Direzione Infrastrutture e Mobilità 2015 04072/006
Servizio Mobilità
GP
0/A

CITTÀ DI TORINO

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

22 settembre 2015

Convocata la Giunta presieduta dal Sindaco Piero Franco Rodolfo FASSINO, sono presenti gli Assessori:

Ilda CURTI	Claudio LUBATTI
Stefano GALLO	Domenico MANGONE
Enzo LAVOLTA	Mariagrazia PELLERINO
Stefano LO RUSSO	Giuliana TEDESCO

Assenti per giustificati motivi, oltre al Vicesindaco Elide TISI, gli Assessori Maurizio BRACCIALARGHE - Gianguido PASSONI.

Con l'assistenza del Segretario Generale Mauro PENASSO.

OGGETTO: SERVIZIO DI CAR SHARING CON AUTOVETTURE FULL ELETTRIC. MANIFESTAZIONE DI INTERESSE. ESENZIONE DAL CANONE C.O.S.A.P. AI SENSI DELL`ART. 14 COMMA 1 LETTERA A) DEL REGOLAMENTO COMUNALE N. 257. APPROVAZIONE.

Proposta dell'Assessore Lubatti
di concerto con gli Assessori Curti, Lavolta e Tedesco.

Dalla fine degli anni novanta si è posta sempre maggiore attenzione alle problematiche di tutela della qualità della vita, anche nell'ambito della mobilità urbana, promuovendo iniziative volte a contrastare le problematiche legate al traffico veicolare e all'inquinamento da esso derivante.

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 denominato "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" ha attribuito alle Amministrazioni Comunali la competenza di adottare misure per la prevenzione e la riduzione delle emissioni inquinanti; il medesimo art. 4 ha sostenuto il servizio di uso collettivo delle autovetture, anche in forma di multiproprietà dei veicoli destinati ad essere utilizzati da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi, stanziando risorse da destinarsi all'attuazione dei conseguenti interventi e affidando agli Enti Locali il compito di progettare e realizzare servizi di car sharing. Il sistema di car sharing è stato pertanto, di fatto, individuato come un servizio di trasporto pubblico complementare ed integrativo.

In conseguenza, la Città di Torino, con deliberazione del Consiglio Comunale in data 11 luglio 2000 (mecc. 2000 04396/006), ha approvato la Convenzione, ai sensi dell'art. 24 della Legge 142/1990, per l'iniziativa car sharing a livello nazionale, quale strumento idoneo a dar vita ad un soggetto unitario dotato di rappresentatività per la realizzazione di un programma nazionale finalizzato a garantire la gestione coordinata ed integrata dei servizi locali di car sharing, denominata Sistema ICS (Iniziativa Car Sharing).

Con successiva deliberazione del 10 agosto 2000 (mecc. 2000 07370/006), la Giunta Comunale ha individuato in ATM (oggi GTT S.p.A.) il soggetto incaricato per la predisposizione del progetto di organizzazione e realizzazione del servizio ed in data 16 ottobre 2001 la stessa ATM ha costituito apposita società a responsabilità limitata, denominata Car City Club S.r.l. controllata al 51% da GTT S.p.A.

Dal febbraio 2002 Car City Club S.r.l., veicolo societario appositamente costituito ai fini della gestione del progetto car sharing, finanziato dal Ministero dell'Ambiente, ha provveduto alla gestione del servizio di car sharing secondo il modello Classico, basato sulla disponibilità di un parco vetture posizionate in parcheggi ad uso esclusivo del servizio car sharing e ubicati in diverse zone della città, a disposizione della clientela che si sia regolarmente iscritta, e previa prenotazione, utilizzando l'apposito sito web. Caratteristica di questa tipologia di servizio è che il veicolo, una volta utilizzato, deve essere riportato, entro la scadenza dichiarata in prenotazione, presso il parcheggio (stallo) di prelievo.

Nel corso dell'esercizio del servizio di car sharing la Società Car City Club ha sviluppato una nuova modalità di fruizione, denominata servizio "One Way" o di "sola andata" in funzione dal 17 marzo 2014 che si differenzia dal modello "Classico" in quanto il veicolo, una volta

utilizzato, deve essere riportato, entro la scadenza dichiarata in prenotazione, presso il parcheggio (stallo) scelto al momento della prenotazione tra quelli disponibili per la riconsegna, che può essere diverso da quello di prelievo della vettura.

Inoltre nell'ottica sopra citata di ridurre le emissioni inquinanti legate al traffico, già dal 9 luglio 2014 Car City Club ha inserito nella flotta car sharing n. 8 autovetture elettriche, che, secondo le rilevazioni, sono molto utilizzate dall'utenza cittadina.

La Città di Torino nel frattempo ha elaborato il Piano della Mobilità Sostenibile, strumento di programmazione sulla mobilità, inserendo anche il servizio di car sharing. Il Piano è stato adottato con deliberazione del Consiglio Comunale in data 7 febbraio 2011 (mecc. 2010 03195/006) in coerenza con il disposto dell'art. 22 della Legge n. 340 del 24 novembre 2000 che prevede, tra le finalità dei piani urbani di mobilità, l'incremento della capacità di trasporto e l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di Car Pooling e Car Sharing e l'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale . Nel PUMS, tra le linee di indirizzo volte a migliorare la qualità dell'aria, sono inserite l'azione 3.a.2 "Adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici" e la misura operativa 3.a.3.1. "Incentivazione ed estensione del servizio di car sharing".

La gamma dei prodotti car sharing è stata completata con l'introduzione nella Città di Torino del car sharing a flusso libero, che si differenzia dai preesistenti, in quanto i veicoli sono collocati liberamente nell'area di copertura del servizio e non negli appositi stalli dedicati e possono essere utilizzati anche senza prenotazione previa iscrizione al servizio, e rilasciati liberamente su strada nell'area di esercizio, purché in luogo aperto che consenta la localizzazione attraverso segnale GPS. Questa modalità denominata "free floating" è attiva dal mese di aprile 2015 a seguito di adesione da parte delle società Car2go ed Enjoy alla manifestazione di interesse approvata con deliberazione della Giunta Comunale 20 gennaio 2015 (mecc. 2015 00163/006), esecutiva dal 5 febbraio 2015.

Lo sviluppo del car sharing risponde ad esigenze oltre che di promozione di forme alternative alla viabilità anche di miglioramento del traffico veicolare e della qualità dell'aria in ambito urbano. Studi europei svolti in città in cui è stato introdotto il servizio dimostrano una riduzione del 30% del chilometraggio medio annuo ed una riduzione di 8 veicoli per ogni autovettura di car sharing immessa nel circuito, con conseguente abbattimento del traffico veicolare e delle emissioni inquinanti oltre che la dismissione progressiva del parco auto più vetusto.

La Città di Torino è geograficamente situata in una zona di pianura pedemontana, caratterizzata da intenso traffico e dall'accumulo di polveri ed inquinanti, in una condizione di difficile diluizione degli stessi, che trarrebbe beneficio dall'adozione di sistemi di trasporto a basse emissioni gassose e sonore.

E' da sottolineare che riveste carattere di urgenza la predisposizione e l'attuazione di misure idonee al miglioramento della qualità dell'aria, anche in considerazione della messa in mora da parte dell'Unione Europea (Infrazione n. 2015/2043) dell'Italia, tra cui l'area

dell'agglomerato torinese, che ha più volte superato, secondo le rilevazioni degli anni dal 2010 al 2013, i limiti consentiti dalla Direttiva 2008/50/CE per le emissioni di biossido di azoto, inquinante di base nella produzione di ozono, acido nitrico e nitroso, e che si deposita nel suolo sotto forma di piogge acide o mischiato alle precipitazioni, causando danni alla vegetazione, agli edifici oltre che alla salute, essendo responsabile di specifiche patologie alle mucose ed alle vie respiratorie.

In considerazione dello sviluppo che si sta registrando nel settore delle tecnologie nell'ambito della produzione di veicoli elettrici, confermato dagli studi sull'incremento delle vendite di veicoli full-elettric ed ibridi, si può chiaramente affermare che la diffusione della mobilità elettrica può svolgere un ruolo incisivo nella riduzione dei consumi energetici da fonti tradizionali nel settore dei trasporti e può contribuire ad un significativo miglioramento della qualità della vita soprattutto nelle realtà urbane contribuendo fortemente al miglioramento del traffico ed alla riduzione delle emissioni inquinanti. Sistemi di condivisione e di noleggio, integrati in un sistema di trasporto intelligente, potrebbero inoltre creare nuova domanda di mezzi elettrici, favorendo un coinvolgimento attivo degli utenti capace di testimoniare i vantaggi ambientali e pratici di queste nuove tecnologie e costituendo nello stesso tempo un importante strumento culturale per lo sviluppo della mobilità multimodale.

Sin dal 2002 la Regione Piemonte ha incoraggiato l'acquisto di veicoli elettrici, in particolare nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale. Si citano, ad esempio, le due linee gestite con autobus elettrici (linee Star) nel Comune di Torino che, al capolinea, si ricaricano mediante un sistema di ricarica induttiva.

Sul territorio Piemontese inoltre stanno prendendo forma una serie di progetti volti a favorire la mobilità elettrica tra i quali sono sicuramente da segnalare due progetti che riguardano la sperimentazione di una rete di ricarica sulle arterie autostradali: il primo sull'Autostrada del Frejus, è finanziato dalla Commissione Europea e denominato eCo-FEV, l'altro, progetto THOR, prevede la sperimentazione di punti di ricarica veloce su tutto il percorso dell'autostrada Torino-Savona, e nella città di Torino si sta avviando la realizzazione prototipale di una infrastruttura per la ricarica delle vetture elettriche promosso dalla Regione Piemonte, alimentata da pannelli fotovoltaici.

Con Deliberazione della Giunta Regionale 4 agosto 2014, n. 42-232 la Regione Piemonte, inoltre, ha istituito il Tavolo Regionale interdirezionale per la Mobilità Elettrica e la smart mobility, per coordinare l'azione regionale nell'ambito della mobilità elettrica e della smart mobility, nonché per dare attuazione alle previsioni del Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNIRE). Al tavolo tecnico partecipa anche la Città di Torino con la presenza del Mobility Manager, Direttore della Direzione Infrastrutture e Mobilità.

Con tali premesse risulta evidente che il Piemonte, pur non avendo elaborato una strategia unitaria per la diffusione della mobilità elettrica, ha sostenuto interventi puntuali rivolgendo particolare attenzione allo sviluppo di veicoli a bassissime emissioni inquinanti o elettrici.

Per tutto quanto sopra, vista la risposta positiva della cittadinanza all'introduzione delle nuove forme di condivisione dell'utilizzo di vetture e considerato l'alto valore ecosostenibile, sia dal punto di vista ambientale che della mobilità, l'Amministrazione ritiene utile e produttivo per la città intraprendere misure atte a verificare la possibilità tesa all'ampliamento dell'offerta del servizio car sharing, nelle attuali condizioni di mercato, di individuare operatori privati interessati all'esercizio dell'attività di car sharing da realizzare con utilizzo di macchine elettriche EV e alla infrastrutturazione della rete di ricarica. In tale ottica è stato costituito un gruppo di lavoro del Servizio Mobilità ed attivata un stretta collaborazione con i tecnici di IREN S.p.A. e Regione Piemonte.

Si procederà pertanto mediante pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea di un avviso pubblico per manifestazione d'interesse volto ad individuare operatori privati che intendano svolgere nella città di Torino il servizio di car sharing con utilizzo di autovetture totalmente elettriche. I soggetti interessati dovranno provvedere inoltre all'installazione delle infrastrutture di ricarica ed alla loro manutenzione nonchè alla gestione del servizio mediante autovetture completamente elettriche (EV) che dovranno essere nella disponibilità del gestore del servizio a titolo di proprietà, di locazione finanziaria o di locazione senza conducente. Al termine del periodo di concessione l'Amministrazione potrà chiedere la rimozione della rete di ricarica con ripristino dello stato iniziale dei luoghi a cura e spese dell'operatore o acquisirla al proprio patrimonio senza ulteriori oneri.

Gli indirizzi sostanziali di seguito specificati costituiranno le linee guida da approfondire nella manifestazione d'interesse che sarà approvata con determinazione dirigenziale del Dirigente del Servizio Mobilità, a cui dovranno attenersi i soggetti interessati.

Le linee di indirizzo sono le seguenti:

a) oggetto della manifestazione di interesse è la realizzazione e gestione del servizio di car sharing con autovetture interamente elettriche e la relativa rete di ricarica;

b) per l'espletamento del servizio potranno proporsi, mediante la manifestazione di interesse, soggetti sia pubblici che privati di qualunque Stato;

c) il rapporto tra colonnine di ricarica e autovetture per il car sharing non dovrà essere inferiore a 1,7 colonnine per autovettura;

d) tutta la documentazione dovrà essere presentata in italiano e contenere l'istanza di partecipazione ed una mappa con l'indicazione del piano di localizzazione su tutta la Città delle colonnine di ricarica e delle relative aree di sosta delle autovetture, come specificato nell'avviso pubblico di manifestazione di interesse che sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea;

e) la Commissione tecnica che sarà successivamente nominata con determinazione dirigenziale, provvederà alla verifica dell'ammissibilità delle istanze presentate;

f) a seguito di comunicazione di ammissione ogni soggetto dovrà produrre, entro 20 giorni dalla comunicazione stessa, la documentazione tecnica particolareggiata relativa al

piano di infrastrutturazione proposto, con le caratteristiche indicate specificatamente nell'avviso pubblico. La documentazione tecnica richiesta potrà essere presentata anche in piccoli lotti in tempi successivi, purché il primo invio avvenga entro 20 giorni dalla comunicazione di ammissione. La documentazione completa dovrà comunque pervenire entro 60 giorni dalla suddetta comunicazione. Tale documentazione di dettaglio sarà analizzata da tecnici riuniti in Conferenza di Servizi in cui saranno rappresentati tutti i servizi comunali interessati (suolo pubblico, verde pubblico, mobilità, commercio, arredo urbano, polizia municipale), unitamente a rappresentanti di Enti esterni quali Soprintendenza, AEM Distribuzione, Agenzia per la Mobilità e Regione Piemonte, riuniti in seduta congiunta. La distribuzione finale della rete di ricarica sarà quindi determinata dalle esigenze reciprocamente espresse dalle varie parti. Si procederà al rilascio dei pareri separatamente per ogni singolo lotto presentato;

g) il piano di infrastrutturazione dovrà essere esteso su tutta la Città in un'area di copertura di minimo 40 Kmq. che potrà essere successivamente estesa;

h) la realizzazione delle infrastrutture di ricarica potrà essere articolata, a seguito di richiesta esplicita in sede di presentazione dell'istanza di partecipazione, in più anni successivi, da completare complessivamente entro tre anni dalla prima autorizzazione di concessione del suolo pubblico. Nel caso di realizzazione in più anni dovrà essere indicato, per ciascun anno, il numero delle colonnine e delle autovetture disponibili per il servizio di car sharing. In tal caso, entro il primo anno a decorrere dalla data della prima concessione del suolo pubblico dovranno essere realizzate almeno il 10% delle colonnine previste e la messa in servizio del 10% delle autovetture. In ogni caso, a seguito di ciascuna autorizzazione alla concessione del suolo pubblico, la realizzazione delle relative infrastrutture e la messa in servizio delle autovetture corrispondenti dovrà essere completata entro 120 giorni dalla data delle relative autorizzazioni della concessione di suolo pubblico;

i) al termine dei lavori per l'installazione delle infrastrutture dovrà essere fornita una mappa georeferenziata con la rappresentazione esatta degli interventi effettuati, compresi gli allacciamenti sotto terra. (shape file);

j) saranno a carico del partecipante gli oneri per le richieste di concessioni, l'installazione, gli allacciamenti e la manutenzione delle colonnine e la realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale per la delimitazione degli stalli, nel pieno rispetto del codice della strada, dei regolamenti della Città di Torino e delle prescrizioni tecniche nazionali ed europee in tema di elettricità, oltre agli standard tecnologici richiamati dal PNIRE e dalla Direttiva europea 2014/94/UE;

k) al termine del periodo di concessione del suolo pubblico l'Amministrazione potrà chiedere la rimozione della rete di ricarica con ripristino dello stato iniziale dei luoghi a cura e spese dell'operatore o in subordine acquisirla al proprio patrimonio senza ulteriori oneri;

l) visti gli indirizzi della legislazione nazionale a favore della mobilità elettrica e delle reti di ricarica (D.L. 22 giugno 2012, n. 83 convertito nella Legge 7 agosto 2012 n.134, nonché DPCM del 26 settembre 2014 *ex* articolo 17-*septies* del citato decreto) e la recente intesa raggiunta nel corso della seduta della Conferenza Unificata del 16 luglio 2015 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante l'approvazione del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica - Aggiornamento annuale 2015 (PNIRE), in considerazione delle importanti ricadute ambientali e sulla mobilità cittadina derivanti dall'utilizzo di autoveicoli in condivisione ad emissioni zero, come sopra ampiamente descritto, l'Amministrazione ritiene tale iniziativa di utilità sociale comportante anche ricadute positive per la Città. Ai sensi dell'art. 14 comma 1 lett. a) del Regolamento Comunale n. 257 COSAP, ed in analogia con quanto già approvato dalla Giunta Comunale con deliberazione (mecc. 2000 10524/006) che stabiliva per l'occupazione del suolo pubblico a favore delle aree di parcheggio concesse a Car City Club canone pari a zero, si ritiene di concedere l'esenzione totale del canone per l'occupazione del suolo pubblico necessaria per le aree di sosta delle autovetture elettriche e l'installazione delle colonnine di ricarica e le eventuali strutture adibite a punti di registrazione e assistenza alla cittadinanza per un periodo massimo di 20 anni, successivamente rinnovabile;

m) verrà richiesta una polizza per il primo anno a garanzia della realizzazione del 10% delle infrastrutture;

n) i veicoli impiegati nel servizio di car sharing dovranno avere le seguenti caratteristiche:

- veicoli elettrici EV (full-elettric senza nessun dispositivo a combustione);
- appartenere alla tipologia M1 di cui all'articolo 47 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- essere nella disponibilità del gestore del servizio a titolo di proprietà, di locazione finanziaria o di locazione senza conducente;
- garantire un'adeguata autonomia delle batterie per il servizio giornaliero;
- consentire per almeno il 50% dei veicoli un viaggio urbano senza interruzioni per circa 200 chilometri;
- almeno l'80% dei veicoli deve essere omologato per più di due passeggeri;
- essere riconoscibili mediante logo specifico posto in evidenza sull'autovettura, da allegare alla documentazione di partecipazione;
- possedere una copertura assicurativa, per responsabilità civile, con un massimale di almeno Euro 6.000.000,00 per i terzi trasportati, oltre polizza kasko con eventuale franchigia predeterminate a carico dell'utente;

o) il servizio dovrà essere svolto assicurando i seguenti standard prestazionali:

- il servizio dovrà essere assicurato continuativamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24 e dovrà essere garantito per un periodo non inferiore a 3 anni a decorrere

dall’inizio del servizio, con la prima messa su strada, se effettuata a scaglioni;
- il numero complessivo delle colonnine e delle autovetture effettivamente utilizzabili dall’utenza, compreso i veicoli in ricarica, non dovrà mai essere inferiore all’80% delle strutture installate e delle relative autovetture componenti la flotta, come dichiarate da ciascun operatore;
- il servizio dovrà consentire al cliente di lasciare l’autovettura anche in una stazione diversa dalla stazione in cui è stata presa, secondo il modello “classico” e “sola andata”;
- la flotta utilizzata da ciascun gestore dovrà essere composta da un numero di veicoli compreso tra 400 e 500;
- il numero massimo di autovetture complessivamente autorizzabili per tutti gli operatori è di 1500. In caso pervengano richieste per un numero superiore sarà fatta richiesta a ciascun operatore di ridurre proporzionalmente la propria flotta mantenendo costante il rapporto numerico minimo di 1,7 colonnine/autovetture. In caso pervengano richieste inferiori a 1500 autovetture, i soggetti già autorizzati possono richiedere di aumentare la flotta dichiarata e le infrastrutture di ricarica, fermo restando il rispetto del limite complessivo di 1500 veicoli previsti complessivamente in città e mantenendo costante il rapporto numerico minimo di 1,7 colonnine/autovetture;
- tutte le colonnine di ricarica e le relative aree di sosta dovranno essere utilizzabili anche da parte dell’utenza privata proprietari di autovetture full-electric. L’uso contemporaneo da parte di privati dovrà essere disponibile per almeno il 20% del totale delle strutture e delle aree di sosta. L’uso da parte dei privati dovrà essere regolato secondo una gestione dinamica mediante utilizzo di software;
- il gestore del servizio dovrà fornire a tutti gli utenti privati proprietari di autovetture full-elettric, un adesivo con serigrafia uguale a quella dell’identificativo posto sulle autovetture in servizio car sharing; tale identificativo dovrà essere esposto in modo visibile sul cruscotto dell’autovettura full-elettric degli utenti privati che potranno così beneficiare delle aree di ricarica;
- dovrà essere istituito un servizio di call-center sempre attivo 24 ore su 24 a supporto dell'utenza;
- dovrà essere operativo un servizio di prenotazione rapida da effettuarsi a ridosso del momento dell'utilizzo del veicolo, ovvero il veicolo, se libero, potrà essere utilizzato anche senza dover procedere alla prenotazione, secondo modalità stabilite dal gestore del servizio;
- il servizio dovrà essere aperto all'utenza in possesso dei requisiti senza nessun elemento di esclusione (fatte salve le norme disciplinari in relazione ai regolamenti forniti all'atto di iscrizione al servizio);
- i corrispettivi di utilizzo previsti dovranno essere onnicomprensivi, ovvero includere

tutti i costi di esercizio del veicolo;

- con cadenza almeno annuale, dovranno essere effettuate indagini per rilevare il livello di soddisfazione del cliente (customer satisfaction) da concordare con la Direzione Infrastrutture e Mobilità del Comune di Torino, con la quale verranno condivise le metodologie e i risultati finali. L'utilizzo, da parte della Città, dei dati e risultati ricevuti è libero e gratuito;
- potranno essere richiesti al gestore del servizio report semestrali contenenti i dati relativi al numero di abbonati (iscritti, disdetti, attivi, utilizzatori unici, comune di domicilio), durata e percorrenza per singolo veicolo e/o singola corsa, al posizionamento dei veicoli e sui flussi dei percorsi effettuati, numero e localizzazione (anche per zone) dei prelievi e rilasci. I dati suddetti dovranno essere forniti gratuitamente ai competenti uffici della Città di Torino Servizio Mobilità e Divisione Ambiente in formato digitale editabile ed il cui utilizzo da parte della Città sarà libero e gratuito;

p) il soggetto autorizzato a svolgere il car sharing con vetture elettriche dovrà avviare il servizio entro 180 giorni dal rilascio di ogni autorizzazione;

q) verranno estese ai veicoli che svolgeranno il car sharing con autovetture elettriche EV le seguenti agevolazioni:

- la circolazione, a titolo gratuito, nelle aree ZTL centrale, ZTL romana, ad esclusione di tutte le vie e corsie riservate al trasporto pubblico, della ZTL Valentino, delle ZTL pedonali ed aree pedonali;
- parcheggio gratuito nelle zone di sosta a pagamento (strisce blu) gestite da GTT, con esclusione dei parcheggi a pagamento gestiti da altre società private.

r) saranno applicate in sede contrattuale le seguenti penali:

- per mancata messa a disposizione e/o inoltro dei dati statistici, per Euro 500,00 per ogni violazione;
- per mancata messa a disposizione dell'80% delle autovetture, compreso quelle in ricarica, rispetto alla flotta dichiarata per Euro 50,00/giorno veicolo mancante;
- per mancato funzionamento dell'80% dei punti di ricarica, calcolati comprendendo quelli a disposizione dell'utenza privata, per Euro 50,00/giorno per ogni punto di ricarica non in funzione;
- per ritardo di oltre 30 giorni nell'attivazione del servizio del primo anno, se a scaglioni, per Euro 500,00 per ogni mese di ritardo;
- in caso di mancata realizzazione entro 1 anno del 10% delle infrastrutture e attivazione del servizio di car sharing con il 10% delle autovetture si procederà alla revoca delle concessioni del suolo pubblico ed incameramento della relativa polizza a garanzia;
- per recesso dal servizio prima dello scadere dei 36 mesi si procederà alla revoca delle concessioni del suolo pubblico e ad una penale di Euro 100.000,00.

L'Amministrazione Comunale si riserva eventualmente, in base ai primi risultati della sperimentazione, di incrementare successivamente il numero totale dei veicoli in servizio.

Per tutto quanto sopra occorre procedere all'approvazione delle linee di indirizzo sopra descritte, recepite in apposito avviso pubblico per manifestazione di interesse per l'individuazione dei soggetti interessati a svolgere il servizio in parola. Tale avviso sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, sulla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea e all'Albo Pretorio on line del Comune di Torino.

L'Amministrazione Comunale si riserva la facoltà di revocare il provvedimento di autorizzazione all'esercizio del car sharing con autoveicolo elettrici EV nelle ipotesi di accertata non sussistenza dei requisiti indicati, di perdita successiva degli stessi, di mancato rispetto dei prescritti standard minimi di servizio e mancato rispetto delle normative.

Tutto ciò premesso,

LA GIUNTA COMUNALE

Visto che ai sensi dell'art. 48 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, la Giunta compie tutti gli atti rientranti, ai sensi dell'art. 107, commi 1 e 2 del medesimo Testo Unico, nelle funzioni degli organi di governo che non siano riservati dalla Legge al Consiglio Comunale e che non ricadano nelle competenze, previste dalle leggi o dallo Statuto, del Sindaco o degli organi di decentramento;

Dato atto che i pareri di cui all'art. 49 del suddetto Testo Unico sono:
favorevole sulla regolarità tecnica;
favorevole sulla regolarità contabile;

Con voti unanimi, espressi in forma palese;

D E L I B E R A

1) di approvare le linee guida di cui in premessa, che qui si richiamano e formano parte integrante e sostanziale, da utilizzare per la pubblicazione di una manifestazione d'interesse volta ad individuare operatori privati che intendano svolgere nella città di Torino il servizio di car sharing con utilizzo di autovetture totalmente elettriche senza alcun dispositivo di combustione (EV) e che provvedano altresì all'installazione delle infrastrutture di ricarica ed alla loro manutenzione. Al termine del periodo di concessione l'Amministrazione potrà chiedere la rimozione della rete di ricarica con ripristino dello stato iniziale dei luoghi a cura e spese dell'operatore o acquisirla al proprio patrimonio senza ulteriori oneri. Dovrà altresì essere fornita in formato Shape una mappa georeferenziata con la rappresentazione esatta degli interventi effettuati compreso gli allacciamenti sotto terra;
2) di dare mandato al Dirigente del Servizio Mobilità di procedere alla stesura dell'avviso

pubblico per manifestazione di interesse di cui al punto precedente, secondo gli indirizzi indicati in narrativa che qui si intendono richiamati e di adottare gli atti gestionali conseguenti al presente atto;

3) di dare atto che alla scadenza della pubblicazione dell'avviso si procederà con determinazione dirigenziale alla nomina della commissione per la valutazione dell'ammissibilità delle manifestazioni di interesse pervenute. La commissione comunicherà l'accoglimento agli interessati disponendo l'invio della documentazione tecnica particolareggiata, come richiesta nell'avviso pubblico, entro 20 giorni. La documentazione tecnica richiesta potrà essere presentata anche in piccoli lotti in tempi successivi, purchè il primo invio avvenga entro 20 giorni dalla comunicazione di ammissione. La documentazione completa dovrà comunque pervenire entro 60 giorni dalla suddetta comunicazione;
4) di dare atto che la valutazione tecnica delle proposte riguardanti le localizzazioni delle colonnine di ricarica e delle aree di sosta sarà effettuata in sede di Conferenza dei Servizi appositamente convocata, i cui componenti saranno i rappresentanti di tutti servizi interessati (suolo pubblico, verde pubblico, mobilità, commercio, arredo urbano, polizia municipale) unitamente a rappresentanti di Enti esterni quali Soprintendenza, AEM Distribuzione, Agenzia per la Mobilità e Regione Piemonte, riuniti in seduta congiunta. La distribuzione finale della rete di ricarica sarà quindi determinata dalle esigenze reciprocamente espresse dalle varie parti. La Conferenza dei Servizi procederà al rilascio dei pareri separatamente per ogni singolo lotto presentato, anche in sedute distinte;
5) di stabilire che il numero di veicoli totali messo a disposizione da tutti i soggetti interessati non potrà superare, almeno in una prima fase di sperimentazione, le 1500 unità, numero che l'Amministrazione si riserva, in base ai primi risultati della sperimentazione stessa, di incrementare. Il rapporto tra infrastrutture di ricarica e autovetture per il car sharing non dovrà essere inferiore a 1,7 colonnine per autovettura;
6) di stabilire, qualora pervengano manifestazioni di interesse che complessivamente superino il limite di 1500 veicoli, che verrà proposto a tutti gli aggiudicatari di ridurre proporzionalmente la propria flotta mantenendo costante il rapporto numerico minimo di 1,7 colonnine/autovetture. In caso pervengano richieste inferiori a 1500 autovetture, i soggetti già autorizzati possono richiedere di aumentare la flotta dichiarata e le infrastrutture di ricarica, fermo restando il rispetto del limite complessivo di 1500 veicoli previsti complessivamente in città e mantenendo costante il rapporto numerico minimo di 1,7 colonnine/autovetture;
7) di concedere, per le motivazioni sopra descritte che qui si richiamano ed in considerazione dell'utilità sociale e dei benefici ambientali dell'iniziativa comportante anche ricadute positive per la Città, ai sensi dell'art. 14 comma 1 lettera a) del vigente Regolamento Comunale n. 257 COSAP, l'esenzione totale del canone per l'occupazione del suolo pubblico necessaria per le aree di sosta delle autovetture elettriche e

l’installazione delle colonnine di ricarica e delle eventuali strutture adibite a punti di registrazione e assistenza alla cittadinanza, per un periodo massimo di 20 anni, successivamente rinnovabile;

8) di autorizzare la circolazione, a titolo gratuito, nelle aree ZTL centrale, ZTL romana, ad esclusione di tutte le vie e corsie riservate al trasporto pubblico, ZTL Valentino, ZTL pedonali ed aree pedonali;

9) di concedere il parcheggio gratuito nelle zone di sosta a pagamento a raso delimitate da strisce blu gestite da GTT, ad esclusione dei parcheggi a pagamento gestiti da altre società private. Tale gratuità non avrà impatti sul canone parcheggio 2015. Si demanda diversa valutazione per gli anni successivi ove fosse accertato un impatto del servizio sul canone;

10) di stabilire che in sede contrattuale saranno applicate le seguenti penali:
- per mancata messa a disposizione e/o inoltro dei dati statistici, per Euro 500,00 per ogni violazione;
- per mancata messa a disposizione dell’80% delle autovetture, compreso quelle in ricarica, rispetto alla flotta dichiarata per Euro 50,00/giorno veicolo mancante;
- per mancato funzionamento dell’80% dei punti di ricarica, calcolati comprendendo quelli a disposizione dell’utenza privata, per Euro 50,00/giorno per ogni punto di ricarica non in funzione;
- per ritardo di oltre 30 giorni nell’attivazione del servizio del primo anno, se a scaglioni, per Euro 500,00 per ogni mese di ritardo;
- in caso di mancata realizzazione entro 1 anno del 10% delle infrastrutture e attivazione del servizio di car sharing con il 10% delle autovetture si procederà alla revoca delle concessioni del suolo pubblico ed incameramento della relativa polizza a garanzia;
- per recesso dal servizio prima dello scadere dei 36 mesi per euro si procederà alla revoca delle concessioni del suolo pubblico e ad una penale di Euro 100.000,00;

11) di dare atto che il presente provvedimento non viene sottoposto alla preventiva valutazione di impatto economico in quanto l’unico impatto è determinato dal minor introito a titolo C.O.S.A.P. al momento non puntualmente quantificabile, a seguito dell’applicazione dell’esenzione prevista al punto 7) del presente provvedimento (**all. 1**);

12) di dichiarare, attesa l’urgenza, in conformità del distinto voto palese ed unanime, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell’art. 134, 4° comma, del Testo Unico approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

L’Assessore alla Viabilità, Trasporti,
Infrastrutture e Area Metropolitana
Claudio Lubatti

L’Assessore alle Politiche Giovanili e di Integrazione, Suolo Pubblico e Arredo Urbano
Ilda Curti

L’Assessore all’Ambiente, Lavori Pubblici e Verde
Enzo Lavolta

L’Assessore alle Società Partecipate, Politiche per la Sicurezza, Polizia Municipale e Protezione Civile
Giuliana Tedesco

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica.

Il Dirigente Servizio Mobilità
Bruna Cavaglià

p. Il Dirigente di Area Ambiente
(Enrico Bayma)
Giuseppe Conigliaro

Il Dirigente Servizio Pubblicità e Occupazione Suolo Pubblico
Daniela Vitrotti

Il Direttore di Staff Partecipazioni Comunali
Carla Villari

Si esprime parere favorevole sulla regolarità contabile.

p. Il Direttore Finanziario
Il Dirigente Delegato
Alessandra Gaidano

Verbale n. 45 firmato in originale:

IL SINDACO
Piero Franco Rodolfo Fassino

IL SEGRETARIO GENERALE
Mauro Penasso

ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE E DI ESECUTIVITÀ

La presente deliberazione:

1° ai sensi dell'art. 124, 1° comma, del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli EE.LL. (Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267) è pubblicata all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni consecutivi dal 28 settembre 2015 al 12 ottobre 2015;

2° ai sensi dell'art. 134, 3° comma, del Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli EE.LL. (Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267) è esecutiva dall'8 ottobre 2015.