ibride", permettendo, ingiustamente, di usufruire dei medesimi incentivi.

Il Codice della Strada deve affrontare anche le modalità strutturali delle stazioni di ricarica elettrica indicando anche le relative segnaletiche, sia verticali che orizzontali, per essere identiche e riconoscibili in tutta Italia e prevedere le sanzioni per occupazione non autorizzata delle stazioni di ricarica.

Non vanno dimenticati, infine, anche tutti gli altri veicoli elettrici come le biciclette assistite e personal transportation (es. segway, hoverboard, monopattini elettrici) che si stanno diffondendo anche più delle auto, ma che non sono previsti nel CdS.

CONCLUSIONI DI ADICONSUM

"Fare presto, ma con saggezza"

Trasformare la mobilità in mobilità sostenibile è indispensabile, ma non può certamente farsi con superficialità ed estrema velocità. Sicuramente delle scelte vanno fatte con rapidità perché siamo già in ritardo per salvaguardare la nostra salute e quella del pianeta. Occorre sviluppare subito la mobilità elettrica sia privata che pubblica come primo passo concreto verso la sostenibilità. Come abbiamo cercato di dimostrare con questo documento non si può agire in un solo ambito, ma occorre una trasformazione corale che interessi tutto ciò che concerne il modo di muoversi.

Riteniamo che la "stella cometa" da seguire per realizzare una corretta trasformazione sia quella di fare attenzione ai bisogni di quei cittadini che già ora hanno fatto scelte sostenibili.

Per questo Adiconsum cercherà sempre di rappresentarli e di tutelare i loro diritti, perché tutelando loro si tutelano tutti.

I NOSTRI SERVIZI SU MISURA PER TE



FONDO DI PREVENZIONE DEL SOVRAINDEBITAMENTO E DELL'USURA

Se hai problemi di sovraindebitamento, non riesci più a pagare le spese necessarie per il sostentamento della tua famiglia (vitto, fitto, rate del mutuo, bollette, spese sanitarie, prestiti, ecc.) e non hai più accesso al credito legale perché risulti "cattivo pagatore", rivolgiti al Fondo di prevenzione del sovraindebitamento e dell'usura, gestito dal 1998 da Adiconsum dal su incarico del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Presenta la tua domanda al Fondo: se sei in possesso dei requisiti di legge, Adiconsum sarà tuo garante presso le banche. Otterrai in tal modo il credito legale che ti serve per risollevarti dalla tua situazione debitoria.

SISTEMI DI INFORMAZIONE CREDITIZIA (SIC)

Grazie ai Protocolli d'intesa con i SIC, Adiconsum assiste il consumatore iscritto a verificare la correttezza dei propri dati e la propria posizione creditizia contenuta nella banca dati di tali sistemi e, in caso di errori, a sollecitarne, attraverso una procedura concordata, più breve rispetto al normale iter, la rettifica, l'aggiornamento o la cancellazione.

Consulenza ed assistenza
per i consumatori
in Europa



Centro Europeo Consumatori Italia

CENTRO EUROPEO CONSUMATORI ITALIA

Il Centro Europeo Consumatori Italia fa parte della Rete ECC-Net, istituita dalla Commissione Europea in tutti gli Stati membri, in Islanda e in Norvegia, e cofinanziata dai Governi nazionali con l'incarico di fornire consulenza e assistenza GRATUITA ai cittadini europei nelle controversie di consumo transfrontaliere.

Il centro è cofinanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico e gestito da Adiconsum in partnership con il CTCU.

Se sei un consumatore, se hai già inviato un reclamo scritto all'azienda e non sei soddisfatto e se l'azienda si trova in uno Stato dell'UE diverso dal tuo, il Centro Europeo Consumatori Italia può assisterti.

Scopri gli altri servizi su



www.adiconsum.it



Dal 1987
facciamo **crescere**
le tue tutele di consumatore!

www.adiconsum.it

Seguici su     



ADICONSUM

Associazione Difesa Consumatori e Ambiente promossa dalla CISL



*Iscriviti
e difendi
i tuoi diritti!*