

Comune di Verona

Deliberazione della Giunta Comunale

N. Progr. 315

Seduta del giorno 26 marzo 2024

TOMMASI DAMIANO	Presente
BISSOLI BARBARA	Presente
BENINI FEDERICO	Presente
BERTUCCO MICHELE	Presente
BUFFOLO JACOPO	Presente
CENI LUISA	Assente
FERRARI TOMMASO	Presente
LA PAGLIA ELISA	Presente
SANDRINI ITALO	Assente
UGOLINI MARTA	Presente
ZIVELONGHI STEFANIA	Assente

PRESIEDE
DAMIANO TOMMASI

RELAZIONA
FERRARI TOMMASO

ASSISTE
LUCIANO GOBBI

Oggetto: MOBILITA' E TRAFFICO - APPROVAZIONE DEL PIANO DELLA MOBILITA'
ELETTRICA

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

- il decreto-legge 22 giugno 2012 n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, prevede al Capo IV-bis disposizioni finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica;
- in particolare, l'art. 17-septies prevede che: *"1. Al fine di garantire in tutto il territorio nazionale i livelli minimi uniformi di accessibilità del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.... e' approvato il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica... 3. Il Piano nazionale ha ad oggetto la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nonchè interventi di recupero del patrimonio edilizio finalizzati allo sviluppo delle medesime reti. 4. Il Piano nazionale definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale, sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realta' territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili della congestione di traffico veicolare privato, della criticita' dell'inquinamento atmosferico e dello sviluppo della rete stradale urbana ed extraurbana e di quella autostradale";*
- con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 settembre 2014 è stato approvato il *"Piano infrastrutturale per i veicoli alimentati ad energia elettrica, ai sensi dell'articolo 17-septies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83"*, successivamente aggiornato nel 2015;
- il predetto Piano "ha come obiettivo fondamentale quello di identificare una rete di ricarica che garantisca la circolazione dei veicoli alimentati a energia elettrica (o ibridi plug in) senza soluzione di continuità a partire dalle aree comunali per estendersi alle aree metro politane fino agli ambiti regionali ed extraregionali" e, al fine di conteggiare il numero dei punti di ricarica da installare, prefigura 3 diversi "scenari per lo sviluppo di una rete di ricaricazionale", di seguito riportati:
 - scenario 1 - *"sosta prolungata... caratteristico dei luoghi nei quali i veicoli sostano per lunghi periodi" e per i quali, quindi "i sistemi di ricarica scelti offrono un servizio di ricarica a bassa potenza (ricarica lenta)";*
 - scenario 2 - *"sosta breve"*, tipico dei nodi di trasporto o delle aree commerciali e per i quali, quindi *"i sistemi di ricarica scelti offrono principalmente un servizio di ricarica a media potenza (ricarica accelerata)";*
 - scenario 3 - *"fermata per ricarica"*, per le esigenze di chilometraggio supplementare non previsto e di talune flotte che richiedono necessariamente un ripristino della ricarica in tempi molto rapidi (taxi e veicoli commerciali per uso urbano) e per le quali si prevede un sistema di *"ricarica rapida o veloce"*;
- inoltre il medesimo Piano:
 - tenuto conto delle stime di crescita della diffusione dei veicoli elettrici e *"considerando in prima istanza un fattore di 1:10 tra punti di ricarica e veicoli"* ha fissato i seguenti target nazionali per la ricarica pubblica per l'anno 2020: 4500-13000 punti di ricarica lenta/accelerata + 2000-6000 stazioni di ricarica veloce;
 - ha previsto che *"l'ente locale deve garantire l'interoperabilità tecnologica anche tra infrastrutture di ricarica di diversi soggetti industriali"* ed altresì, *"al fine di fornire uno strumento di supporto agli organi competenti"*, l'istituzione di una Piattaforma

Unica Nazionale sulla quale “convogliare le informazioni delle infrastrutture pubbliche presenti al livello nazionale”;

- stabilisce che “il disegno della rete infrastrutturale di ricarica deve essere inserito come parte integrante di una pianificazione integrata del trasporto urbano ed essere coerente con l’effettivo bisogno delle diverse realtà territoriali” prevedendo all’interno dei Piani della Mobilità e della Logistica una sezione dedicata nella quale si esplicitino le indicazioni e/o le previsioni di sviluppo della mobilità elettrica”, fatta salva “la facoltà degli enti locali di predisporre un Piano ad hoc relativo alla mobilità elettrica” che dovrà essere in linea con le indicazioni fornite dal Piano nazionale;
- nel frattempo, in data 28 ottobre 2014 è stata pubblicata la “Direttiva 2014/94/UE 22 ottobre 2014 del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi” che ha stabilito “un quadro comune di misure per la realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi nell’Unione per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l’impatto ambientale nel settore dei trasporti” ed altresì “requisiti minimi per la costruzione dell’infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti”;

- in particolare, la direttiva prevede:

- all’art. 3 - Quadri strategici nazionali - che: “1. Ciascuno Stato membro adotta un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura...”;
- all’art. 4 - Fornitura di elettricità per il trasporto - che “1. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico in modo da garantire che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri. Il numero di tali punti di ricarica è stabilito tenendo conto, fra l’altro, del numero stimato di veicoli elettrici che saranno immatricolati entro la fine del 2020, indicato nei rispettivi quadri strategici nazionali, nonché delle migliori prassi e raccomandazioni formulate dalla Commissione. Se del caso, si tiene conto delle esigenze particolari connesse all’installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico nelle stazioni di trasporto pubblico”;
- con decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, di attuazione della predetta direttiva 2014/94/UE, è stato adottato il Quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti , articolato in n. 4 sezioni tra cui la sezione relativa alla fornitura di elettricità per il trasporto “costituita dal Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica – Pnire, previsto dall’art. 17-septies del decreto legge 22 giugno 2012 n. 83 convertito dalla legge 7 agosto 2012 n. 134;

Premesso altresì che:

- con decreto legge n. 76 del 16 luglio 2020, convertito dalla legge n. 120 del 11 settembre 2020 e successive modifiche, sono stati posti obiettivi ulteriori per quanto riguarda l’installazione di infrastrutture pubbliche di ricarica;

- in particolare l’art. 57 prevede:

- al comma 6, che i “soggetti che acquistano o posseggono un veicolo elettrico... possono inserire i dati sulla Piattaforma Unica Nazionale ... con particolare riguardo alla zona e all’indirizzo di residenza e di parcheggio abituale e all’eventuale disponibilità, in tali ambiti, di punti di ricarica su suolo privato”;
- al comma 7, che “con propri provvedimenti, adottati in conformità ai rispettivi ordinamenti, i comuni disciplinano la programmazione dell’installazione, della realizzazione e della gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso In tal ambito i comuni possono prevedere, ove tecnicamente possibile, l’installazione di almeno un punto di ricarica ogni sei veicoli elettrici immatricolati in relazione ai quali non risultino presenti punti di ricarica disponibili nella zona indicata con la comunicazione di cui al comma 6 e nel caso in cui il proprietario abbia dichiarato di non disporre di accesso ai punti di ricarica in ambito privato”. Per le finalità programmatiche di cui al primo periodo, i comuni accedono alle informazioni presenti sulla piattaforma unica nazionale ...”;
- per l’operatività della predetta Piattaforma Unica Nazionale, che al momento non è ancora attivata, è stato emanato il decreto del Ministero dell’Ambiente e della sicurezza energetica del 16 marzo 2023, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 118 del 23 maggio 2023;
- il suindicato art. 57 disciplina anche le modalità di rilascio delle autorizzazioni all’installazione dei punti di ricarica prevedendo:
 - al comma 8, che “... *I comuni possono consentire, anche a titolo non oneroso, la realizzazione e gestione di infrastrutture di ricarica a soggetti pubblici e privati anche prevedendo una eventuale suddivisione in lotti, da assegnare mediante procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie. Resta fermo che un soggetto pubblico o privato può comunque richiedere al comune l’autorizzazione per la realizzazione e l’eventuale gestione delle infrastrutture di ricarica anche solo per una strada o un’area o un insieme di esse. Nel caso in cui l’infrastruttura di ricarica, per cui è richiesta l’autorizzazione, insisti sul suolo pubblico o su suolo privato gravato da un diritto di servitù pubblica, il Comune pubblica l’avvenuto ricevimento dell’istanza di autorizzazione nel proprio sito internet istituzionale e nella Piattaforma unica nazionale di cui all’articolo 8, comma 5, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, dal momento della sua operatività. Decorsi quindici giorni dalla data di pubblicazione, l’autorizzazione può essere rilasciata al soggetto istante. Nel caso in cui più soggetti abbiano presentato istanza e il rilascio dell’autorizzazione a più soggetti non sia possibile ovvero compatibile con la programmazione degli spazi pubblici destinati alla ricarica dei veicoli elettrici adottata dal comune, l’ottenimento della medesima autorizzazione avviene all’esito di una procedura valutativa trasparente che assicuri il rispetto dei principi di imparzialità, parità di trattamento e non discriminazione tra gli operatori”;*
 - al comma 14-bis che “*ai fini della semplificazione dei procedimenti, il soggetto che effettua l’installazione delle infrastrutture per il servizio di ricarica dei veicoli elettrici su suolo pubblico presenta all’ente proprietario della strada l’istanza per l’occupazione del suolo pubblico e la realizzazione dell’infrastruttura di ricarica e per le relative opere di connessione alla rete di distribuzione concordate con il concessionario del servizio di distribuzione dell’energia elettrica competente. Le procedure sono soggette all’obbligo di richiesta semplificata e l’ente che effettua la valutazione, come previsto dall’articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, rilascia entro trenta giorni un provvedimento di autorizzazione alla costruzione e all’occupazione del suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica, che ha una durata*

minima di dieci anni, e un provvedimento di durata illimitata, intestato al gestore della rete, per le relative opere di connessione”;

Rilevato che l'art. 1, comma 1, lett. e) del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito dalla legge 9 novembre 2021 n. 156, ha introdotto all'art. 158, comma 1, del Codice della Strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la lettera h-ter che così dispone: *“la fermata e la sosta sono vietate negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto e' previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'art. 2, comma 1, lett. e) del decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257”;*

Rilevato altresì che:

- con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile n. 215 del 19 maggio 2021 sono stati stabiliti i criteri di ripartizione delle risorse stanziate per gli anni dal 2021 al 2023 per il *“Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate”* di cui all'articolo 202, comma 1, lettera a) del decreto n. 50/2016, prevedendo l'assegnazione di risorse anche a favore dei Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti prioritariamente per la predisposizione dei PUMS e dei Piani strategici triennali del territorio oppure per la predisposizione di Progetti di Fattibilità o di Project Review riferiti a progettazioni di opere contenute in tali strumenti di pianificazione;
- con deliberazione della Giunta comunale n. 400 del 5 ottobre 2021 è stata approvata la richiesta di ammissione al suindicato finanziamento da destinare allo sviluppo di progetti di fattibilità tecnico economica, nonché di piani di dettaglio legati ad opere e azioni contenute nel PUMS adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 347 del 22 ottobre 2020, includendo nella richiesta anche la redazione del Piano della Mobilità Elettrica per un importo di euro 51.000,00;
- con decreto n. 15865 del 2 dicembre 2021 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile la proposta del Comune di Verona è stata integralmente ammessa a finanziamento e, pertanto, con determinazione dirigenziale n. 1030 del 16 marzo 2022 la Direzione Traffico e Mobilità, esperite tutte le procedure di gara, ha affidato il servizio di redazione del Piano della Mobilità Elettrica alla società Steer Davies & Gleave Limited;
- la società incaricata ha trasmesso in data 15.12.2022 lo schema di Piano della Mobilità Elettrica, già esaminato e verificato dagli Uffici della Direzione Mobilità e Traffico;
- in sintesi il predetto Piano, partendo dalle indicazioni formulate nel PUMS adottato con deliberazione della Giunta Comunale n. 347 del 22 ottobre 2020 – poi confermate, per gli aspetti relativi alla mobilità elettrica nel PUMS approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 12 ottobre 2023 - individua gli scenari di intervento prospettici da sviluppare in ambito comunale nel breve-medio periodo (2023-2030) e basandosi - in assenza dei dati e delle informazioni ricavabili dalla Piattaforma unica nazionale, al momento non ancora operativa - sulla stima dell'evoluzione del parco auto elettrico a Verona e considerando vari fattori (diverse tipologie di utenza presenti nel territorio; previsioni su chilometraggio medio per tipologia di utenza; allocazione del fabbisogno energetico tra ricarica domestica e pubblica; stima del fabbisogno energetico relativo alla sola rete di ricarica pubblica comunale) definisce le necessità dei punti di ricarica pubblica al 2025 e al 2030

ipotizzando due possibili “*strategie di infrastrutturazione*” a disposizione dell’Amministrazione:

- la strategia di “*alta diffusione*”, che valorizza la distribuzione capillare dell’infrastruttura di ricarica e garantisce una maggiore offerta di “ricarica lenta”;
- la strategia di “*alta potenza*”, che prevede di concentrare le infrastrutture in “poli di ricarica” all’interno dei parcheggi di interscambio/poli attrattori - che si ipotizza presentino il 70% delle ricariche accelerate e veloci - con un minor impatto sul territorio;
- in particolare, per quanto riguarda la strategia di “*alta diffusione*” si prevede l’installazione, indicativamente nel 2025 e nel 2030, di n. 164 e n. 462 colonnine di ricarica pubblica, con un rapporto tra veicoli elettrici e punti di ricarica pari a 19 e a 22 mentre nello scenario di “*alta potenza*” si prevede l’installazione, indicativamente nel 2025 e nel 2030, di n. 146 e n. 402 colonnine di ricarica pubblica, con un rapporto tra veicoli elettrici e punti di ricarica pari a 21 e a 26, rapporti, in entrambi i casi, in linea con i livelli di Gran Bretagna (19), Germania (21) e Norvegia (26);
- in ragione delle diverse categorie di utenza attuali e potenziali, nel Piano è stata altresì effettuata la ripartizione tra diverse tipologie di colonnine, così definite: tipologia “lenta”, fino a 7 KW; tipologia “accelerata”, fino a 22 kw, tipologia “veloce”, fino a 50 kw, , prevedendo la possibilità, per quest’ultima tipologia di infrastrutture, “*di rendere opzionale, a parità di condizioni, l’installazione e gestione di colonnine capaci di erogare potenze superiori anche in relazione all’attesa evoluzione tecnologica che riguarderà il settore delle auto elettriche*”;
- nel Piano è stata anche effettuata – sulla base di criteri che tengono conto sia della tipologia di potenza di ricarica che del target di utenza - la ripartizione delle nuove colonnine di ricarica delle auto elettriche all’interno dei singoli quartieri;
- inoltre, il predetto Piano, per supportare le azioni previste nel “Biciplan” del PUMS a favore del “cicloturismo”, prevede l’installazione di una serie di colonnine di ricarica per biciclette elettriche in corrispondenza delle aree a maggiore concentrazione turistica di Verona;

Considerato che:

- con deliberazione della Giunta comunale del 3 agosto 2022, n. 715 è stato dichiarato “*lo stato di emergenza climatica*” e l’Amministrazione si è impegnata a porre in atto azioni di tutela dell’ambiente e di contrasto all’emergenza climatica, nei settori della pianificazione urbana, della mobilità, della costruzione e gestione degli edifici, della gestione energetica cittadina;
- l’Amministrazione comunale ritiene obiettivi prioritari il risanamento e la tutela della qualità dell’aria, tenuto conto delle importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull’ambiente riconoscendo che la mobilità elettrica presenta elevate potenzialità in termini di riduzione locale dell’inquinamento sia atmosferico sia acustico e offre la possibilità di numerose applicazioni a livello urbano, tra le quali la mobilità privata su due e quattro ruote, il trasporto pubblico, la logistica;
- il predetto Piano della Mobilità Elettrica rappresenta un efficace strumento per la realizzazione di una rete di infrastrutture di ricarica elettrica adeguata alle esigenze future della mobilità elettrica della città e che possa supportare e incentivare il passaggio dai mezzi convenzionali a quelli elettrici;
- peraltro, nell’ottica di assicurare un efficace sviluppo della rete delle infrastrutture di ricarica limitando il consumo di suolo pubblico, questa Amministrazione ritiene di optare per la strategia di infrastrutturazione di “*alta potenza*”, con la conseguenza che non verranno autorizzate richieste di

installazione di colonnine elettriche non conformi alle previsioni del Piano relative a detta “strategia”;

Considerato inoltre che, in ragione dell’evoluzione tecnologica e della richiesta da parte del mercato di punti di ricarica rapida in corrente continua, la Direzione Mobilità e Traffico ha predisposto apposita Appendice n. 1 al predetto Piano della Mobilità Elettrica, in allegato, relativa alla distribuzione dei punti di ricarica pubblici “fast e ultra fast” con potenze uguali o superiori a 90Kw;

Considerato altresì che, in relazione all’attesa evoluzione tecnologica che riguarderà il settore delle auto elettriche, si ritiene opportuno, come proposto nel Piano, prevedere la possibilità, a parità di condizioni previste per la tipologia di colonnine “veloci” fino a 50kw, di installare colonnine capaci di erogare potenze superiori fino ad un massimo di 90kw;

Ritenuto, a garanzia di un ordinato sviluppo della rete delle predette infrastrutture, di approvare il Piano della Mobilità Elettrica, redatto dalla Società incaricata Steer Davies & Gleave Limited e integrato dall’Appendice n. 1 predisposta dalla Direzione Mobilità e Traffico, subordinatamente alle seguenti ulteriori condizioni:

1. ogni operatore autorizzato attui il principio di “interoperabilità” tra i vari sistemi;
2. non sia prevista l’installazione di ulteriori colonnine di ricarica all’interno della ZTL;
3. sia prevista, nell’ottica di una maggiore distribuzione capillare, ad eccezione dei punti di ricarica “fast e ultra fast”, una distanza minima tra le colonnine dei vari concessionari di 150 metri;
4. sia previsto che gli operatori economici metteranno a disposizione, ogni 10 posti auto o colonnine installate, un modulo di riparazione/manutenzione per biciclette e una stazione di ricarica per biciclette elettriche o, in alternativa, su richiesta della Direzione Mobilità e traffico, specifici servizi e forniture per la “soft mobility” (rastrelliere, moduli di riparazione biciclette, segnaletica dedicata, ecc...), di valore equivalente; in caso di posti auto inferiori o superiori alla decina, il valore dei servizi e delle forniture per la “soft mobility” sarà parametrato al numero dei posti auto effettivamente autorizzato;
5. la Direzione Mobilità e Traffico provveda al periodico monitoraggio dell’evoluzione del parco delle auto elettriche a Verona, anche avvalendosi delle informazioni ricavabili dalla Piattaforma unica nazionale, una volta attivata, al fine dell’eventuale adeguamento e aggiornamento del Piano in questione;
6. gli Uffici competenti provvedano, nel rispetto del Piano e delle condizioni suindicate, all’istruttoria delle richieste di installazione delle colonnine seguendo l’ordine cronologico di presentazione e secondo le modalità previste dai commi 8 e 14-bis dell’art. 57 del decreto legge n. 76/2020, convertito dalla legge n.120/2020 e successive modificazioni;

Visti:

- la relazione amministrativa della Direzione Mobilità e Traffico, in allegato, da cui risulta che dal presente provvedimento non derivano oneri a carico del bilancio comunale;
- l’art. 48, comma 2, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i. - Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali;

Preso atto dei pareri formulati sulla proposta di deliberazione in oggetto dal Dirigente della Direzione Mobilità e Traffico e dal Responsabile del Servizio finanziario, in allegato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

Su proposta dell'Assessore alla Mobilità;

A voti unanimi;

D E L I B E R A

1. di approvare il Piano della Mobilità Elettrica - "E-Plan", in allegato, redatto dalla Società incaricata Steer Davies & Gleave Limited e integrato dall'Appendice n. 1, in allegato, predisposta dalla Direzione Mobilità e Traffico, secondo l'ipotesi della strategia di "alta potenza" e alle ulteriori condizioni riportate nelle premesse del presente provvedimento, prevedendo altresì la possibilità, a parità di condizioni previste per la tipologia di colonnine "veloci" fino a 50 kw, di installare colonnine capaci di erogare potenze anche superiori fino ad un massimo di 90 kw;
2. di dare atto che gli Uffici competenti provvederanno all'istruttoria delle richieste di installazione delle colonnine seguendo l'ordine cronologico di presentazione e secondo le modalità previste dai commi 8 e 14-bis dell'art. 57 del decreto legge n. 76/2020 e s.m. i. nel rispetto del Piano e delle condizioni previste al precedente punto n. 1);
3. di dare atto altresì, come risulta dalla relazione amministrativa della Direzione Mobilità e Traffico, in allegato, che dal presente provvedimento non derivano oneri a carico del bilancio comunale
4. di dichiarare, a voti unanimi, il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e successive modificazioni;

Il Dirigente Responsabile della Direzione Mobilità e Traffico e il Dirigente della Direzione Patrimonio provvederanno, per la parte di rispettiva competenza, all'esecuzione del presente provvedimento.

IL SINDACO
Firmato digitalmente da:
DAMIANO TOMMASI

IL SEGRETARIO GENERALE
Firmato digitalmente da:
LUCIANO GOBBI