



COMUNE DI RAGUSA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE

N. 523
del 21 DIC. 2018

OGGETTO: Adesione del Comune di Ragusa alla "Carta metropolitana dell'elettromobilità" (E_Mob 2018), documento unitario di azioni ed indirizzi per la promozione della mobilità elettrica.

L'anno duemila ollecio Il giorno ventuno alle ore 15,45
del mese di Dicembre nel Palazzo di Città e nella consueta sala delle
adunanze, in seguito ad invito di convocazione, si è riunita la Giunta Municipale con l'intervento dei Signori:

Presiede la seduta il Sindaco Avv. Giuseppe Cossì

Sono presenti i signori Assessori:

	Presenti	Assenti
1) dr. Luigi Rabito	Si	
2) dr. Giovanni Iacono	Si	
3) dr.ssa Giovanna Licitra	Si	
4) geom. Francesco Barone	Si	
5) dr. ing. Giovanni Giuffrida	Si	

Assiste il Segretario Generale dott. Vito Vittorio Scalogno

Il Presidente, constatato che il numero dei presenti è legale, dichiara aperta la seduta e invita i convenuti a deliberare sull'argomento in oggetto specificato.

LA GIUNTA MUNICIPALE

-Vista la proposta, di pari oggetto n. 145185 /Sett. VI del 18/12/18

-Visti i pareri favorevoli sulla proposta espressi ai sensi della L.R. 11/12/1991 n.48 e successive modifiche:

- per la regolarità tecnica, dal Responsabile del Servizio;
- per la regolarità contabile, dal Responsabile del Servizio di Ragioneria;
- sotto il profilo della legittimità, dal Segretario Generale del Comune;

- Ritenuto di dovere provvedere in merito;

- Visto l'art. 15 della L.R. n.44/91 e successive modifiche ed integrazioni;

ad unanimità di voti resi nelle forme di legge

DELIBERA

- 1) Approvare la proposta di deliberazione indicata in premessa per farne parte integrante e sostanziale e farla propria;

PROPOSTA PARTE INTEGRANTE

Letto, approvato e sottoscritto.

L'ASSESSORE ANZIANO

IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE

Il sottoscritto messo comunale attesta che copia della presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio il 24 DIC. 2018 fino al 08 GEN. 2019 per quindici giorni consecutivi.

Ragusa, li 24 DIC. 2018

IL MESSO COMUNALE
~~IL MESSO NOTIFICATORE~~
~~(Lidire Giovanni)~~

Certificato di immediata esecutività della delibera

- Certifico che la deliberazione è stata dichiarata immediatamente esecutiva ai sensi del 2° Comma dell'Art.12 della L.R. n.44/91.
- Certifico che la deliberazione è stata dichiarata urgente ed immediatamente esecutiva ai sensi dell'Art.16 della L.R. n.44/91.

Ragusa, li _____

IL SEGRETARIO GENERALE

- Certifico che, contestualmente all'affissione all'Albo, la deliberazione è stata trasmessa in copia ai capi gruppo consiliari, ai sensi del 4° Comma dell'Art.15 della L.R. n.44/91.
- Certifico che entro dieci giorni dall'affissione all'Albo è/non è stata formulata richiesta di sottoposizione a controllo dell'atto deliberativo, ai sensi dei commi 3° e 5° dell'Art.15 della L.R. 44/1, così come sostituito con l'Art.4 della L.R. 23/97.

Ragusa, li _____

IL SEGRETARIO GENERALE
L'Istruttore Direttivo C. S.
Dott.ssa Aurelia Asaro

Il sottoscritto messo comunale attesta che copia della presente deliberazione è rimasta affissa all'Albo Pretorio di questo Comune per quindici giorni consecutivi dal 24 DIC. 2018 al 08 GEN. 2019 senza opposizione/con opposizione _____

Ragusa, li _____

IL MESSO COMUNALE

Certificato di avvenuta pubblicazione della deliberazione

Vista l'attestazione del messo comunale, certifico che la presente deliberazione, è stata affissa all'Albo Pretorio di questo Comune il giorno 24 DIC. 2018 ed è rimasta affissa per quindici giorni consecutivi decorrenti dal 24 DIC. 2018 senza opposizione/con opposizione _____

Ragusa, li _____

IL SEGRETARIO GENERALE

Certificato di avvenuta esecutività della deliberazione

- Certifico che la deliberazione è divenuta esecutiva dopo il decimo giorno della pubblicazione.

Ragusa, li _____

IL SEGRETARIO GENERALE

Per Copia conforme da _____

Ragusa, li 24 DIC. 2018



IL SEGRETARIO GENERALE
L'Istruttore Direttivo C. S.
Dott.ssa Aurelia Asaro



COMUNE DI RAGUSA

SETTORE	VI

Prot n. 145185 /Sett. VI del 18/12/18

Proposta di Deliberazione per la Giunta Municipale

OGGETTO: *Adesione del Comune di Ragusa alla "Carta metropolitana dell'elettromobilità" (E_Mob 2018), documento unitario di azioni ed indirizzi per la promozione della mobilità elettrica.*

Il sottoscritto Dr. Ing. Michele Scarpulla, Dirigente ad interim del Settore VI, su iniziativa dell'Energy Manager dell'Ente ing. Carmelo Licitra, propone alla Giunta Municipale il seguente schema di deliberazione

LA GIUNTA MUNICIPALE

Premesso che:

- la mobilità urbana rappresenta, per l'Unione Europea, un fattore di crescita e occupazione, oltre che un presupposto indispensabile per una politica di sviluppo sostenibile, tanto che la Commissione Europea ha adottato nel 2011 il "*Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*" allo scopo di promuovere il dibattito sui grandi temi e criticità della mobilità e ricercare, in collaborazione con tutte le parti interessate, soluzioni efficaci e percorribili per lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile;
- la "*Direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 (recepita con D.Lgs 257/2016) sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi*" stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti;
- la Direttiva suddetta stabilisce, altresì, requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti;
- è prevista l'approvazione del PUMS "*Piano Urbano di Mobilità sostenibile*" ed il

conseguente aggiornamento del vigente “Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)”, le cui azioni sono finalizzate ad un miglioramento complessivo della qualità della vita di tutti i cittadini con interventi integrati mirati a garantire un’accessibilità sostenibile e diffusa in tutte le aree della città in una logica di incremento del trasporto pubblico e privato ecosostenibile;

- Gli obiettivi assunti provengono da accordi internazionali (UE e COP 21 di Parigi), semplici e ambiziosi: riduzione della mobilità motorizzata del 20% entro il 2020; riduzione del 40% delle emissioni di gas serra entro il 2030;
- Tali obiettivi mostrano condivisione strategica con gli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile - “Sustainable Development Goals”, inglobati nell’Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile che, tra le altre cose, pone l’accento proprio su obiettivi di “innovazione e infrastrutture – Goal 9” e di “città e comunità sostenibili – Goal 11”

Richiamati:

- la legge 7 agosto 2012, n. 134, che ha introdotto disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive attraverso misure volte a favorire la realizzazione di adeguate reti infrastrutturali;
- il DPCM del 26 settembre 2014, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n° 280 del 02/12/2014 di approvazione del PNire (*Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica*) e il suo aggiornamento approvato con delibera CIPE del 23 dicembre 2015 e con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 aprile 2016 (GU n. 151 del 30 giugno 2016);
- il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 di attuazione della Direttiva Europea 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi;
- Il Decreto MIT del 4 agosto 2017 sull’individuazione delle *Linee Guida per i piani urbani di mobilità sostenibile*, ai sensi dell’art. 3, comma 7, del Decreto Lgs n. 257/2016.
- la **Deliberazione di G.M. n. 315/18 di indirizzo** in tema di riconversione sostenibile dell’autoparco comunale, che privilegia i veicoli a trazione elettrica;
- la **Deliberazione di G.M. n. 199/18 di avvio del servizio pubblico** di ricarica dei veicoli elettrici, in via sperimentale;

Preso atto che questa Amministrazione è venuta a conoscenza, condividendone i contenuti e gli scopi, del documento programmatico denominato “**Carta metropolitana dell’elettromobilità**” **E_Mob 2018** - promosso da vari Comuni italiani ed al quale hanno già aderito oltre 100 ulteriori Amministrazioni comunali – con ciò impegnandosi ad operare per realizzare le azioni ivi contenute, con l’obiettivo di creare con gli altri sottoscrittori un percorso di condivisione aperto e costruttivo, per dare vita a una “rete” di Comuni attenti alla salute dei propri cittadini e più in generale all’ambiente.

Considerato che:

l’elettricità è un combustibile pulito, idoneo in particolare a favorire la diffusione dei veicoli ad alimentazione elettrica, compresi quelli a due ruote, negli agglomerati urbani con vantaggi in

termini di miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico;
il Comune di Ragusa considera come obiettivi prioritari il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, tenuto conto delle importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente, riconoscendo che la mobilità elettrica presenta grandi potenzialità in termini di riduzione dell'inquinamento sia atmosferico che acustico e offre la possibilità di numerose applicazioni a livello cittadino, tra le quali la mobilità privata su due e quattro ruote, il trasporto pubblico, la logistica, la gestione delle flotte;
Occorre dare impulso alle disposizioni obbligatorie di cui all'art. dall'art. 15, comma 1, D.lgs. n. 257 del 16/12/2016 - riportato in separato allegato parte integrante, mediante adozione di apposita variante al Regolamento edilizio, con l'introduzione di nuovo articolo, denominato "Infrastrutture per ricarica di veicoli elettrici";

Atteso che la «vision» di sviluppo della mobilità elettrica contenuta nel documento di cui sopra, è fondata sui seguenti principi/obiettivi:

1. offrire al consumatore valide motivazioni per il cambiamento culturale;
2. accelerare lo sviluppo di una rete di ricarica di uso pubblico, diffusa, accessibile, veloce ed interoperabile;
3. ampliare la possibilità di ricarica in ambito privato residenziale, condominiale, aziendale;
4. dare un forte impulso allo sharing elettrico;
5. stimolare l'introduzione di mezzi elettrici nei segmenti di mobilità con maggiore efficacia (logistica dell'ultimo miglio, flotte aziendali, TPL elettrico, ecc.);

Dato atto che nell'ambito della richiamata Carta Metropolitana, i Gruppi di Lavoro appositamente istituiti, hanno elaborato un documento unitario di azioni ed indirizzi rispondente a tutti i principi fondativi della citata Carta Metropolitana e alla "vision" di cui sopra, quale documento di riferimento per l'adozione di politiche e misure organiche a sostegno e sviluppo della mobilità elettrica, come approvato in sede della 2^a Conferenza Nazionale, tenutasi a Milano nei giorni 27, 28 e 29 settembre 2018;

Atteso che questa Amministrazione, nell'ambito delle proprie competenze e nel rispetto della normativa vigente e degli indirizzi della Carta Metropolitana, può adottare specifiche politiche e misure oltre a quelle declinate nel Documento Unitario, in relazione alla propria territorialità.

Considerato che lo sviluppo della mobilità elettrica agisce nel quadro programmatico comunale attraverso:

- lo strumento urbanistico
- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
- Il Piano Generale del Traffico Urbano

Dato atto che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente;

Preso atto, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, così come modificato dal D.L. 174/2012, del parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica espresso dal


Responsabile del Settore Ambiente, Energia e Verde Pubblico e della dichiarazione del Responsabile dell'Area Risorse Finanziarie che il parere in ordine alla regolarità contabile non è dovuto;

Ritenuto di dovere provvedere in merito;

Visto l'art. 15 della L.R. n.44/91;

Ad unanimità di voti, resi nelle forme di legge;

DELIBERA

- 
- **Di aderire alla “Carta metropolitana dell’elettromobilità” ed approvare** l'impegno a dare attuazione alle azioni e agli indirizzi inseriti all'interno Documento Unitario di azioni e indirizzi per la mobilità elettrica - E_mob 2018, che si allega in copia quale parte integrante;
 - **Di riservarsi di adottare**, con successivi provvedimenti, specifiche politiche e misure oltre a quelle declinate nel Documento Unitario, in relazione alla propria territorialità;
 - **Di dare mandato** ai Dirigenti dei Settori Polizia municipale e Pianificazione e gestione del territorio, di concerto con il Settore Ambiente ed Energia, a porre in essere i successivi adempimenti di competenza finalizzati ad attuare, anche a carattere sperimentale, le misure indicate nel Documento Unitario;
 - **Di prendere atto** che le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica costituiscono opere di urbanizzazione primaria realizzabili in tutto il territorio comunale, come previsto da Art. 17-sexies. - (Disposizioni in materia urbanistica) della legge 134/12;
 - **Di disporre**, viste le dimensioni delle colonnine di ricarica veicoli, affinché l'occupazione del suolo pubblico per la loro installazione a cura di terzi non sia soggetta a canone, promuovendo la modifica, in tal senso, del vigente Regolamento per l'occupazione di suolo pubblico.

CITTA' DI RAGUSA
RAGIONE
19 DIC. 2018

Parere di Regolarità Tecnica

ARRI

Ai sensi degli artt. 49 e 147- bis del D.Lgs.267/2000, si esprime parere favorevole di regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, sulla proposta di deliberazione in oggetto.

Si attesta altresì, che la deliberazione:

- comporta
 non comporta

Riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

Ragusa, 18/12/18

Il Dirigente AD INTERIM
ing. Michele SCARPULLA

Parere di Regolarità Contabile

Ai sensi degli artt. 49 e 147- bis del D.Lgs.267/2000, e per quanto previsto dall'art. 32 del Regolamento di Contabilità, si esprime parere favorevole di regolarità contabile sulla proposta di deliberazione in oggetto.

Accertamento n. CAP.

Prenotazione di impegno n. CAP.

Ragusa, 18/12/18

Il Dirigente del Servizio Finanziario

Visto Contabile

Presa visione della proposta di deliberazione in oggetto.

Ragusa,

Il Dirigente del Servizio Finanziario

Parere di legittimità

Si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità.

Ragusa, 19 DIC. 2018

Il Segretario Generale
Dot. Vito S. S. S.

Motivazione dell'eventuale parere contrario:

Da dichiarare di immediata esecuzione

Allegati - Parte integrante:

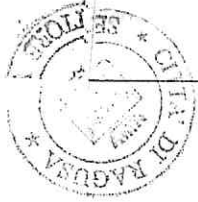
1. Documento Unitario di azioni e indirizzi per la mobilità elettrica - E_mob 2018
2. Carta metropolitana dell'elettromobilità
3. Allegato - art. 15, comma 1, D.lgs. n. 257 del 16/12/2016
4. Modello di adesione

Ragusa, 18/12/18

Il Responsabile del Procedimento
ing. Carmelo LICITRA

Il Capo Settore AD INTERIM
ing. Michele SCARPULLA

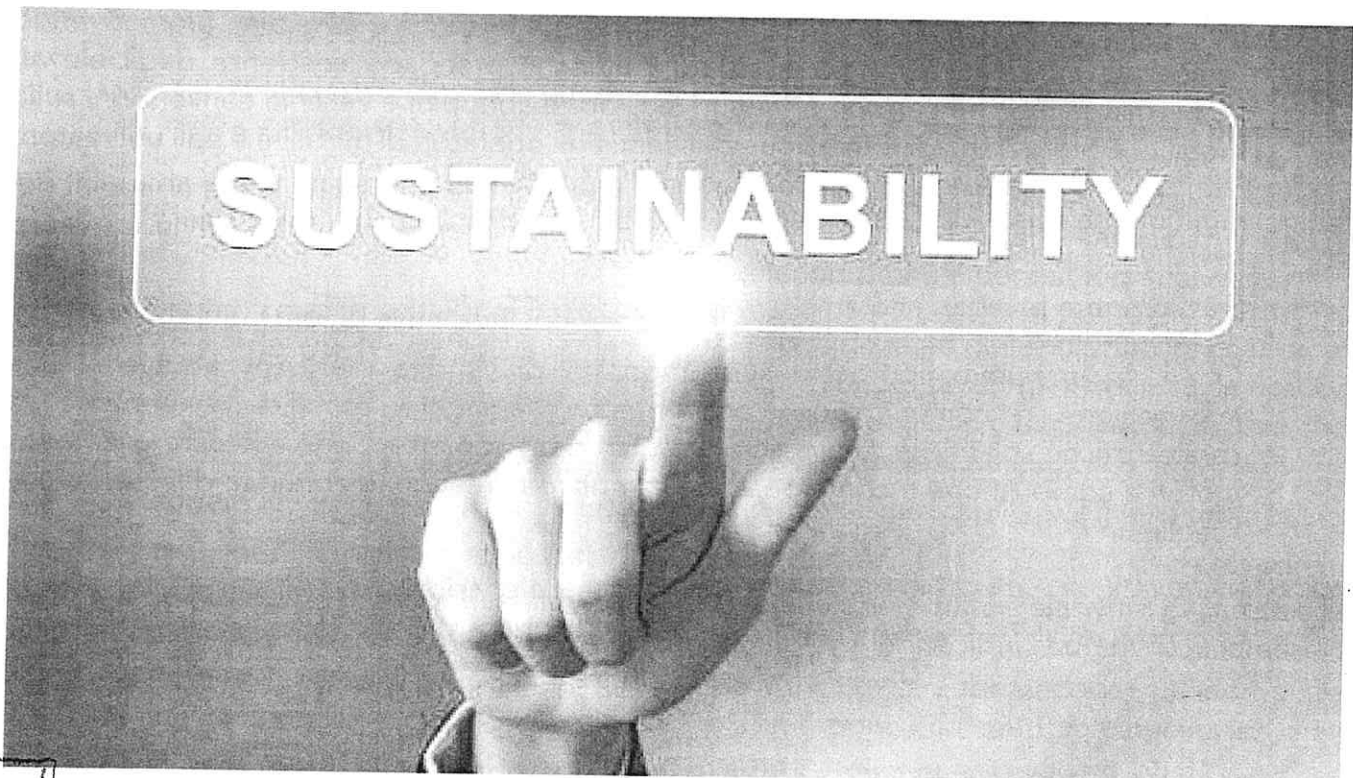
Visto l'Assessore al ramo
D.ssa Giovanna Licitra



Il presente documento è stato condiviso dalle Città promotrici della Carta metropolitana della mobilità elettrica, dai componenti del comitato promotore e scientifico di e-mob 2018 e dai comuni sottoscrittori della Carta metropolitana della Mobilità Elettrica

1. OBIETTIVI

- adottare politiche di road pricing progressivo in misura quanto più possibile uniforme sul territorio nazionale o comunque su aree vaste a partire dalle Aree Metropolitane, favorendo le motorizzazioni a minori emissioni, che divengano la legittimazione di un quadro di prerogative a compensazione di un comportamento virtuoso, così da attribuire alla elettromobilità una connotazione fortemente positiva non soltanto per il Paese ma anche per l'utilizzatore finale;



Diffondere le misure previste per la mobilità elettrica dal decreto legislativo 257 del 16 dicembre 2016 (DAFI – Attuazione della direttiva europea 2014/94/UE); dalla disposizione del DPCM del 18 aprile 2016 (GU serie Generale n. 151 del 30-06-2017) Approvazione dell'aggiornamento del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (Pnire); dal D.M. del MIT , in concerto con il MATTM, del 3 agosto 2017 (GU Serie Generale n.290 del 13-12-2017). Individuazione delle dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché degli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata d'inizio attività per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici. (17A08289);

- Promuovere l'importanza dei PUMS, strumento che consente di esplicitare le intenzioni dei singoli comuni, in termini di politiche sulla Mobilità Elettrica e che consapevolizza ancor più la cittadinanza sui cambiamenti conseguenti;

- Semplificare le procedure nei rapporti con le pubbliche amministrazioni, attraverso:
 - a. l'approvazione del regolamento per l'installazione di sistemi di ricarica,
 - b. la semplificazione delle regole di accesso ai servizi di ricarica per i possessori di veicoli elettrici, anche attraverso con il pagamento immediato del servizio senza riconoscimento da parte dell'utente;
 - c. lo sviluppo di una rete di ricarica accessibile al pubblico mediante politiche di semplificazione che tengano conto delle standardizzazioni previste a livello nazionale;
 - d. l'ampliamento delle possibilità di ricarica negli immobili residenziali e aziendali;
- Dare un forte impulso allo Sharing con Mezzi Elettrici e selezionare la forma migliore per la micro mobilità;
- Stimolare l'introduzione di mezzi elettrici nei segmenti di mobilità con maggiore efficacia e praticabilità (es. servizi di pubblica utilità. – navigazione – agricoltura – ecc.);
- Diffondere la cultura della mobilità elettrica sul territorio nazionale, promuovendo campagne informative rivolte ai cittadini affinché prendano coscienza degli elevati rischi sulla salute che corrono e mutino le proprie abitudini e vecchie convenzioni sulla mobilità e programmi di formazione destinati agli operatori di mobilità e agli utilizzatori;
- Realizzare dei servizi collegati alla mobilità elettrica che non stravolga le abitudini dei cittadini ma che nell'utilizzo delle auto e del rifornimento sia molto simile a quanto avviene per la mobilità tradizionale;
- Sensibilizzare le regioni ad emanare le disposizioni legislative di loro competenza;
- Ottenere un nuovo approccio sulle modalità di vendita degli EV, attraverso una informazione e comunicazione appropriata alla nuova mobilità: evidenziare le caratteristiche specifiche del veicolo elettrico ponendo attenzione alle differenze con i motori a combustione e come possono cambiare in meglio le abitudini del cliente che sceglie un EV.

Le azioni, le attività e gli strumenti che seguono sono da considerarsi esclusivamente a titolo esemplificativo quali indicazioni che gli Enti possono applicare per favorire lo sviluppo della mobilità elettrica.

2. AZIONI, ATTIVITÀ E STRUMENTI A LIVELLO COMUNALE

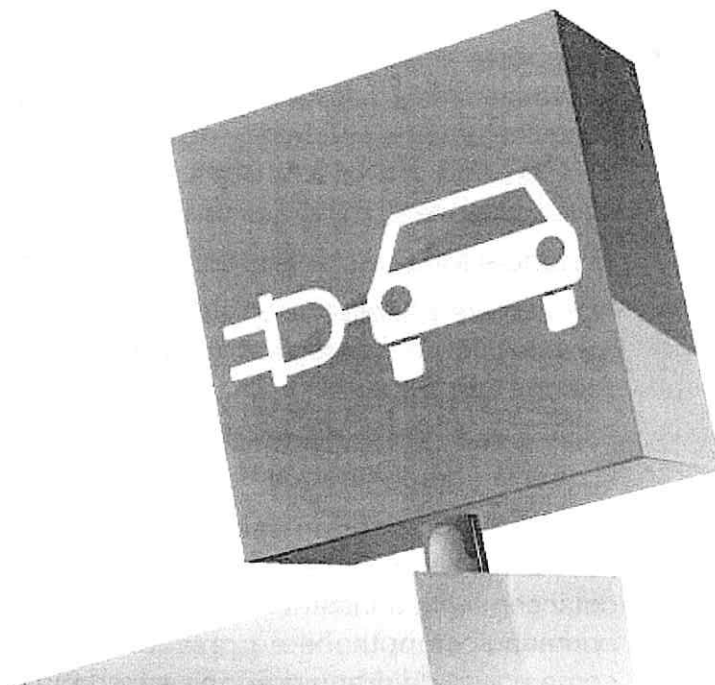
- Approvare il regolamento comunale che recepisca la normativa vigente nazionale, con le modifiche del regolamento edilizio con l'introduzione dei criteri per l'installazione di sistemi di ricariche pubbliche e private;
- Adottare i PUMS secondo le linee guida nazionali di cui decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato su Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017. Con questo decreto MIT, per la prima volta è stato posto l'obbligo in capo a città metropolitane, enti di area vasta, comuni ed associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, di predisporre ed adottare nuovi PUMS entro 24 mesi dall'entrata in vigore del decreto;
- Favorire la creazione di un sistema di consegne merci a zero emissioni, dapprima nel centro storico e successivamente nell'intera città, favorito dalla presenza sul mercato di veicoli idonei. L'utilizzo è inoltre favorito dalle aree di carico e scarico, dotate

parzialmente o totalmente di sistemi che siano in grado di controllare e razionalizzare l'utilizzo;

- Istituire una finestra oraria di accesso nella ZTL dedicata al trasporto merci su mezzi elettrici, emanare norme temporanee volte a favorire l'accesso dei veicoli elettrici in alcune ZTL;
- Promuovere politiche di sosta differenziate e commisurate al livello di emissione del veicolo;
- Sviluppo di sistemi di Low Emission Zone, volti anch'essi alla riduzione del numero di vetture maggiormente inquinanti in città;
- Illustrare i benefici della mobilità elettrica ai Mobility Manager aziendali, al fine di sensibilizzarli verso questa forma di mobilità ed anche verso un sistema di condivisione delle vetture;
- Avviare i processi di acquisto di veicoli per il servizio di TPL, seguendo la scia del Comune di Milano, di ATM e altre pubbliche amministrazioni che hanno approvato le linee guida sull'adozione di una flotta completamente elettrica entro il 2030;
- Incentivare la conversione dei taxi, non solo dal punto di vista dei sussidi per il passaggio all'elettrico ma anche con idonea infrastruttura di ricarica e con un sistema premiante sulle code rispetto agli analoghi veicoli endotermici;
- Promuovere e favorire i mezzi per la navigazione sulle vie d'acqua a zero emissioni, al fine di salvaguardare l'ecosistema marino, lacustre e fluviale;
- Supportare e favorire l'utilizzo delle biciclette a pedalata assistita e di moto elettriche, anche in sharing, favorendone la standardizzazione de facto delle soluzioni di ricarica, al fine di consentire la creazione di idonea infrastruttura per favorirne il prelievo, la ricarica ed il rilascio in prossimità di stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus, oltre che nelle vicinanze di siti di primario interesse all'interno della città;
- Estendere le reti ciclabili al fine di garantire una copertura capillare a livello urbano;
- Promuovere l'applicazione dell'art. 18 comma 10 del D.Lgs. 257/2016 che prevede la sostituzione del parco vetture degli Enti con l'elettrico/ibrido pari ad almeno il 25% dei veicoli sostituiti;
- Sollecitare l'utilizzo di mezzi elettrici in campo agricolo, caratterizzandone ulteriormente la qualità agroalimentare, favorendo anche la dotazione infrastrutturale necessaria;
- Esonerare gli operatori che installano infrastrutture di ricarica elettriche dal pagamento della tassa di occupazione di suolo pubblico; sensibilizzare gli operatori privati al fine di incentivarli ad installare sistemi di ricarica elettrica in quanto opere di urbanizzazione primaria scomputabile e prevedere la possibilità d'inserire le infrastrutture di ricarica, come opere d'urbanizzazione secondaria scomputabile.

3. AZIONI, ATTIVITÀ E STRUMENTI A LIVELLO SOVRA COMUNALE E/O REGIONALE

- Dare attuazione alle disposizioni in materia urbanistica previsti dall'art. 17 sexies della L. 134/2012 che stabilisce che le Regioni disciplinino, con propria norma, contenuti, modalità e termini temporali dell'adeguamento degli strumenti urbanistici generali e la previsione dello standard minimo di dotazione infrastrutturale;
- Dare sostegno finanziario per l'acquisto di furgoni e/o camion elettrici, da richiedere alle Autorità Regionali, Nazionali ed Europee, fino a quando il mercato non avrà raggiunto il desiderato livello di maturità;
- Sollecitare le Regioni e le città metropolitane ad utilizzare le risorse finanziarie messe a disposizione tramite i POR ed il PON Metro (periodo di programmazione 2014-2020) per finanziare progetti di mobilità elettrica (installazione infrastrutture di ricarica, acquisizione bus elettrici etc.);
- Promuovere lo stanziamento di incentivi per i mezzi per la navigazione sulle vie d'acqua a zero emissioni, al fine di salvaguardare l'ecosistema marino e fluviale;
- Semplificare l'accesso alle risorse finanziarie per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica (e utilizzare le risorse previste nei Piani Operativi Regionali (POR 2014- 2020) dedicate alla promozione dei trasporti urbani a basse emissioni per lo sviluppo di progetti di mobilità elettrica.



4. PROPOSTE E RICHIESTE AL GOVERNO NAZIONALE

- a) Dare piena attuazione al PNIRE 2016 stabilendo tempistiche massime per la concessione di permessi relativi all'installazione e standard tecnologici uniformi;
- b) Modificare Art. 17-sexies. - (Disposizioni in materia urbanistica), legge 134/12 - 1. Le infrastrutture, anche private, destinate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica costituiscono opere di urbanizzazione primaria realizzabili in tutto il territorio comunale, aggiungendo anche il termine "secondaria" dopo il termine "primaria";

- c) Precisare, con riferimento alle aree sottoposte a vincolo (paesaggistico, culturale od architettonico) che l'installazione di un'infrastruttura di ricarica rientri tra quegli interventi sottoposti a procedura autorizzativa semplificata, di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 - Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzativa semplificata G.U. 22 marzo 2017, n. 68);
- d) Creare una cabina di regia nazionale che possa monitorare l'avanzamento del PNIRE e adottare eventuali misure correttive.

INTERVENTI TARIFFARI

Da punto di vista tariffario si richiede la definizione di tariffe per la fornitura di energia per la ricarica (sia in ambito pubblico che privato) tali da favorire la diffusione della mobilità elettrica. Per la ricarica pubblica si chiede di rivedere l'attuale tariffa specifica, per la quale è peraltro stato annunciato il termine al 31.12.2019, che attualmente prevede anche delle componenti regolate che risultano non sufficientemente incentivanti. È pertanto necessario, da una parte, ridurre il valore di tali componenti regolate e dall'altra di prorogare la validità di questa tipologia di tariffa oltre il 2019. In ambito privato andrebbe prevista una tariffa specifica/incentivante, come già fatto per la ricarica pubblica, che consenta pari condizioni di costo di ricarica per i clienti che devono prevedere un nuovo allaccio alla rete elettrica. Per agevolare le ricariche private e non creare discriminazione con chi ha nei propri box la medesima fornitura elettrica della propria abitazione e quindi la stessa tariffa è necessario che le pertinenze, che sono indicate negli atti catastali, godano della stessa tariffa energetica dell'abitazione collegata, anche in caso di nuova fornitura elettrica con nuovo contatore.

AGEVOLAZIONI FINANZIARIE

- a) Promuovere il veicolo elettrico significa non solo supportare lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica (anche per ridurre la c.d. range-anxiety) introducendo agevolazioni per l'acquisto e l'installazione delle diverse tipologie di ricarica, ma anche adottare forme di incentivi di natura non fiscale che favoriscano l'utilizzo dell'auto elettrica. A tal fine si ritiene opportuna l'introduzione di agevolazioni fiscali quale l'adozione di una misura normativa volta a prevedere che le spese per l'acquisto e l'installazione di impianti di ricarica possano beneficiare di una detrazione dall'imposta lorda ai fini sia IRPEF che IRES per una quota pari al 65% degli importi a carico del contribuente, fino ad una detrazione massima di 10.000 euro (in analogia a quanto già previsto per gli interventi di efficienza energetica) ed medesimo beneficio si potrebbe applicare anche alle spese documentate e rimaste a carico del contribuente per acquisto ed installazione di impianti di ricarica dei veicoli elettrici su parti comuni degli edifici condominiali. Inoltre, tale azione deve essere cumulabile con la già esistente misura del super ammortamento per massimizzare gli investimenti di un'impresa che acquista infrastrutture di ricarica per la propria flotta aziendale;
- b) Introdurre uno o più strumenti d'incentivazione economica che permetta di avvicinare il costo d'acquisto dei veicoli elettrici a quello degli omologhi a combustione interna. A tal fine possono essere prese in considerazione le seguenti soluzioni:
 - Previsione di una imposta agevolata all'acquisto dei veicoli elettrici inserendo tali veicoli nell'elenco dei beni e servizi soggetti ad aliquota agevolata del 10% (i.e. modifica alla Tabella A, parte III del DPR 633/1972);
 - Previsione di contributi economici a coloro che acquistano un veicolo elettrico.

Al contributo statale deve corrispondere uno sconto di pari importo praticato dal venditore dei veicoli elettrici;

- Introduzione di un sistema di detrazione fiscale (Irpef/Ires) in analogia a quanto già effettuato per le ristrutturazioni edilizie e l'acquisto di grandi elettrodomestici.

Si auspica inoltre l'adozione di agevolazioni di natura non fiscale che possano generare nel consumatore un atteggiamento positivo verso l'utilizzo di queste nuove tipologie di veicoli. In particolare:

- l'adozione a livello nazionale di una normativa uniforme che favorisca le agevolazioni all'utilizzo del veicolo elettrico in tal senso occorre dare attuazione alle norme previste dal D.lgs n. 257/2016 che attribuisce al Governo il compito di promuovere la stipulazione di una intesa con le Regioni per favorire il raggiungimento di posizioni unitarie sulla realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico, in termini di regolazione della sosta, accesso ad aree interne delle città, misure di incentivazione e armonizzazione degli interventi ed obiettivi comuni nel territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica e rifornimento a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica ed altri combustibili alternativi;
- Promuovere, una intesa volta ad assicurare la regolamentazione omogenea sull'accesso alle aree a traffico limitato come previsto dal D.lgs n. 257/2016, in sede di conferenza Stato- Città ed autonomie locali;
- La previsione di incentivi c.d. indiretti (es. benefici di tipo assicurativo e in termini di pagamento dell'imposta di bollo).

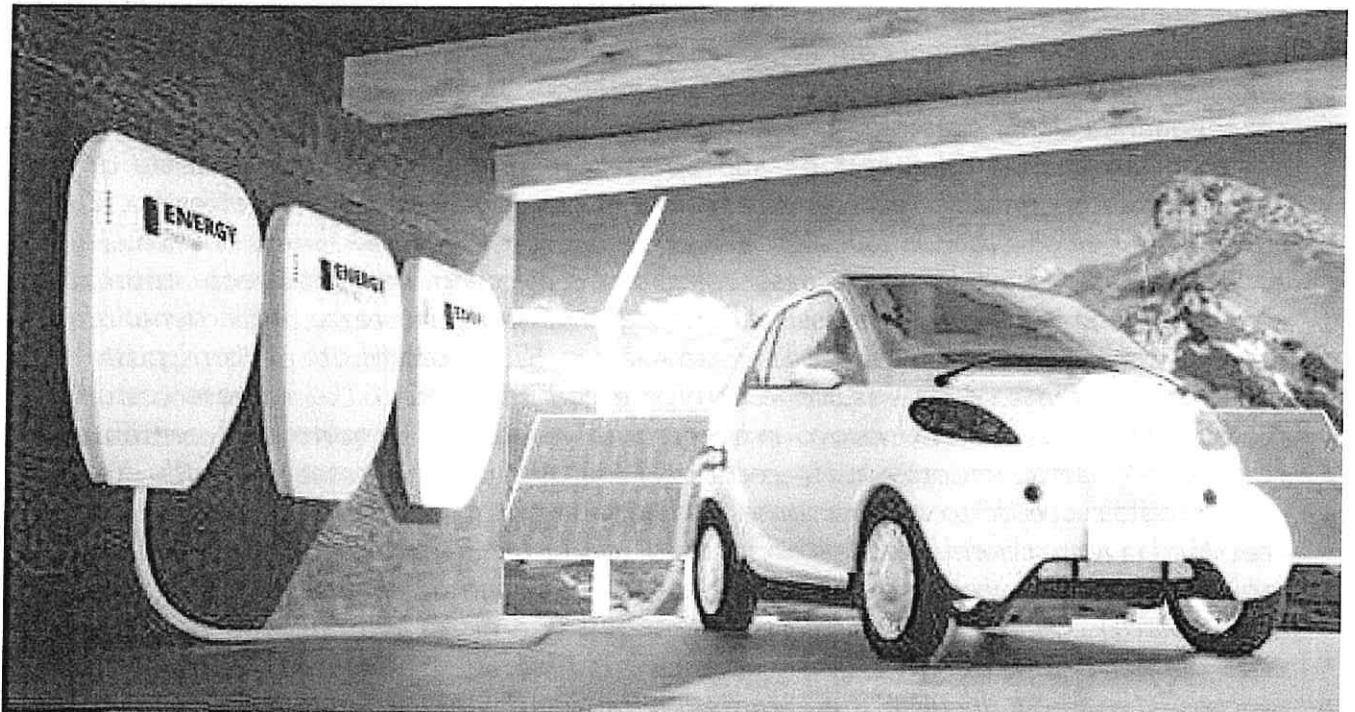
UTILIZZO DI STRUMENTI REGOLATORI E DISPOSIZIONI TECNICO-NORMATIVE SPECIFICHE VOLTE A RISOLVERE I PRINCIPALI PUNTI APERTI DEL SETTORE

Viene chiesto al Governo di affrontare, su appositi tavoli tecnico-istituzionali, le principali criticità ancora presenti nel settore in modo da definire, in tempi molto brevi, una strategia nazionale in merito a identificare gli strumenti normativi adeguati alla risoluzione dei punti aperti. Si analizzino in particolare i seguenti aspetti:

- a) Gestione della sosta presso i punti di ricarica: analogamente alla disposizione concernente gli spazi riservati alla sosta dei veicoli per carico e scarico delle merci è necessario un esplicito divieto di fermata negli spazi riservati alla sosta per i veicoli a trazione elettrica per veicoli non interessati alle operazioni di ricarica (i.e. intervento normativo volto a modificare il d.lgs. 30 aprile 1992 n. 285). L'uso dello stallo deve essere normato e controllato efficacemente dagli organi preposti. Un ulteriore incentivo per evitare soste eccessive potrebbe essere una fatturazione a tempo, che prosegua anche oltre il termine del processo di ricarica che è misurata in kWh. Il Governo, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di un'intesa ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, per assicurare la realizzazione di posizioni unitarie in termini di regolazione della sosta, accesso ad aree interne delle città, misure di incentivazione e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni nel territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica;
- b) Ritiro, riutilizzo e riciclo degli accumulatori presenti sui veicoli elettrici a fine vita utile per la trazione con lo scopo di ridurre il total cost of ownership per gli utilizzatori di veicoli elettrici. Supportare attività di ricerca, sviluppo e test di metodologie innovative e sostenibili per il riutilizzo delle batterie veicolari a fine vita del veicolo (applicazioni

“second life”) o per il recupero e il riciclo dei materiali strategici (terre rare e metalli preziosi) presenti al loro interno. Occorre cogliere ogni opportunità di sviluppo condiviso con il territorio favorendo una filiera specifica per questo importante ambito di crescita del Paese;

- c) Normare i nuovi mezzi di mobilità dolce, in particolare i monopattini elettrici;
- d) Emanare da parte del MIT, in concerto con il MISE, i criteri per la comparazione dei prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica, come previsto dalla Dafi;
- e) Creare la mappa nazionale dei punti di ricarica accessibili al pubblico, con tutte le informazioni utili e necessarie all’utente come previsto dalla Dafi e dal Pnire
- f) Definire un meccanismo di tipo “bonus-malus” che penalizzi i veicoli più inquinanti (p.es. automobili con emissioni di $CO_2 > 200g/km$) per il finanziamento delle incentivazioni. A titolo di esempio si copia l’impostazione previsto dall’art. 17–decies della legge 134/12, formulata con la solo attenzione alla mobilità elettrica:



Art. 17-decies. - (Incentivi per l'acquisto di veicoli). - 1. A coloro che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica a basse emissioni complessive e che consegnano per la rottamazione un veicolo di cui siano proprietari o utilizzatori, in caso di locazione finanziaria, da almeno dodici mesi, è riconosciuto un contributo pari al:

- a) 20 per cento del prezzo di acquisto, fino ad un massimo di 9.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 10 g/km;
- c) 20 per cento del prezzo di acquisto, nel 2019 e 2020, fino ad un massimo di 5.000 euro, per i veicoli a basse emissioni complessive che producono emissioni di CO₂ non superiori a 50 g/km;

2. Il contributo spetta per i veicoli acquistati e immatricolati tra il 1° gennaio 2019 e il 31 dicembre 2019 a condizione che:

- a) il contributo di cui al comma 1 risulti ripartito in parti uguali tra un contributo statale, nei limiti delle risorse di cui all'articolo 17-undecies, comma 1, e uno sconto praticato dal venditore;
- b) il veicolo acquistato non sia stato già immatricolato in precedenza;
- c) il veicolo consegnato per la rottamazione appartenga alla medesima categoria del veicolo acquistato e risulti immatricolato almeno dieci anni prima della data di acquisto del veicolo nuovo di cui alla lettera b);
- d) il veicolo consegnato per la rottamazione sia intestato, da almeno dodici mesi dalla data di acquisto del veicolo nuovo di cui alla lettera b), allo stesso soggetto intestatario di quest'ultimo o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto del medesimo veicolo, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, che sia intestato, da almeno dodici mesi, al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei predetti familiari;
- e) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e siano indicate le misure dello sconto praticato e del contributo statale di cui al comma 1.

3. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di consegnare il veicolo usato ad un demolitore e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

4. I veicoli usati di cui al comma 3 non possono essere rimessi in circolazione e devono essere avviati o alle case costruttrici o ai centri appositamente autorizzati, anche convenzionati con le stesse, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

5. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto.

6. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito di imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute, anche in acconto, per l'esercizio in cui viene richiesto al pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per i successivi.

7. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore:

- a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;
- b) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato o, in caso di loro mancanza, copia dell'estratto cronologico;
- c) originale del certificato di proprietà relativo alla cancellazione per demolizione, rilasciato dallo sportello telematico dell'automobilista di cui al comma 3;
- d) certificato dello stato di famiglia, nel caso previsto dal comma 2, lettera d).

I primi comuni sottoscrittori
della Carta Metropolitana della Mobilità Elettrica



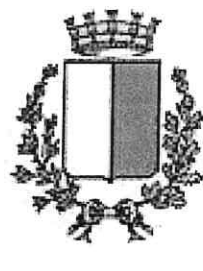
Comune di Asti



Comune di Azzano Decimo



Comune di Bagno a Ripoli



Comune di Bari



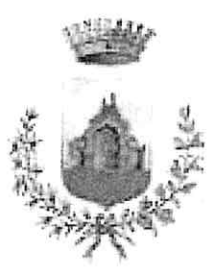
Comune di Bergamo



Comune di Boltiere



Comune di Bolzano



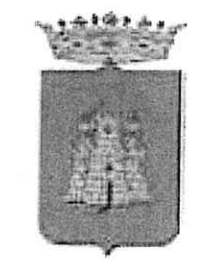
Comune di Bonate Sotto



Comune di Bottanuco



Comune di Buccinasco



Comune di Caltanissetta



Comune di Calusco d'Adda



Comune di Caprie



Comune di Carvico



Comune di Casale Monferrato



Comune di Caserta



Comune di Catania



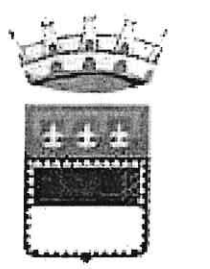
Comune di Cento



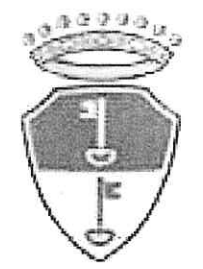
Comune di Cervia



Comune di Cesano Boscone



Comune di Cesana



Comune di Chivasso



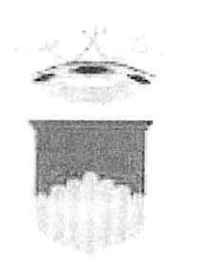
Comune di Civitavecchia



Comune di Cologno Monzese



Comune di Comun Nuovo



Comune di Cosenza



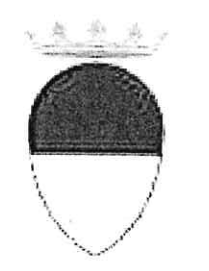
Comune di Dalmine



Comune di Falconara Marittima



Comune di Feltre



Comune di Ferrara



Comune di Filago



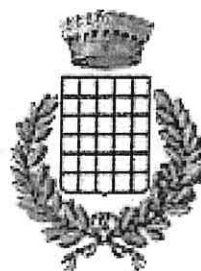
Comune di Forlì



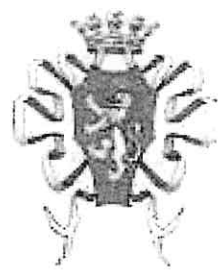
Comune di Formigine



Comune di Gravina di Catania



Comune di Grottaferrata



Comune di Jesi



Comune di La Spezia



Comune di Lainate



Comune di Lallio



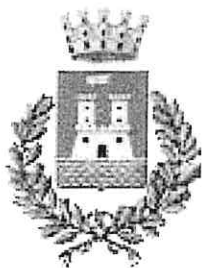
Comune di L'Aquila



Comune di Lecco



Comune di Levate



Comune di Livorno



Comune di Madone



Comune di Magliano Sabina



Comune di Manfredonia



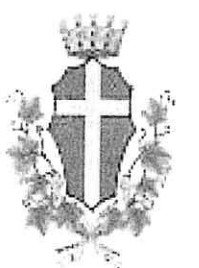
Comune di Mantova



Comune di Mappano



Comune di Mercato san Severino



Comune di Messina



Comune di Mogliano Veneto



Comune di Mondovì



Comune di Montebelluna



Comune di Monza



Comune di Narni



Comune di Noto



Comune di Nuoro



Comune di Osio Sopra



Comune di Osio Sotto



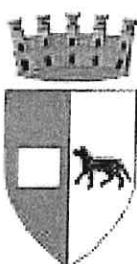
Comune di Padova



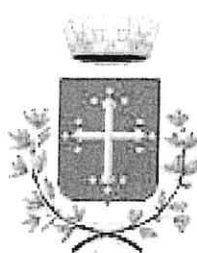
Comune di Parabiago



Comune di Perugia



Comune di Piacenza



Comune di Pisa



Comune di Portogruaro



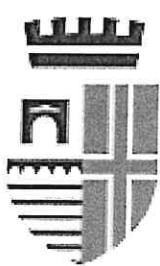
Comune di Potenza



Comune di Presezzo



Comune di Rieti



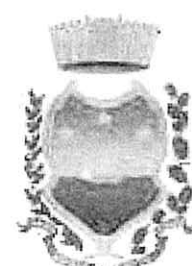
Comune di Rimini



Comune di Rivarolo



Comune di Rozzano



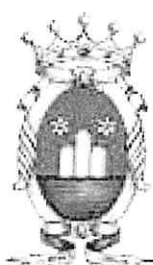
Comune di Santa Margherita Ligure



Comune di Sant'Antimo



Comune di Santeramo in Colle



Comune di Sassuolo



Comune di Segrate



Comune di Solza



Comune di Sotto il Monte



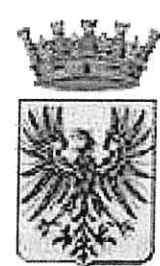
Comune di Stezzano



Comune di Thiene



Comune di Trani



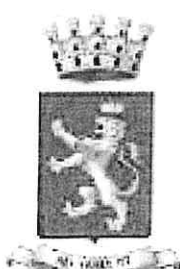
Comune di Trento



Comune di Udine



Comune di Venaria Reale



Comune di Ventimiglia



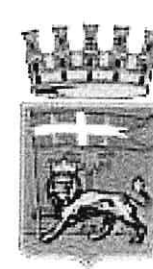
Comune di Verdellino



Comune di Verdello



Comune di Villabate



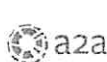
Comune di Viterbo

AC	Corrente Alternata
BEV	Battery Electric Vehicle
CO	Monossido di carbonio;
DC	Corrente Continua
EAFO	European Alternative Fuels Observatory
FAP	Filtro Anti Particolato
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle
GME	Gestore Mercati Energetici
GNG	Gas Naturale Compresso
GNL	Gas Naturale Liquefatto
HV	Hybrid Vehicle
NEDC	New European Driving Cycle
NMVOC	Composti Organici Volatili Non Metanici
NOx	Ossidi di azoto
PA	Pubblica Amministrazione
PHEV	Plug-in Hybrid electric Vehicle
PNire	Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad Energia Elettrica
PM	Particolato
REEV	Range Extender Electric Vehicle
SEN	Strategia Energetica Nazionale
TPL	Trasporto Pubblico Locale
TTW	Tank to Wheel
V2G	Vehicle to Grid
W2W	Well To Wheel
WLTP	Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycles
ZTL	Zona a Traffico Limitato



COMITATO PROMOTORE

Milano



Parte integrante e sostanziale alla
Delibera di Giunta Municipale

N° 523 del 21 DIC. 2018

Carta Metropolitana sulla Elettromobilità

I progressi recenti prospettano già a breve veicoli elettrici sempre più performanti, che delineano nuovi scenari di mobilità in grado di migliorare la qualità dell'aria, abbattendo le emissioni inquinanti, le emissioni climalteranti, favorendo l'efficienza energetica, l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili e riducendo le importazioni di combustibili fossili. La diffusione della mobilità elettrica richiede tuttavia la rimozione di alcune barriere e l'adozione di misure temporanee che incoraggino tale transizione.

La presente Carta di intenti ne propone una lista non esaustiva, che alla luce delle esperienze condotte anche in paesi esteri si sono rivelate estremamente efficaci.

- 1) **Offrire al consumatore valide motivazioni per il cambiamento culturale.** Contribuire ad eliminare inefficienze o viaggi non necessari attraverso una pianificazione urbana integrata, una miglior gestione della domanda di trasporti e un efficace sistema di comunicazione. Orientare gli utenti verso modalità di viaggio più efficienti e più sostenibili, o combinazioni di esse, capaci anche di aggregare le domande di mobilità di più persone. Favorire la graduale adozione di veicoli elettrici a emissioni nulle e veicoli ibridi plug-in ad elevata autonomia in elettrico e la realizzazione di una ragionevole rete di ricarica che ne assicuri flessibile operatività e riduca l'*ansia da autonomia* affiancando valide *motivazioni individuali* che attribuiscono al mezzo elettrico un valore aggiunto. Si è dimostrata di grande efficacia la regolamentazione locale della mobilità attraverso politiche di *road pricing* progressivo favorendo le motorizzazioni a minori emissioni, come agevolazioni delle soste e degli accessi alle ZTL, che divengono la legittimazione di un quadro di prerogative a compensazione di un comportamento virtuoso. **Percezione che verrebbe fortemente rafforzata se tali soluzioni fossero adottate in misura quanto più possibile uniforme sul territorio nazionale o comunque su aree vaste a partire dalle Aree Metropolitane**, così da attribuire alla elettromobilità una connotazione fortemente positiva non soltanto per il Paese ma anche per l'utilizzatore finale.

Contestualmente a tali azioni di sostegno, occorre adottare misure limitative od ostative per i veicoli a più elevato impatto ambientale, valutando ove possibile, e per aree di particolare rispetto, dei termini temporali dopo i quali sarà consentito l'accesso ai soli mezzi a zero emissioni.

- 2) **Accelerare lo sviluppo di una rete di ricarica accessibile al pubblico**, in linea con le indicazioni fornite dal *PNIRE – Piano Nazionale di Infrastrutturazione per la Ricarica dei veicoli Elettrici*, e commisurata alla prevedibile diffusione della mobilità elettrica, la quale sarà a sua volta la risultanza delle misure locali suggerite dalla presente Carta, oltre che di ulteriori supporti a livello governativo o regionale quali incentivazioni economiche o fiscali.



A vantaggio del consumatore, rendere tutte le infrastrutture, anche se gestite da operatori diversi, facilmente accessibili, favorire la realizzazione di punti di ricarica rapida e, in presenza di più *service providers*, privilegiare gli operatori in grado di offrire la massima facilità di accesso e pagamento immediato anche per le ricariche occasionali, anche tramite accordi commerciali di *roaming* nazionale e internazionale tra gli operatori e promuovere l'adozione di sistemi di clearing dei pagamenti relativi al servizio a valore aggiunto di ricarica.

- 3) **Ampliare la possibilità di ricarica negli immobili residenziali e aziendali**, tenuto conto che all'avvio del mercato i primi acquirenti dei veicoli elettrici sono prevalentemente quanti hanno tale possibilità.

Sulla scia del D.Lgs. del **16 dicembre 2016 n. 257**, in particolare l'art.15, che ha introdotto obblighi per consentire la ricarica dei veicoli elettrici negli immobili di futura costruzione siano essi residenziali o meno, promuovere l'estensione della fruibilità di tali servizi anche agli edifici esistenti. I dati catastali, infatti, indicano che nelle città italiane il numero di unità immobiliari atte al ricovero di autovetture (categoria catastale C6, quali box e posti auto condominiali), è pari al 50-70% del parco auto, ma la possibilità di ricaricare in tali sedi appare limitata a una esigua minoranza, per vincoli impiantistici e per la necessità di adeguare il Certificato Prevenzione Incendi. Infatti, l'installazione delle infrastrutture di ricarica viene considerato un aggravio alle preesistenti condizioni di sicurezza che necessita di una valutazione del progetto da parte dei vigili del fuoco ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 151/2011. Si ritiene, tuttavia, che le caratteristiche tecniche delle infrastrutture di ricarica e delle batterie attualmente utilizzate nei veicoli elettrici - peraltro attestate dal certificato di conformità rilasciato dalle aziende costruttrici - non dovrebbero ricadere tra le attività soggette ai controlli dei Vigili del Fuoco ai sensi del D.P.R. 151/2011. Sono quindi opportune azioni di incoraggiamento e supporto da parte delle amministrazioni comunali, anche attraverso agevolazioni nella fiscalità locale e/o prevedere lo scomputo d'oneri di urbanizzazione per l'installazione di sistemi di ricarica. A livello nazionale, è auspicabile che gli interventi impiantistici e di rilascio della idonea certificazione per la ricarica dei veicoli elettrici possano beneficiare da un lato di contributi in termini di credito di imposta, analogamente a quelli indirizzati al risparmio energetico e dall'altro di facilitazioni dal punto di vista amministrativo al fine di non aggravare inutilmente le modalità di installazione delle infrastrutture di ricarica.

- 4) **Dare un forte impulso allo *sharing* con mezzi elettrici** così da ridurre le emissioni inquinanti oltre che la congestione del traffico, sia per le autovetture che per i veicoli leggeri (quadricicli e motocicli, biciclette a pedalata assistita). La diffusione dello *sharing* elettrico costituisce inoltre per la cittadinanza un efficace strumento di familiarizzazione con questa motorizzazione innovativa. Oltre alle formule con prelievo e riconsegna in stazioni che provvedono alla ricarica, sono già efficacemente sperimentati anche in Italia sia sistemi



station based, sia free floating, e sistemi con livello di condivisione ancora più accentuato, integrati con la mobilità ferroviaria e aperti ad una pluralità di soggetti (pendolari, enti pubblici e aziende) in fasce orarie tra loro complementari come quelli sperimentati in Regione Lombardia.

Un'ulteriore formula ancora poco diffusa in Italia è il *car sharing condominiale*, con prelievo e riconsegna presso un punto di ricarica allocato nel condominio. Oltre che alla riduzione delle autovetture di proprietà della cittadinanza, il suo sviluppo darebbe un considerevole impulso alla creazione di un mercato di avviamento per i veicoli elettrici.

5) Stimolare l'introduzione di mezzi elettrici nei segmenti di mobilità con maggior efficacia e praticabilità.

Una elevata intensità di utilizzo dei mezzi si traduce nello stesso tempo in una elevata efficacia ambientale e in un più rapido raggiungimento del break-even economico per l'operatore, perché il maggior costo dei veicoli viene compensato dal basso costo di un esercizio intenso. Appaiono particolarmente promettenti:

- La **logistica dell'ultimo miglio**, in quanto si ritiene che l'elevata ambizione di raggiungere, entro il 2025, l'obiettivo di consegne all'utente finale a zero emissioni è realizzabile e che, inoltre, gli sviluppi sui veicoli a combustione interna non sono sufficienti a ridurre a zero le emissioni locali ed i livelli di rumore contrariamente a quanto accade per i motori elettrici. Si ritiene quindi che i soggetti firmatari della presente Carta, ognuno per il proprio ambito di competenza, rivestano un ruolo fondamentale per la diffusione dei veicoli elettrici:
 - a) **Comuni**, quello di stipulare un accordo uniforme sui privilegi/esenzioni per gli autocarri a zero emissioni;
 - b) **Autorità Regionali, Nazionali ed Europee**, quello di fornire sostegno finanziario per acquistare ed utilizzare furgoni e/o camion elettrici finché il mercato non avrà raggiunto il desiderato livello di maturità;
 - c) **Produttori**, quello di sviluppare e produrre furgoni e/o autocarri elettrici che siano in grado di soddisfare i requisiti per la logistica urbana e metropolitana.
- Le **flotte di auto aziendali**, anche per i veicoli dati in concessione d'uso ai dipendenti.
- L'introduzione di **bus e minibus elettrici nel TPL**, già fatta con successo in diverse città europee, nonché l'introduzione di taxi elettrici.
- L'introduzione di incentivi e graduali **divieti nell'utilizzo di motori nautici endotermici**.
- Prevedere lo sviluppo di un sistema di bike-sharing con bicicletta a pedalata assistita capace di integrare differenti sistemi di mobilità su ferro e su gomma. L'integrazione di mezzi deve essere funzionale sia alla mobilità urbana degli spostamenti casa-scuola e



casa-lavoro, sia allo sviluppo turistico e del tempo libero. Le ciclostazioni elettriche dovrebbero essere presenti in prossimità dei parcheggi intermodali, delle stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus, nonché prossime ai siti di interesse turistico.

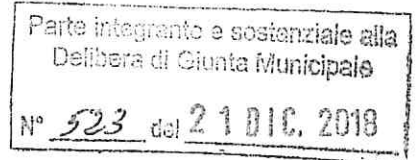
- L'adozione di misure regolatorie della circolazione che stimolino la graduale **introduzione di veicoli elettrici leggeri** (ciclomotori, motocicli), a graduale sostituzioni delle versioni endotermiche che presentano spesso livelli di inquinamento non distanti da quelli di un'autovettura.
- Un esempio di buone pratiche non può infine prescindere dalla graduale **introduzione di veicoli e mezzi elettrici nelle stesse flotte comunali, nelle società interne, controllate e partecipate dalla pubblica amministrazione e i gestori (concessionari) di servizi di pubblica utilità**, come indicato nell'**art.18 comma 10 del D.Lgs. del 16 dicembre 2016 n. 257**. Inoltre, nelle gare di assegnazione dei servizi esternalizzati di comuni e loro partecipate, privilegiare i soggetti che propongono l'uso di veicoli elettrici a emissioni nulle e veicoli ibridi plug-in ad elevata autonomia in elettrico, anche in riferimento al Decreto Legislativo 3 marzo 2011 n. 24 relativo alla valutazione economica delle emissioni. E' inoltre necessario completare la riforma del codice della strada prevista dal D.Lgs. del 16 dicembre 2016 n. 257 che introduce il divieto di sosta nello spazio riservato alla fermata ed alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica modificando il Regolamento attuativo prevedendo una segnaletica orizzontale e verticale che identifichi univocamente lo spazio riservato ai veicoli elettrici. In questo modo l'uso dello stallo viene normato e controllato efficacemente dagli organi preposti.

I promotori e i futuri sottoscrittori della presente Carta, per guidare la transizione dalla mobilità tradizionale a quella ad emissioni basse o nulle, **si impegnano** ad attuare progressivamente le indicazioni e le azioni inserite, tenendo anche in considerazione delle peculiarità dei singoli territori, di partecipare ad un percorso di **condivisione dei metodi e dei linguaggi comuni** per favorire la mobilità sostenibile e a **coinvolgere lo Stato e le Regioni** per la formulazione di un piano organico di azioni di supporto anche nell'ottica dello sviluppo di una filiera italiana attraverso:

- Partecipazione congiunta a programmi comunitari;
- Interventi normativi di carattere nazionale e regionale (ad esempio adeguamento del codice della strada, fiscalità nazionale e regionale);
- Informazione e formazione per i cittadini e gli studenti.

Allegato - art. 15, comma 1, D.lgs. n. 257 del 16/12/2016:

Art. – infrastrutture per ricarica di veicoli elettrici



A far data dal 31 dicembre 2017, per il conseguimento del titolo abilitativo edilizio è obbligatorio, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello di cui all'allegato 1, punto 1.4.1 del decreto del Ministero dello sviluppo economico 26 giugno 2015, nonché per gli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 10 unità abitative e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello di cui all'allegato 1, punto 1.4.1 del decreto del Ministero dello sviluppo economico 26 giugno 2015, la predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni del presente regolamento edilizio e, relativamente ai soli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 10 unità abitative, per un numero di spazi a parcheggio e box auto non inferiore al 20 per cento di quelli totali;





Parte integrante e sostanziale alla
 Delibera di Giunta Municipale
 N° 523 del 21 DIC. 2018

COMUNE DI RAGUSA

Al Comitato Promotore della
 Carta Metropolitana dell'Elettromobilità

Indirizzo pec:
info@pec.emob2018.it
 indirizzo email:
cartametropolitana@emob2018.it

Gentili,

Avendo ricevuto la Vostra comunicazione inerente alla sottoscrizione della Carta Metropolitana dell'elettromobilità che è stata presentata durante la Conferenza Nazionale della Mobilità elettrica emob2017 svoltasi a Milano dal 18 al 20/05/2017, comunichiamo che condividiamo le cinque linee di intervento che sono state elencate nel documento, per la diffusione della mobilità elettrica in ambito urbano:

- a. offrire al consumatore valide motivazioni per il cambiamento culturale;
- b. accelerare lo sviluppo di una rete di ricarica accessibile al pubblico;
- c. ampliare la possibilità di ricarica negli immobili residenziali e aziendali;
- d. dare un forte impulso allo *sharing* (Bici/Auto/Moto/Tricicli e Mezzi Nautici) con mezzi elettrici;
- e. stimolare l'introduzione di mezzi elettrici nei segmenti di mobilità con maggior efficacia e praticabilità.

La nostra amministrazione ha già effettuato degli interventi concreti in questa direzione e intende sviluppare ulteriormente delle politiche sul territorio che possano dare un contributo reale alla riduzione dell'inquinamento nella nostra aree urbana.

E' in questa prospettiva, tenendo in considerazione anche le nostre specificità territoriali, che comunichiamo pertanto **la nostra adesione** alla "*Carta Metropolitana dell'Elettromobilità*", **sottoscrivendola ufficialmente e impegnandoci** ad operare per realizzare le azioni inserite nel documento, con l'obiettivo di creare con gli altri sottoscrittori, un percorso di condivisione aperto e costruttivo, per dare vita a una "**rete**" di **Comuni attenti** alla salute dei propri cittadini.

Con la sottoscrizione autorizziamo altresì **l'inserimento della denominazione e dello stemma/logo del nostro Comune** tra quelli degli altri firmatari e c'impegniamo a trasmettere tutti

gli eventuali atti di Giunta, Consiglio Comunale, determinazioni dirigenziali, modifiche di regolamenti e piani attuativi e qualsiasi altro atto formale inerente l'argomento **della mobilità elettrica**.

Cordiali saluti

Ragusa, li ____ dicembre 2018



Il Sindaco

Avv. Giuseppe Cassì