



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 ostantive 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'onere 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 gradualmente **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.