

LA CARTA DI E_MOB 2020

A conclusione dei lavori della 4^a Conferenza nazionale della Mobilità elettrica, tenutasi a Milano dal 9 all'11 novembre nell'ambito di *e-mob 2020*, **dopo aver apprezzato il cambiamento di passo operato in questi ultimi due anni da parte del Governo e dagli Enti Pubblici territoriali**, al fine di rendere più agevole la transizione verso la decarbonizzazione nel settore della mobilità, sono emerse le priorità di questo settore. Nella grande lotta contro il riscaldamento globale non si vince da soli. E nel "Green Deal" il trasporto di merci e persone gioca un ruolo chiave.

In Italia, come in altri paesi europei ad esempio i Paesi Bassi — che da un anno sono Partner internazionale di *e_mob* — si devono fare sforzi grandissimi per raggiungere gli obiettivi *green* prefissati, serve collaborare a livello internazionale e in modo trasversale, scambiando *best practices* e *know how*.

Le priorità condivise dai Promotori sono di seguito proposte e suddivise in cinque macro-aree:

1. **Priorità allargamento parco circolante privato e commerciale:** politiche per agevolare l'acquisto di veicoli elettrici;
2. **Priorità implementazione rete di ricarica aree pubbliche/accessibili al pubblico:** politiche per agevolare l'installazione di infrastrutture di ricarica;
3. **Priorità implementazione rete di ricarica aree private:** politiche per agevolare la filiera di gestione di mezzi elettrici in ambito privato;
4. **Priorità riconversione energetica parco circolante trasporto pubblico:** politiche per agevolare la transizione verso l'elettrico della rete del TPL;
5. **Priorità elettrificazione complessiva mobilità:** politiche di espansione dell'utilizzo di mezzi elettrici a partire dai segmenti a maggior efficacia e praticabilità.

1. Politiche per agevolare l'acquisto di veicoli elettrici

- a. Come noto, la legge di bilancio 2019 ha introdotto un **ecobonus fino a 6.000€ per autovetture con emissioni di CO₂ da 0 a 20 g/km (BEV) e fino a 2.500€ per la fascia 21-60 g/km (PHEV)** per il triennio 2019-2021.
- b. Tale misura si è rivelata utile per sostenere la domanda di veicoli elettrificati e per diffondere la mobilità elettrica nel nostro Paese. È quindi **indispensabile che sia resa strutturale nel tempo, con un orizzonte temporale pluriennale anche dopo il 2021**, e che le **risorse a disposizione siano sempre sufficienti a coprire il fabbisogno del mercato** (es. per il 2021: conferma del budget già allocato pari a **270 milioni** a cui aggiungere i contributi residui non spesi nel 2020).
- c. Congiuntamente a tale misura, sarebbe altresì **auspicabile rifinanziare e prorogare almeno per gli anni 2021 e 2022 l'extrabonus introdotto con il cosiddetto "DL agosto"** che rafforza l'ecobonus, arrivando ai valori riportati in tabella:

COMITATO PROMOTORE

Co ₂	Con rottamazione	Senza rottamazione	Limite prezzo
0-20 g/km	10.000 euro (1)	6.000 euro	50.000 euro IVA escl.
21-60 g/km	6.500 euro	3.500 euro	50.000 euro IVA escl.

(1) nei 10.000 che vengono citati nella tabella sono inclusivi degli incentivi di 2.000 euro statali + 2.000 euro di sconto del concessionario del DL agosto

- d. Il mercato delle autovetture non è l'unico a necessitare supporto. Data la vetustà del parco veicoli oggi utilizzati in ambito urbano, per ottemperare alle esigenze di qualità dell'aria e di sostegno al mercato, si propone di adottare una misura finalizzata al supporto agli investimenti delle imprese e al **rinnovo del parco dei veicoli commerciali**.

Occorre pertanto introdurre una **misura strutturale a partire dal 2021** e valida per i prossimi anni a **sostegno del rinnovo del parco dei veicoli commerciali leggeri N1 e degli autoveicoli speciali di categoria M1 elettrificati**.

- e. Gli auspicabili e ulteriori incentivi economici degli enti territoriali (Regioni e Comuni) **non si devono sommare agli incentivi previsti dal Governo sulle medesime categorie di mezzi**, salvo nelle aree interessate a procedure di infrazione legate alle emissioni inquinanti. In altri termini, i contributi degli Enti territoriali devono essere indirizzati a incentivare i mezzi elettrici di categorie diverse dal trasporto privato individuale: mezzi per il *car sharing*, per i servizi di prossimità e i servizi pubblici, mezzi per il trasporto delle merci, mezzi condominiali condivisi, flotte degli Enti pubblici e delle aziende.
- f. Occorre facilitare l'**introduzione** di veicoli e mezzi elettrici nelle **flotte comunali**, nelle società interne, controllate e partecipate dalla pubblica amministrazione e dai gestori (concessionari) di servizi di pubblica utilità, come indicato **nell'art. 18 comma 10 del D.lgs. del 16 dicembre 2016 n. 257**. Per raggiungere questo obiettivo è necessario innanzitutto **modificare** il Decreto 13 febbraio 2014 (**G.U. n. 58 dell'11 marzo 2014**) con cui il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha stabilito i "Criteri ambientali minimi" (di seguito CAM) per "Affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani", prevedendo che, nelle gare di assegnazione dei servizi esternalizzati di Comuni e loro partecipate, **un punteggio premiante** sia attribuito all'offerente che per la raccolta e il trasporto dei rifiuti prevede l'utilizzo di **veicoli elettrici a emissioni nulle e veicoli ibridi plug-in** a elevata autonomia in elettrico, anche in riferimento al D.lgs. 3 marzo 2011 n. 24 relativo alla valutazione economica delle emissioni.
- g. È 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 e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica. Serve modificare 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 verrebbe normato e controllato efficacemente dagli organi preposti. La colorazione al suolo degli stalli dedicati alla ricarica dovrebbe risultare di colore univoco su tutto il territorio nazionale. Si suggerisce di **utilizzare il colore giallo** che è quello maggiormente utilizzato al momento per evitare

COMITATO PROMOTORE

un'onerosa attività di ricolazione che comporterebbe tempi e costi aggiuntivi e identificata da un pittogramma apposito, che sarà deciso attraverso un decreto ministeriale da emanare entro 60 giorni. **Prevedere il superamento della sola classificazione cubici del motore dei veicoli, rivedere i 60 minuti gratis** prima delle applicazioni della tariffa a tempo prevista dal "DL Semplificazione", che va bene per i sistemi di ricarica accelerati (<22 kW) (*quick*) ma non può andare bene per le ricariche veloci (*fast* <50 kW) e ultraveloci (*ultrafast* >50 kW) dove un tempo congruo potrebbe essere 10 minuti e **inserire la deroga dei mezzi a combustibili alternativi delle 18 t a 19 t** già prevista per i mezzi merci **anche per gli autobus M2 e M3.**

- h. Per quel che riguarda i veicoli di categoria L (ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli) a motorizzazione elettrica è necessario rinnovare l'incentivo previsto dalla legge di bilancio 2019 e successive modificazioni, che scade il 31 dicembre 2020. Il testo della legge di bilancio 2021 in discussione alla Camera prevede in effetti tale rinnovo con dotazione di 150 milioni di euro suddivisi in tranche annuali dal 2021 al 2026. Per consentire una più equilibrata distribuzione delle risorse tra le diverse tipologie veicolari (veicoli di fascia bassa come ciclomotori e scooter e veicoli di fascia alta come i motocicli) **sarebbe opportuno aumentare gli importi** tenendo ferme le attuali percentuali di sconto sul prezzo di vendita.

	Con rottamazione	Senza rottamazione
Percentuale sul prezzo di vendita	40%	30%
Tetto attuale	4.000 euro	3.000 euro
Tetto suggerito	6.500 euro	5.000 euro

2. Politiche per agevolare l'installazione di infrastrutture di ricarica

- a. All'interno della necessaria modifica del PNIRE, **non sono più necessari incentivi pubblici** per sistemi di ricarica destinati a veicoli privati con potenza inferiore ai 22 kW.

La diffusione di sistemi di ricarica a più bassa potenza, con eventuali contributi pubblici, resta comunque necessaria per favorire la mobilità elettrica con particolare riferimento:

- aree di parcheggio d'interscambio gomma/ferro, di parcheggi pubblici a lunga sosta (dove deve essere previsto almeno il 30% di prese di ricarica rispetto al numero di parcheggi messi a disposizione);
- luoghi e/o zone di scarso interesse commerciale per i gestori (zone individuate dalle singole Regioni);

COMITATO PROMOTORE



Comune di
Milano



CITTA' DI TORINO



COMUNE DI
FIRENZE



COMUNE DI
VARESE



Comune di Bologna

- l'elettificazione delle sedi della PA e infrastrutture dedicate al trasporto merci e al *car sharing* (ove ritenuto necessario siano separate da quelle pubbliche per le auto private).
- b. È inoltre fondamentale superare il vincolo imposto dalla normativa sugli aiuti di Stato a livello europeo. La proprietà delle infrastrutture in capo ai comuni è un caso non compatibile con le *best practices* di mercato europee e di sviluppo della mobilità elettrica in Italia e in Europa, e apertamente respinto da tutte le amministrazioni pubbliche, che spesso non sono in condizione di assumersi l'onere del finanziamento e della gestione operativa delle infrastrutture. Sono purtroppo, infatti, molti i casi di infrastrutture di ricarica installate dai Comuni con fondi pubblici non utilizzabili dagli utenti e non gestite correttamente, né aggiornate in base ai trend di mercato.
- c. Deve essere modificato il decreto che prevede la detrazione fiscale del 110% per l'installazione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici, prevedendo la possibilità di installare **tali sistemi di ricarica per il 20% del numero di parcheggi condominiali**, anche se alla data di esecuzione dei lavori **non sono presenti residenti in possesso di veicoli elettrici**, come previsto dal **comma 1 dell'articolo 15 del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257**, che modifica il comma 17-ter della legge n.134/12.
- c. Eventuali contributi per l'installazione di sistemi di ricarica possono essere concessi solo per le Infrastrutture di ricarica ultraveloci in corrente continua (ovvero superiori a 50kW in DC) fino al 50% della spesa e fino ad un massimo di 30.000, fermo restando quanto stabilito al comma a del presente capitolo.
- d. I Comuni devono prevedere nel regolamento per l'installazione di sistemi di ricarica in luoghi pubblici in ambito urbano almeno il **1/4 di sistemi di ricarica in DC, con a disposizione lo spazio per garantire accesso e manovra ad automobilisti diversamente abili**. Inoltre, la collocazione dei sistemi di ricarica deve avvenire preferibilmente in luoghi dove sia fisicamente possibile ricaricare due autoveicoli contemporaneamente con **prese di tipo 2** e una moto con il dispositivo di ricarica di **tipo 3a**. Entro il 31 dicembre 2021 i sistemi di ricarica devono essere dotati di sistemi per il pagamento immediato senza riconoscimento o necessità di sottoscrivere abbonamenti continuativi con un determinato gestore, ad esempio anche con carta di credito virtuale tramite App. Contestualmente è necessario che il Ministero delle Economia e Finanze e/o l'Agenzia delle Entrate confermi l'eliminazione dell'obbligo di emettere fattura a carico dei gestori di ricarica (che sono quindi oggi obbligati a richiedere a qualsiasi utente i dati fiscali necessari all'emissione). Gli operatori di ricarica dovranno continuare a emettere fattura per tutti quegli utenti che lo richiedono.

COMITATO PROMOTORE



Comune di
Milano



CITTÀ DI TORINO



COMUNE DI
FIRENZE



COMUNE DI
VARESE



Comune di Bologna

- e. Modificare l'art. 17-sexies (Disposizioni in materia urbanistica) della 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”. **Occorre inserire anche il termine “secondaria” dopo il termine “primaria”;** Introdurre la seguente frase: “con riferimento alle aree sottoposte a vincolo (paesaggistico, culturale o architettonico), 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)”.

Al fine di favorire e supportare il pieno sviluppo di una rete infrastrutturale capillare e diffusa in maniera omogenea sull’intero territorio nazionale, è necessario modificare l’art. 1 comma 833 della Legge 27 dicembre 2019 n. 160 (Legge di bilancio 2020) esentando tali infrastrutture dal pagamento del canone unico che sostituisce, la tassa per l’occupazione del suolo pubblico (TOSAP) nonché del canone di concessione (COSAP) e ciò in considerazione delle caratteristiche di rilevante interesse pubblico che le stesse rivestono e dei benefici ambientali per la collettività derivanti dallo sviluppo della mobilità elettrica.

- f. Creare una cabina di regia nazionale, sentendo la conferenza Stato/Regioni che possa **monitorare l’avanzamento del PNIRE**, adottare eventuali misure correttive e prevedere uno **sportello unico di informazione ai consumatori**.
- g. In considerazione del fatto che più del 50% dei clienti finali non potrà far affidamento ad una ricarica domestica o presso posto di lavoro, per i sistemi di ricarica diversi dalla domestica, dotati di contatori dedicati, sarà necessario **dare attuazione alle disposizioni introdotte dal comma 12 dell’articolo 57 del DL 76/2020**. La finalità della norma è infatti ampiamente condivisibile: offrire, in una fase di start-up del settore, uno strumento semplice per la riduzione dei costi operativi dei veicoli elettrici attraverso una leva che consenta, al contempo, di accelerare la realizzazione di un’ampia rete di infrastrutture di ricarica pubblica. In tal senso, si sollecitano le istituzioni centrali e il regolatore ad avviare un tavolo di lavoro per individuare modalità attuative semplici, efficaci e rispettose delle norme comunitarie in materia. Si può pensare, ad esempio, a un intervento più mirato, volto esclusivamente a esentare dal pagamento degli oneri generali di sistema e di rete, tipica leva parafiscale utilizzata per attivare politiche di decarbonizzazione nel settore elettrico.
- h. In entrambi i casi, si ritiene che i benefici attribuiti tramite una riduzione dei costi della ricarica potranno essere modulati nel tempo, in maniera da rendere sostenibile la misura e mantenere

COMITATO PROMOTORE

in equilibrio i costi del sistema elettrico, ed è per questo che si chiede per i prossimi tre anni, di **ridurre al 4% l'aliquota IVA sui servizi di ricarica a uso pubblico a supporto del processo di decarbonizzazione.**

- i. Sempre allo scopo di trovare soluzioni per ridurre il costo della ricarica pubblica, occorre inoltre **favorire la diffusione della tecnologia vehicle to grid (V2G) e più in generale vehicle grid integration (VGI o VtoG)**, con lo scopo di integrare i veicoli elettrici con la rete nazionale, abilitando la possibilità di offrire servizi alla stessa rete di distribuzione, per favorire anche l'incremento delle risorse di flessibilità di cui il sistema elettrico necessita per consentire una adeguata integrazione delle fonti rinnovabili, con particolare riferimento a quelle non programmabili. Ciò attraverso un **framework normativo completo, chiaro e favorevole** affinché gli operatori possano al più presto iniziare ad adoperare la tecnologia *vehicle to grid* secondo regole certe e **l'introduzione di appositi incentivi per colmare il differenziale di costo dell'infrastruttura bidirezionale rispetto a quella unidirezionale.**
- l. In considerazione del fatto che, in particolare in una prima fase, una forte accelerazione nella diffusione dei veicoli elettrificati sarà sostenuta dai veicoli delle flotte aziendali, si ritiene necessario estendere la possibilità di beneficiare della detrazione fiscale prevista per le infrastrutture di ricarica domestica (art.16 ter del DL 4 giugno 2013 n. 63 così come convertito dalla Legge 3 agosto 2013 n. 90) anche per le piccole e medie imprese, con caratteristiche applicative coerenti con la tipologia di infrastruttura installata in ambito aziendale (maggiore potenza addizionale e relativi maggiori costi da sostenere).

3. Politiche per agevolare l'uso di mezzi elettrici

- a. Per le ricariche dei veicoli in aree private/domestiche e condominiali non devono essere previsti oneri aggiuntivi rispetto all'installazione di un contatore a uso domestico. Ogni posto auto in ambito condominiale aperto a terzi, per essere definito tale, deve essere dotato – in mancanza di una Wallbox – di presa Tipo 2 e in modo 3°, almeno di una predisposizione per l'installazione di una wallbox.
- b. Per i sistemi di ricarica domestica, dato l'uso prevalentemente notturno che ne viene fatto, sarà necessario dare seguito alla possibilità di estendere, senza costi per l'utente, la potenza disponibile nelle ore di fascia F3; tale provvedimento darà la possibilità di effettuare la ricarica senza gravare sulla rete elettrica, e consentirà di valorizzare la flessibilità della ricarica domestica.

COMITATO PROMOTORE

- c. Agevolare gli interventi di 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* per un utilizzo diretto sulla rete elettrica) o per il recupero e il riciclo dei materiali strategici (terre rare e metalli preziosi) presenti al loro interno.
- d. A vantaggio del consumatore, rendere tutte le infrastrutture, anche se gestite da operatori diversi, facilmente accessibili e interoperabili, secondo protocolli di comunicazione standard (OCPI). Favorire la realizzazione di punti di ricarica rapida e, in presenza di più *mobility service providers*, privilegiare gli operatori in grado di offrire la massima facilità di accesso e **pagamento immediato anche per le ricariche occasionali**. Promuovere l'adozione di sistemi di compensazione (*clearing*) dei pagamenti relativi al servizio a valore aggiunto di ricarica.
- e. Occorre procedere a una riflessione sulle caratteristiche economiche della costruzione delle "comunità energetiche" che, allo stato attuale, non sono particolarmente interessanti per i possessori del veicolo elettrico e per gli operatori di infrastrutture di ricarica pubbliche.

4. Politiche per agevolare la transizione verso l'elettrico della rete del TPL

- a. Le strategie politiche a livello internazionale e nazionale convergono tutte sull'obiettivo di ridurre il livello di inquinamento generato dal settore dei trasporti a livello globale (gas serra) e locale (NOx, particolati fini, benzeni, rumore, ecc.).

Seguendo quanto già annunciato ad esempio dal Comune di Milano e dalla sua azienda di trasporto pubblico, ATM, obiettivo finale è quindi di tendere il più possibile nel trasformare l'intera flotta bus con solo mezzi elettrici a **emissioni zero a partire dal 2030**.

- b. Le imprese a forte consumo di energia beneficiano di agevolazioni sulla spesa relativa alla componente oneri a sostegno delle energie rinnovabili, grazie al Decreto Ministeriale del 21 dicembre 2017 "Decreto Energivori"; tra i beneficiari del decreto, a oggi, non figurano le aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale.

Si chiede quindi che le aziende del TPL vengano ricomprese nel perimetro del "Decreto Energivori" e che venga loro riconosciuta agevolazione pari a quella prevista per le aziende ricomprese nell'Allegato 3; in alternativa si chiede che, con apposita delibera, ARERA riconosca una tariffa agevolata degli "oneri generali relativi al sostegno delle energie da fonti rinnovabili" (Asos) dedicata all'alimentazione elettrica dei mezzi pubblici.

COMITATO PROMOTORE

- c. In analogia a quanto visto con bus e minibus, **prevedere anche per le flotte taxi misure di incentivazione alla sostituzione dei mezzi in elettrico**, rendendola obbligatoria nel breve periodo e preannunciando la necessità di disporre di flotte interamente elettriche nel medio periodo.
- d. I Comuni, per rendere efficace il servizio pubblico, devono prevedere per gli operatori dei servizi di mobilità condivisa (*sharing*, taxi, *car rental*, *car pooling*, ecc.) la possibilità di ricaricare i propri veicoli nelle infrastrutture private, anche ad uso pubblico, ubicate in prossimità di **nodi trasportistici e intermodali** (es. stazioni ferroviarie, parcheggi di scambio, stazioni della metropolitana, ecc.), luoghi che generalmente rappresentano punti nevralgici per la presa e il rilascio dei mezzi.

5. Politiche di espansione dell'utilizzo di mezzi elettrici a partire dai segmenti a maggior efficacia e praticabilità

- a. Occorre rivedere le linee guida ministeriali sui PUMS e devono essere aggiornati i PUMS per il passaggio alla decarbonizzazione della mobilità urbana.
- b. Per la logistica dell'ultimo miglio: **raggiungere, entro il 2025**, l'obiettivo di consegne all'utente finale a **zero emissioni in tutte le zone LEZ e ZTL**. Si ritiene quindi che i soggetti pubblici a cui è indirizzata la presente Carta, ognuno per il proprio ambito di competenza, rivestano un ruolo fondamentale per la diffusione dei veicoli elettrici:
- Comuni: stipulare un accordo uniforme sui privilegi/esenzioni per gli veicoli commerciali a zero emissioni;
 - Autorità Regionali, Nazionali ed Europee: fornire sostegno finanziario per acquistare e utilizzare veicoli commerciali e/o pesanti elettrici finché il mercato non avrà raggiunto il desiderato livello di maturità;
 - Produttori: continuare nello sviluppo e produzione di veicoli commerciali e/o pesanti elettrici che siano in grado di soddisfare i requisiti per la logistica urbana, metropolitana e i servizi di prossimità collegati all'ambito lavorativo.
- c. Prevedere lo sviluppo di un **sistema di bike sharing con biciclette 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 (ad esempio spostamenti casa-scuola e casa-lavoro), sia allo sviluppo turistico e del tempo libero. **Le ciclo/moto stazioni elettriche dovrebbero**

COMITATO PROMOTORE

- essere presenti in prossimità dei parcheggi intermodali, delle stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus, nonché prossime ai siti di interesse turistico.**
- d. Adottare misure regolatorie della circolazione che stimolino la graduale introduzione di veicoli elettrici leggeri (ciclomotori, motocicli, ecc.), come ad esempio l'utilizzo esclusivo delle corsie preferenziali previste nelle città.
- e. Una delle azioni già utilizzata è la **decisione di individuare immediatamente** una finestra oraria dedicata esclusivamente al trasporto merci **su mezzi elettrici nelle aree ZTL e LEZ** (dalle ore 7 alle ore 12 oppure dalle ore 17 alle ore 24), che nelle sperimentazioni attuate ha generato un aumento delle consegne del 53% e della velocità media del 20%, generando benefici economici valutabili in circa € 20.000 annui per veicolo.
- f. In tale ottica è opportuno agevolare l'accesso in aree a pagamento in base al livello di emissione del veicolo (dati presenti nel libretto di circolazione e quindi ottenibili da interrogazione al PRA) e non al tipo di motorizzazione, in modo da avere una regola unica e che premi automaticamente i veicoli elettrici.
- g. Le pubbliche amministrazioni territoriali devono **decidere di ricevere beni e servizi solo da soggetti aventi una flotta, parziale o totale, di veicoli elettrici**; di rinunciare gradualmente alla flotta di proprietà per **utilizzare mezzi in sharing presenti** sul territorio, favoriti anche dal **modello station based** che consente una preventiva prenotazione del mezzo e la presa e rilascio dello stesso in punti prestabiliti all'interno della città, in particolare in prossimità dei nodi trasportistici e di scambio intermodale (es. stazioni ferroviarie e parcheggi scambiatori); **possono procedere alla condivisione con la cittadinanza dei mezzi di proprietà comunale**, soprattutto negli orari di chiusura, usufruendo delle nascenti piattaforme di condivisione delle vetture; incentivare la diffusione di **cargo bike elettriche per la distribuzione delle merci e consegne in città**; si possono prevedere coefficienti minimi ai canoni per l'occupazione di tutto lo spazio pubblico utilizzato per la fornitura del servizio di consegna delle merci.
- h. Le regioni devono introdurre **norme ad hoc legate alla navigazione dei corpi idrici e licenze per mezzi esclusivamente elettrici per la navigazione interna da diporto**; sviluppare piani volti all'infrastrutturazione di sistemi di ricarica presso porti e attracchi; applicare una forte scontistica o la completa gratuità a tempo sui canoni demaniali agli operatori del trasporto nautico non TPL che utilizzano mezzi elettrici.

COMITATO PROMOTORE

6. Best Practice della Pubblica Amministrazione volte allo sviluppo della mobilità elettrica nel proprio territorio

A completamento delle azioni menzionate nei capitoli precedenti della presente Carta è utile elencare i fattori determinanti a disposizione della Pubblica Amministrazione al fine di implementare e accelerare la diffusione dell'e-mobility:

1. **Celerità amministrativa** (come suggerito dal Decreto semplificazione – no SCIA) e esenzione Canone Patrimoniale Unico;
2. **Organicità dell'infrastrutturazione** nel Piano urbano della Mobilità (Siti istituzionali e strategici del territorio comunale; stalli nei centri storici e in prossimità dei siti di interesse turistico e commerciale, e in vicinanza di nodi di interscambio e di viabilità principale del territorio);
3. Incentivi **Immateriali fino al 2025** (accesso gratuito alla ZTL, esenzione dal pagamento nelle Strisce Blu, Parcheggio dedicato, licenze agevolate per Taxi elettrici, integrazione con TPL e regionale);
4. **Vigilanza** continua del rispetto **dell'accessibilità al servizio di Ricarica**;
5. **Elettrificazione** della propria **flotta**, come previsto dall'art.18, comma 10 D.L n.257/16

Il Comitato Promotore:

- **Renato Mazzoncini** – Amministratore delegato **A2A**
- **Arrigo Giana** – Direttore generale **ATM**
- **Camillo Piazza** – Presidente **CLASS Onlus**
- **Giancarlo Morandi** – Presidente **Cobat**
- **Massimo Quaglini** – Amministratore delegato **Edison energia**
- **Francesco Venturini** – Amministratore delegato **Enel X**
- **Stefano Venier** – Amministratore delegato **Gruppo Hera**

COMITATO PROMOTORE