



CITTÀ DI TORINO

MOZIONE N. 32

Approvata dal Consiglio Comunale in data 25 giugno 2018

OGGETTO: AZIONI PER INCENTIVARE INSTALLAZIONE COLONNINE DI RICARICA VEICOLI ELETTRICI IN TUTTA LA CITTÀ DI TORINO.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO CHE

- la qualità dell'aria sul territorio nazionale, in particolare nelle maggiori aree metropolitane e nella Pianura Padana, è caratterizzata da una forte presenza di inquinanti, soprattutto PM10, PM2,5, NOx e benzene in concentrazioni superiori ai limiti imposti dalle normative nazionali e comunitarie, con gravi conseguenze per la salute umana e degli animali, in particolare a carico delle vie respiratorie, così come relazionato da più anni dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS);
- uno studio finanziato nel 2013 dalla Comunità Europea, denominato "Mapec Life", ha preso in considerazione circa 1.200 bambini di età compresa tra 6 e 8 anni di varie città d'Italia, tra le quali Torino, e ha fatto emergere come l'inquinamento atmosferico abbia effetti particolarmente preoccupanti nei bambini che oltre, alle già gravi problematiche asmatiche, possono comportare anche mutazioni del materiale genetico (DNA) delle cellule;
- in aggiunta alle emissioni inquinanti in atmosfera, sono da considerarsi anche le emissioni di CO2, gas fortemente climalterante, che contribuisce all'incremento dell'effetto serra e, di conseguenza, della temperatura media annuale, valore di CO2 in atmosfera ormai oltre il valore di 400 ppm a livello globale;
- in data 28 maggio 2015 la Commissione Europea ha inviato una lettera di costituzione in mora nei confronti dell'Italia per la violazione della Direttiva 2008/50/CE. Tale costituzione in mora è scaturita dai ripetuti sforamenti dei limiti in atmosfera di NO2 e a cui va ad aggiungersi il deferimento dell'Italia alla Corte di Giustizia Europea dello scorso 16 maggio 2018 per i continui sforamenti dei limiti del PM10, con conseguente elevato rischio di sanzione europea;
- l'impatto sulla qualità dell'aria a Torino e, di conseguenza, sulla salute di persone e animali risulta essere particolarmente critico durante il periodo invernale, presentando alti livelli di particolato in atmosfera che sono influenzati da valori alti di pressione, scarse precipitazioni e prevalente assenza di venti determinata dall'orografia del territorio circostante;

- come risulta anche dal rapporto "Mal'aria 2017" di Legambiente sulla qualità dell'aria, nel corso del 2016 la Città di Torino è risultato il capoluogo con il triste primato, ad esempio, di sfioramento delle emissioni di PM10 in atmosfera con una media giornaliera oltre i limiti di legge di 50 microgrammi per metrocubo per oltre 35 giorni; situazione analoga risulta dal rapporto "Mal'aria 2018" che per la stazione di rilevamento Torino Grassi indica 112 giorni di sfioramento nel 2017, classificandosi come città italiana più inquinata per il PM10;
- se ai giorni di sfioramento del PM10 si aggiungono i 44 giorni misurati per quel che riguarda l'ozono, il rapporto indica un totale di 156 giorni totali di inquinamento nel 2017, con Torino che si attesta al 13° posto nella classifica italiana;
- altro elemento da tenere in conto è rappresentato dai livelli di NOx, che determina l'origine del particolato secondario, e che come risulta dal rapporto 2017 di ISPRA sulle emissioni in atmosfera risulta originato per oltre il 50% dalla mobilità stradale;
- la qualità dell'aria risulta pertanto precaria anche per effetto delle emissioni dei veicoli endotermici circolanti e questo ha portato all'approvazione della deliberazione della Giunta Regionale del 7 novembre 2016, n. 24-4171 che ha istituito il "Protocollo operativo per l'attuazione delle misure urgenti antismog". Protocollo successivamente adottato dalla Città di Torino che vi ha aderito con deliberazione della Giunta Comunale del 22 novembre 2016 (mecc. 2016 05325/112); successivamente, a giugno 2017 è stato sottoscritto congiuntamente da Regione Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna con il Ministero dell'Ambiente l'Accordo di bacino padano per il miglioramento della qualità dell'aria, volto a definire in modo coordinato e sinergico alcune misure di contenimento delle emissioni per la riduzione dei livelli di inquinanti presenti in aria. Tale accordo è stato approvato dalla Regione Piemonte con DGR. 22-5139 e si è definito quindi un protocollo univoco all'interno delle Regioni che lo hanno sottoscritto;
- il protocollo di bacino ha istituito un semaforo legato a delle rilevazioni eseguite dalle centraline ARPA disposte sul territorio e al numero di giorni consecutivi di sfioramento, introducendo misure automatiche di blocco dei mezzi privati endotermici a diesel circolanti; tale protocollo rimane una misura straordinaria ed emergenziale e non risulta essere una soluzione strutturale di lungo termine;
- risulta necessario e urgente attuare misure strutturali che vadano a ridurre le emissioni in atmosfera nel comparto legato al trasporto. Come anche riportato nel Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" del 28 marzo 2011, a livello Europeo ci si è posto l'obiettivo di dimezzare entro il 2030 la presenza di veicoli di tipo endotermico, per arrivare a eliminarli totalmente entro il 2050, denominata anche "Strategia Trasporti 2050". Tali obiettivi sono raggiungibili a seguito di una pianificazione dell'intero piano della mobilità torinese, programmando le diverse azioni da implementare nel breve, medio e lungo termine;

CONSIDERATO CHE

- in Europa molte città da anni hanno iniziato a pianificare la transizione dei sistemi di trasporto nelle aree urbane. Un esempio è dato da Amsterdam che nel 2006 ha avviato uno studio per definire le strategie volte a migliorare la qualità dell'aria. Studi che nel 2010 hanno portato al documento "Amsterdam: A Different Energy: 2040 Energy Strategy" in cui sono state definite le strategie da attuare e gli obiettivi da raggiungere, tra cui l'obiettivo di diventare una città con trasporto a zero emissioni;
- diventa fondamentale attuare dei percorsi verso una mobilità a "emissioni zero", favorendo il passaggio a modalità di trasporto a basse emissioni, la riconversione elettrica dei mezzi di trasporto e l'introduzione di mezzi elettrici a due ruote. Tale passaggio dovrà portare con sé il progressivo e definitivo passaggio a fonti di energia rinnovabile con cui produrre l'energia per la ricarica dei veicoli;
- risulta fondamentale rivedere l'intero piano delle diverse modalità di trasporto in un'ottica di "sharing economy", interoperabilità e intermodalità tra le differenti tipologie di trasporto esistenti (bike-sharing, car-sharing, TPL, SFM, eccetera) e tra tutti gli operatori coinvolti;
- il Ministero dell'Ambiente, con il Decreto del 27 marzo 1998 relativo alla Mobilità sostenibile nelle aree urbane, all'articolo 2 impone ai sindaci dei comuni compresi nelle zone a rischio di inquinamento atmosferico di adottare adeguate misure per la prevenzione e la riduzione delle emissioni inquinanti e aveva già indicato come fondamentale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria la definizione di Piani Urbani della Mobilità (PUM); PUM che sono stati introdotti a livello legislativo con articolo 22 della Legge n. 340 del 24 novembre 2000, laddove non solo si riporta la loro importanza allo scopo di abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, con anche riduzione dei consumi energetici, ma al comma 2 dello stesso articolo dà la possibilità ai comuni oltre i 100.000 abitanti di "presentare richiesta di cofinanziamento allo Stato in misura non superiore al 60 per cento dei costi complessivi di investimento, per l'attuazione degli interventi previsti dal PUM";
- le linee guida dei PUM sono state definite dal Ministero dei Trasporti all'interno del Piano Generale della Mobilità emanato nell'ottobre 2007 definendo come la sostenibilità e il rispetto dell'ambiente siano dei requisiti fondamentali, insieme a efficienza e sicurezza, per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini e delle imprese per garantire la mobilità delle persone e la circolazione delle merci in area urbana;
- il Comune di Torino ha adottato le linee di indirizzo per il Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) con deliberazione del Consiglio Comunale del 14 luglio 2008 (mecc. 2008 01770/006);
- tra le linee di indirizzo contenute nel PUMS di Torino, erano già indicate come fondamentali per lo sviluppo del piano stesso il miglioramento della qualità dell'aria e

- dell'ambiente urbano (linea di indirizzo 3) e il governare la mobilità attraverso tecnologie innovative e l'infomobilità (linea di indirizzo 6): si legge infatti come le azioni che si vogliono intraprendere sono volte a incentivare nuove forme di mobilità sostenibile;
- anticipando il progressivo aggiornamento del parco veicoli circolanti mediante veicoli alimentati a energia elettrica, per il trasporto pubblico l'Amministrazione Comunale, con la collaborazione del Gruppo Torinese Trasporti (GTT), ha già introdotto e risultano operative 2 linee di bus elettrici (STAR) a collegamento dei parcheggi in struttura per complessivi 23 veicoli, a cui si aggiungono ulteriori 20 autobus da 12 m a trazione elettrica operativi sulle linee urbane e suburbane;
 - sul fronte del traffico privato, anche per favorire l'estensione del car-sharing ambientalmente sostenibile, con deliberazione della Giunta Comunale mecc. 2015 04072/006 sono state approvate le linee guida per introdurre, per la prima volta in città, un sistema di car-sharing mediante l'utilizzo di veicoli cosiddetti Full Electric (EV) e avviando la creazione di una infrastruttura per la ricarica delle vetture elettriche, compresi i veicoli elettrici privati;
 - per favorire tale avvio di sperimentazione, con deliberazione della Giunta Comunale del 16 febbraio 2016 (mecc. 2016 00448/006), si è approvata l'esenzione totale dal pagamento del canone di occupazione del suolo pubblico ai sensi dell'articolo 14, comma 1, lettera a) del vigente regolamento COSAP alla società Blue Carsharing avente come finalità l'installazione di colonnine elettriche di ricarica elettrica veicoli EV e altresì autorizzando presso tali aree anche la ricarica di veicoli elettrici privati, solo per la fase di ricarica;
 - su questo fronte, risulta necessario fare un passo aggiuntivo. Infatti, come anche emerso dalle interlocuzioni con ARPA e sulla base dell'Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera (IREA), le emissioni di polveri sottili in atmosfera a Torino sono dovute per circa l'85% dal traffico veicolare su gomma e, di questo, l'80% circa dai veicoli diesel; a tal proposito, occorre ricordare come l'OMS a giugno 2012 abbia classificato le emissioni dei gas di scarico delle motorizzazioni diesel come "sostanze cancerogene certe", inserendole nel "gruppo 1" tra cui è già ricompreso da anni l'amianto. L'allora Presidente del Centro Internazionale per la Ricerca sul Cancro (CIRC), Dr. Christopher Portier, a valle dell'incontro che si tenne a Lione tra tutti gli esperti dell'OMS rilasciò la seguente dichiarazione in merito alla nuova classificazione: "Le prove scientifiche sono inconfutabili e le conclusioni del gruppo di lavoro sono state unanimesi: le emanazioni dei motori diesel causano il tumore del polmone"; pertanto, è necessario avviare un percorso che incentivi la mobilità elettrica sia sul fronte della infrastruttura, dove come amministrazione ci deve essere l'impegno a favorirne lo sviluppo, sia sul fronte di incentivi economici, diretti o indiretti, con lo scopo di valutarne periodicamente l'efficacia ed eventualmente confermarli o rimodularli; a tal fine, è opportuno considerare che il mero passaggio da veicoli privati di tipo endotermico a veicoli privati di tipo elettrico, in un rapporto unitario, avrebbe effetti

dal punto di vista della qualità dell'aria e, in abbinamento a FER, anche per quanto riguarda le emissioni di CO₂ in atmosfera. Non si risolverebbe, però, il problema della congestione del traffico dovuto al numero di veicoli privati in circolazione e per il quale sono necessarie misure di tipo diverso per favorire un maggior utilizzo della mobilità pubblica o ciclabile; pertanto, gli incentivi devono essere predisposti con lo scopo di accompagnare al cambio di motorizzazione e puntare a rendere più fruibili il TPL e le modalità di trasporto in sharing, pianificando e programmando, nel medio (2030) e lungo periodo (2050), tutte le azioni necessarie da attuare che portino alla riduzione fino all'azzeramento del numero di veicoli privati circolanti almeno nelle aree ZTL e una loro significativa riduzione in tutta l'area urbana, prevedendo comunque il blocco alla circolazione di tutti i veicoli endotermici al massimo nel medio periodo (2030);

- le diverse tipologie di trasporto non devono però essere completamente slegate ma risulta fondamentale operino in modo integrato, favorendo l'interoperabilità tra i diversi gestori e i differenti mezzi di trasporto. A tal scopo, in un'ottica di semplificazione, può favorire certamente l'utilizzo della stessa tessera per l'utilizzo delle diverse tipologie di mobilità, ricarica compresa, e, senza l'introduzione di nuovi sistemi, integrare tutti i servizi di mobilità mediante l'utilizzo della tessera BIP (Biglietto Integrato Piemonte), attualmente già condiviso tra SFM (Servizio Ferroviario Metropolitano), TPL e [TO]bike; tale interoperabilità deve essere garantita anche dal punto di vista della omogeneizzazione dei sistemi di pagamento e delle APP utilizzate per la visualizzazione dei punti di ricarica presenti e delle modalità di pagamento. A tale scopo è necessario che gli operatori economici, interessati all'installazione di sistemi di ricarica, aderiscano al protocollo internazionale Open Charge Point Protocol (OCPP) che è ora alla versione 2.0. Infatti, l'OCPP è stato predisposto dal consorzio OCA (Open Charge Alliance) che a livello internazionale promuove l'utilizzo di standard di tipo open per tutto quanto riguardi la mobilità elettrica;
- nella definizione delle modalità di incentivazione e implementazione della infrastruttura di ricarica, risulterà importante e decisivo l'impatto derivante dall'utilizzo dell'Internet of Things (IoT) che consente l'interconnessione di diversi oggetti legati all'uso quotidiano. In tal senso, il favorire lo sviluppo di una rete di interconnessione di ricarica elettrica potrebbe non limitarsi al solo servizio di ricarica ma essere anche veicolo di ulteriori servizi che risultino attrattivi sia per chi vive nell'area metropolitana di Torino sia per i turisti, come ad esempio e non a titolo esaustivo: attività commerciali presenti, poli culturali e sportivi raggiungibili, eventi culturali e sportivi nell'area di interesse, informazioni sul TPL con indicazione di linee disponibili e frequenze di passaggio e su stazioni di bike/car sharing presenti, eccetera;
- a livello normativo nazionale, con l'articolo 17 - septies, comma 2 del D.L. n. 83 del 22 giugno 2012 è stato redatto il PNIRE (Piano Nazionale delle Infrastrutture di Ricarica

Elettrica), successivamente aggiornato con DPCM del 18 aprile 2016; nel PNIRE è specificamente riportato che "Lo Stato, le Regioni e gli Enti locali perseguono l'obiettivo di tutela della salute e dell'ambiente, secondo le rispettive competenze costituzionali, anche mediante interventi di incentivazione, di semplificazione delle procedure, di tariffazione agevolata e di definizione delle specifiche tecniche dei prodotti e dell'attività edilizia." e si struttura in due fasi:

1. 2013-2016: Definizione e sviluppo degli standard tecnologici e policy per favorire la mobilità elettrica;
 2. 2017-2020: Consolidamento della mobilità elettrica mediante lo sviluppo della infrastruttura di ricarica e incentivazione all'introduzione di veicoli di tipo elettrico;
- nell'aggiornamento del PNIRE, inoltre, è stato indicato che, in assenza di indicazioni e linee guida regionali, i Comuni possono agire in propria autonomia predisponendo apposite azioni relative alla mobilità elettrica per incentivarne l'estensione e l'infrastrutturazione del territorio comunale;
- in Regione Piemonte, al tavolo Smart Mobility del 22 dicembre 2015 era stato presentato il programma di finanziamento PNIRE per incentivare la creazione di una infrastruttura di ricarica, programma che prevedeva un finanziamento di circa 2.5MEuro su tutto il Piemonte e dove si esplicitava che Torino rappresenta un bacino di intervento prioritario per l'incentivazione del passaggio alla mobilità elettrica del trasporto, pubblico e privato. Segno che era stata avviata una valutazione su proposte incentivanti ma ad oggi non è ancora presente un quadro legislativo regionale che consenta l'attivazione di strumenti incentivanti di tipo diretto o indiretto e tantomeno risultano presenti indicazioni e linee guida in tal senso; in qualità di ente locale, come previsto tra gli obiettivi del PNIRE anche in assenza di linee guida regionali, sono di possibile attuazione alcuni strumenti incentivanti di tipo indiretto con impatti di tipo economico-finanziario non rilevanti a fronte di rilevanti benefici in termini di miglioramento della qualità dell'aria e creazione di una cultura della mobilità sostenibile che faccia anche da pilota fino al 2020 e possa costituire, quindi, un esempio virtuoso da sviluppare ed estendere in tutta l'area metropolitana;
 - sulla base dei dati ACI disponibili, il parco veicoli elettrici circolante nel territorio del Comune di Torino è abbastanza esiguo e il trend di incremento delle vendite è in linea con le previsioni PNIRE di una quota di mercato dei veicoli elettrici intorno al 2%-3% al 2020;
 - i meccanismi incentivanti su cui l'Amministrazione può agire direttamente sono incentivi indiretti all'uso e alla circolazione dei mezzi all'interno della città, ovvero accessi gratuiti alla ZTL e, in analogia a quanto fatto per il car-sharing elettrico, l'esonero dalla COSAP secondo articolo 14, comma 1, lettera a), trattandosi di prestazioni di pubblico interesse con ricadute positive sulla Città in termini ambientali e di riduzione emissioni;
 - la rete elettrica, inoltre, sta mutando ed è in evoluzione in ottica smart grid, per effetto dell'introduzione dei sistemi di produzione da fonti di energia rinnovabile (FER) con una

gestione dell'energia che tiene conto sia dei consumi sia della produzione distribuita. In tale evoluzione i veicoli elettrici possono diventare uno strumento per garantire maggiore efficienza e stabilità delle rete elettrica nazionale, come previsto dalla Direttiva 2014/94/UE, realizzabile con lo sviluppo del Vehicle-To-Grid (V2G), un servizio tramite il quale i veicoli elettrici non sono solo consumatori di energia ma diventano sistemi di stoccaggio dell'energia da ridistribuire in rete, quando non sono in utilizzo, e si trovano collegate alle infrastrutture di ricarica. Tale sistema, oltretutto, potrebbe portare anche a una riduzione della tariffa di ricarica a favore degli utenti;

- sul fronte della infrastruttura, con D.Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016 è avvenuto il recepimento della Direttiva 2014/94/UE; tale direttiva ha come obiettivo la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi che prevede entro il 31 dicembre 2020 l'obbligo di realizzazione di una rete di ricarica elettrica liberamente accessibile ai cittadini con un numero di colonnine di ricarica adeguato al numero stimato dei veicoli elettrici immatricolati al 2020, in rapporto minimo di 1 colonnina ogni 10 auto elettriche, dando azione prioritaria alle aree urbane che ricadono nelle città metropolitane; in particolare, l'articolo 17 del D.Lgs. n. 257/2016 ha modificato il Codice della Strada introducendo la sanzione per tutti i veicoli non in ricarica fermi o in sosta in una piazzola dotata di colonnina di ricarica. Pertanto, risulta che anche i veicoli elettrici, a fine ricarica, sono potenzialmente sanzionabili ed è necessario prevedere una soluzione amministrativa per consentire la sosta anche di tali veicoli; a tal scopo, una soluzione potrebbe essere il prevedere una piazzola di sosta, non dotata di colonnina di ricarica, riservata ai veicoli elettrici mediante l'introduzione della fattispecie "veicolo elettrico" tra le categorie di veicolo. Questo permetterebbe di avere zone di sosta riservate esclusivamente ai veicoli elettrici e che non possono essere utilizzate da altre tipologie di veicoli;
- i distributori di carburanti dovranno dotarsi di sistemi di fornitura di carburanti alternativi, così come previsto dal D.Lgs. 257/2016. I gestori di tali distributori, in particolare dei distributori localizzati nelle adiacenze degli assi principali della città e delle vie di accesso alla città stessa, potrebbero essere fondamentali per accelerare il raggiungimento dell'obiettivo di infrastrutturazione mediante sistemi di ricarica elettrica; inoltre, i distributori localizzati lungo le vie di accesso alla città potrebbero essere incentivati all'installazione di sistemi di ricarica ultraveloce mediante, ad esempio, la possibilità di un aumento modesto dell'indice di edificabilità che potrebbe consentire loro il rilancio della propria attività, con benefici effetti; sempre nel D.Lgs. 257/2016 si prevede la predisposizione di sistemi di ricarica elettrica anche per nuovi condomini oltre le 10 unità immobiliari. Il PNIRE, allo scopo di favorire una maggior estensione della infrastruttura di ricarica anche per i condomini esistenti, indica come opportuno prevedere esonero e agevolazioni tassa occupazione spazi ed aree pubbliche (definiti da articolo 1, comma 4, Legge n. 449 del 22 dicembre 1997) per i proprietari di immobili che eseguono a proprie

spese interventi diretti all'installazione e attivazione di infrastrutture di ricarica elettrica su suolo pubblico, affidandosi a gestori qualificati; sembra inoltre esserci fermento nel settore che coinvolge sia alcuni attori "tradizionali" dei veicoli sia nuovi soggetti che si affacciano sul mercato e di cui Tesla è stato solo il precursore. Infatti, ci si attende che entro il 2020 l'offerta di veicoli elettrici porterà a una significativa differenziazione dei modelli di business da parte degli operatori di settore, fornendo anche delle nuove opportunità per start-up innovative legate al territorio e creando nuovi posti di lavoro nell'industria dell'e-mobility; tale fermento è accompagnato anche dalla presa di visione che è necessario abbandonare il concetto di "possesso di mezzo di trasporto privato" a favore di un concetto di "fornitura di servizi di mobilità", ovvero l'amministrazione pubblica dovrebbe favorire un cambio culturale in cui il principio base risulti essere in un'ottica di sharing mobility, interoperabilità tra operatori di settori differenti e intermodalità tra le diverse forme disponibili di mobilità (bike sharing, car-sharing, TPL, eccetera); è emerso, quindi, come fondamentale lo sviluppo di una infrastruttura di ricarica diffusa, senza la quale qualunque azione, sia a livello locale e metropolitano sia a livello nazionale, potrebbe impedire un cambio del parco veicoli circolanti con le conseguenti riduzioni di emissioni di inquinanti (CO₂, NO_x, PM₁₀, PM_{2.5}, eccetera) in atmosfera e che, come riportato in precedenza, a Torino deve il suo impatto per l'85% ai veicoli endotermici;

TENUTO CONTO CHE

- come riportato nel "Programma di governo per la città di Torino 2016-2021" approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione (mecc. 2016 03358/002), l'Amministrazione ha come obiettivo l'estensione della mobilità sostenibile, mediante anche l'incentivazione della installazione ed estensione della infrastruttura di ricarica elettrica;
- in data 19 aprile 2018 il Comune di Roma, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 48 (Protocollo RC n. 29208/17) ha deliberato il "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020" avente ad oggetto anche l'incentivazione all'installazione e gestione delle colonnine di ricarica, mediante il sistema di richiesta da parte di cittadini od operatori, esentando gli operatori dal pagamento dell'occupazione suolo pubblico; con tale delibera, il Comune di Roma si è anche dotato di specifico regolamento per l'installazione e la gestione degli impianti di pubblico accesso adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica;
- in Regione Piemonte è in discussione per l'approvazione il nuovo Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) che, in linea con la Strategia Energetica Nazionale (SEN) 2017, punta all'incentivazione ed estensione della mobilità elettrica mediante anche la semplificazione burocratica e amministrativa;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con Decreto del 3 agosto 2017 emesso a

seguito del D.Lgs. 257/2016, ha indicato che le procedure per l'installazione di colonnine di ricarica elettrica su suolo pubblico sono soggette alla semplice presentazione della S.C.I.A. indicando puntualmente gli allegati tecnici previsti;

- nell'aggiornamento PNIRE del 2015 è data facoltà di azione ai Comuni in assenza di indicazioni e linee guida regionali;
- la Direttiva 94/2012/CE evidenzia come l'assenza di infrastrutture di ricarica per combustibili alternativi costituisca il principale ostacolo alla diffusione di veicoli elettrici e, come conseguenza, alla riduzione del numero di veicoli endotermici circolanti in area urbana e suburbana e l'associata riduzione delle emissioni di elementi inquinanti in atmosfera;
- il PNIRE, al punto 6.1, individua come elemento disincentivante per l'estensione dei punti di ricarica elettrica anche la mancanza di tempistiche certe del procedimento amministrativo per il rilascio della concessione per l'installazione dei punti di ricarica su suolo pubblico. E in tal senso, la Città di Roma ha definito con la già menzionata delibera del 19 aprile 2018, in linea con il PNIRE, che il tempo massimo per l'espletamento delle pratiche autorizzative non deve essere superiore ai 30 giorni, salvo i casi in cui sia necessario avviare il percorso delle conferenze di servizi;

VISTA

l'importanza strategica di una visione a medio e lungo termine per incentivare lo sviluppo della mobilità elettrica, considerato l'alto valore ecosostenibile che ne deriverebbe sia dal punto di vista ambientale, in termini di minori emissioni e ridotti livelli di rumore, sia dal punto di vista della mobilità nella Città di Torino;

IMPEGNA

La Sindaca e la Giunta a:

- 1) avviare entro il secondo quadrimestre 2018 una manifestazione di interesse che consenta di attivare la procedura di richiesta installazione colonnine sul territorio di Torino in regime di libero mercato da parte di cittadini e operatori economici, con semplificazione delle pratiche amministrative così come richiesto dal PNIRE, dal D.Lgs. 257/2016 e dal D. MIT 3 agosto 2018;
- 2) prevedere, per le piazzole dotate di colonnina di ricarica a uso pubblico e data l'importanza strategica e le ricadute positive sulla Città di Torino anche in termini ambientali, l'esonero dal pagamento dell'occupazione suolo pubblico sulla base dell'articolo 14, comma 1, lettera a) del Regolamento Comunale COSAP n. 257;

- 3) modificare i relativi regolamenti comunali per introduzione della categoria "veicoli elettrici" e prevedere la predisposizione di uno stallo di sosta dedicato, mediante apposita segnaletica orizzontale e verticale, ai veicoli elettrici in numero di uno stallo di sosta per ogni colonnina di ricarica prevista in zona, allo scopo di agevolare lo spostamento dei veicoli elettrici alla fine della sessione di ricarica;
 - 4) avviare una valutazione di possibili incentivi fino al 2025 volti alla infrastrutturazione di sistemi di ricarica ultraveloce presso i distributori di carburante, prevedendo ad esempio incremento 15% indice edificabilità per ogni colonnina ultraveloce a doppia erogazione installata;
 - 5) valutare introduzione fino al 2025 di esonero e agevolazioni tassa occupazione spazi ed aree pubbliche (Legge n. 449/1997) per i proprietari di immobili che eseguono a proprie spese interventi diretti all'installazione e attivazione di infrastrutture di ricarica elettrica su suolo pubblico e ad uso pubblico, affidandosi a gestori qualificati secondo la manifestazione di interesse del punto 1);
 - 6) valutare introduzione di possibili incentivi fino al 2025, ad esempio riduzione TARI, per i parcheggi in struttura, pubblici o privati, che si dotino di infrastrutture di ricarica elettrica per i veicoli che utilizzino tali strutture;
 - 7) informare la Città Metropolitana in relazione ai punti di ricarica elettrica che si intendono installare nelle zone periferiche della città, in corrispondenza o nelle vicinanze con altri comuni.
-