

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 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 CO₂>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 sola 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 CO 2 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 CO 2 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 e' 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 e' 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).