

DISCIPLINA PER L'INSTALLAZIONE, LA REALIZZAZIONE E LA GESTIONE DI STRUTTURE DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI A PUBBLICO ACCESSO

(ai sensi del decreto - legge 16 luglio 2020, n.76, coordinato con la legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120 recante: «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale.»)

PREMESSO che:

- una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane in Europa è legato alle emissioni in atmosfera dei veicoli a combustione interna, come evidenziato da numerosi studi sul tema;
- a partire dal 2010 la Commissione Europea ha sollecitato gli Stati Membri ad adottare politiche volte a diffondere la mobilità elettrica al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, tutelare la salute dei cittadini e migliorare l'ambiente circostante;
- un presupposto fondamentale per lo sviluppo della mobilità elettrica è la costruzione di una rete di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici diffusa sul territorio;

1. Definizioni

Per le rispettive definizioni si fa riferimento a quanto indicato dalla **direttiva 2014/94/UE** e dal **decreto legislativo n. 257 del 2016**.

2. Riferimenti normativi

- **direttiva 2014/94/UE** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (meglio conosciuta come **Direttiva AFID - Alternative Fuels Infrastructure Directive**);
- **legge n. 134 del 7 agosto 2012**, Art. 17 septies, comma 1 (meglio conosciuta come **PNIRE - Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica**);
- decreto legislativo n. 257 del 2016;
- decreto ministeriale del 3 agosto 2017;
- d.l. 16 luglio 2020 n. 76, Art. 57., C. 6;
- Art. 7, d.lgs. 285/1992 - Codice della Strada;

3. Ambito di applicazione

La presente disciplina in applicazione alle norme di cui al decreto - legge 16 luglio 2020, n.76, coordinato con la legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120 recante: «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale.», intende regolamentare le modalità di installazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso.

La presente regolamentazione si applica in particolare ai punti di ricarica localizzati in spazi di cui all'art. 57 comma 2 di seguito richiamati:

- lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;
- all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico.
- all'interno delle aree private aperte al pubblico la presente disciplina sarà finalizzata a delineare le componenti tecniche di erogazione del servizio che nel rispetto delle norme di riferimento garantiscano i principi di:
 - accessibilità, in modo non discriminatorio, a tutti gli utenti stradali esclusivamente per la sosta di veicoli elettrici in fase di ricarica;
 - garantire una fruizione ottimale dei singoli punti di ricarica.

4. Previsione localizzativa

Le installazioni di infrastrutture di ricarica nel Comune di Correzzana dovranno essere eseguite nel rispetto del principio di copertura territoriale e quindi di una omogenea distribuzione nel territorio comunale.

Al fine del predetto scopo si individuano i seguenti criteri localizzativi:

- aree di interscambio fra trasporto pubblico privato;
- nodi di connessione fra viabilità principale e zone abitative;
- significativa presenza di uno o di un insieme di centri di interesse (scolastico/culturale, produttivo, sportivo/ricreativo, commerciale).

Nella tabella di seguito riportata sono stati individuati n. tre potenziali aree di **proprietà comunale** per la localizzazione delle stazioni di ricarica. Le predette previsioni sono meglio rappresentate nell'allegata tavola di localizzazione e rappresentano una indicazione orientativa per la definizione degli effettivi progetti di realizzazione dei punti di ricarica su area **pubblica**.

La tabella individua per ogni sito ipotizzato la dotazione minima obbligatoria di strutture di servizio e di punti di ricarica da realizzare in ogni sito localizzato. Anche nel caso in cui, in sede di progettazione esecutiva gli operatori provvederanno a definire localizzazioni alternative ai siti proposti, dovranno comunque assicurare la predetta dotazione minima di due punti di ricarica per ogni sito realizzato.

n° postazione	indirizzo	n° colonnine	n° punti di ricarica
1	Parcheggio pubblico via Principale adiacente Centro Sportivo	1	2
2	Parcheggio pubblico Via Kennedy adiacente Centro Commerciale	1	2
3	Parcheggio pubblico Via Galilei adiacente area produttiva	1	2

Al fine di perseguire una omogenea distribuzione territoriale e al fine di raggiungere una copertura di servizio di un punto di ricarica ogni 1000 abitanti, è prescritto che ogni operatore dovrà perseguire la differenziazione degli interventi ad una pluralità di luoghi. È altresì perseguita la differenziazione delle proposte commerciali mediante la limitazione di un massimo numero di punti di ricarica per operatore e/o ente di gestione.

5. Caratteristiche delle infrastrutture di ricarica in aree pubbliche o aperte al pubblico

Ogni infrastruttura di ricarica, al fine di ottimizzare il servizio, deve essere dotata di:

- colonnina di sostegno dei punti di ricarica;
- n. 2 punti di ricarica di cui almeno uno a “potenza elevata” (superiore ai 22 kW);
- prese di connessione atte a garantire l'interoperabilità delle infrastrutture di ricarica con i diversi standard attualmente in uso dalle case automobilistiche;
- spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici, nel rispetto delle norme del codice della strada, in pari numero ai punti di ricarica;
- pannello informativo nel quale siano riassunte le condizioni d'uso e le tariffe da applicare per la fruizione del servizio. Dette informazioni sono obbligatorie anche in caso siano in uso sistemi digitali di gestione dei punti di ricarica;
- numero d'emergenza per chiamata telefonica da rete fissa o mobile.

È altresì d'obbligo nella realizzazione delle infrastrutture di ricarica il rispetto delle barriere architettoniche assicurando che ogni attrezzatura, manufatto e/o apparecchiatura anche in fase di ricarica non intralci la fruizione dello spazio pubblico al libero passaggio pedonale ed alla deambulazione di persone portatrici di disabilità.

Sono da preferire altresì soluzioni che assicurino l'utilizzo dei punti di ricarica anche da persone portatrici di disabilità motorie. Al tal fine si rimanda per le definizioni di standard di progettazione alle norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.

6. Condizioni d'uso delle infrastrutture di ricarica su aree pubbliche o aperte al pubblico

In applicazione ai principi delineati dalla direttiva europea e dalle norme nazionali ogni infrastruttura di ricarica dovrà rispondere anzitutto a requisiti di interoperabilità a garanzia della libertà di mercato e dell'efficienza di servizio, consentendo l'uso dell'infrastruttura a tutti gli utenti senza alcun genere di esclusività per i soli abbonati.

I principi attraverso i quali si intende garantire l'interoperabilità sono i seguenti:

- in linea con la direttiva 2014/94/EU i gestori si impegnano a favorire l'implementazione della funzione di roaming con gli altri operatori attivi nel territorio dell'Unione Europea nel campo della ricarica di veicoli elettrici.
- i gestori si impegnano inoltre a favorire l'adesione e l'integrazione della propria rete di infrastrutture con sistemi applicativi web/smartphone, per la geolocalizzazione delle colonnine e il pagamento digitale della ricarica, attivi e operanti nel territorio dell'Unione Europea.
- metodi di pagamento: al fine di rendere accessibile il servizio di ricarica a tutti i potenziali utenti, siano essi fruitori regolari (privati o pubblici), oppure occasionali, in aggiunta ai sistemi di pagamento che ogni gestore intenderà adottare (app, tessera, etc.) è anche richiesta la possibilità per l'utente di pagare tramite carta di credito contactless o comunque con sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti.
- Le strutture di ricarica e gli stalli di sosta posti in prossimità di esse sono accessibili solo a veicoli alimentati a energia elettrica. In ogni caso, per garantire un turnover adeguato alle strutture di ricarica ed evitare che esse si rivelino inaccessibili a causa di veicoli indebitamente parcheggiati negli stalli destinati alla ricarica, si ritiene necessario regolare la sosta per le auto in ricarica presso le colonnine d'uso pubblico come segue:
 - la sosta è vietata ai veicoli, pur alimentati ad energia elettrica, che non siano effettivamente in fase di ricarica;
 - la sosta è consentita fino a un massimo di 60 minuti ai veicoli alimentati ad energia elettrica che siano in fase di ricarica presso i punti di ricarica a potenza elevata (oltre 22 kW);
 - la sosta è consentita fino a un massimo di 2 ore, dalle ore 7.00 alle ore 22.00, ai veicoli alimentati ad energia elettrica che siano in fase di ricarica presso i punti di ricarica a potenza standard (da 3,7 kW fino a 22 kW).
- sono incentivati sistemi intelligenti di controllo della ricarica che prevedano a norma dell'articolo 57 comma 5 d.L. 16 luglio 2020 n. 76 s.m.i. l'applicazione di tariffe di ricarica mirate a disincentivare l'impegno della stazione oltre un periodo massimo di un'ora dal termine della ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, ad eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257

Dovrà essere introdotta l'adozione di un modello di pagamento a consumo, basato sui kWh di energia e sul tempo utilizzati dall'utente nel corso della propria ricarica, finalizzato anche a disincentivare soste per la ricarica prolungate oltre il tempo massimo consentito, in modo da garantire l'opportunità di ricarica a più utenti. Le tariffe applicate devono essere comunicate in maniera chiara e trasparente a tutti gli utenti prima dell'effettuazione della ricarica. Ogni concessionario dovrà garantire ai propri clienti un servizio di assistenza tecnica e commerciale (telefonico o tramite app o web) e dovrà comunicare gli orari di disponibilità e le modalità di accesso a tale servizio.

Il servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica dovrà essere attivo continuamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24. Ogni infrastruttura di ricarica dovrà essere in comunicazione con il centro di controllo sviluppato dall'operatore. Dovrà essere garantito il corretto e continuativo funzionamento delle infrastrutture di ricarica, il cui stato dovrà essere monitorato dall'operatore in tempo reale. In caso di guasto o malfunzionamento delle infrastrutture dovrà essere data immediata comunicazione alla clientela.

Dovrà essere garantita un'idonea manutenzione ordinaria e straordinaria ai fini della sicurezza degli utenti e del contenimento dei guasti, nonché la necessaria manutenzione straordinaria per il pronto ripristino della funzionalità delle infrastrutture di ricarica in caso di guasto, danneggiamento o vandalismo.

7. Concessione di aree pubbliche per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica

In richiamo alle norme in materia di concessione di spazi pubblici ed in richiamo alla presente disciplina per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica, il Comune prevede l'avvio di procedure di consultazione del mercato per l'assegnazione in concessione delle aree di cui al precedente articolo art. 4.

Le concessioni saranno regolate da apposito contratto/protocollo di gestione che disciplinerà fra l'altro:

- Tempi di attivazione del servizio;
- durata della concessione da un minimo di 6 ad un massimo di 9 anni;
- versamento della tassa di occupazione suolo pubblico calcolata secondo le modalità stabilite all'art. 57 commi 9 e 10 del d.L. 16 luglio 2020 n. 76 s.m.i.;

- valore delle tariffe applicate con adeguamento automatico alle condizioni di determinazione prescritte da ARERA in applicazione dell'art. 57 comma 12 del d.L. 16 luglio 2020 n. 76 s.m.i.;
- condizioni di revoca della concessione in caso di mancata attivazione del servizio entro i tempi prestabiliti e di mancato rispetto di prevalenti condizioni normative;
- stipula di adeguate polizze assicurative.

8. Presentazione delle candidature per la concessione di aree pubbliche finalizzate all'installazione, realizzazione e gestione di infrastrutture di ricarica

La candidatura, completa di tutti gli elaborati, va inviata tramite pec comune.correzzana@pec.regione.lombardia.it La data di arrivo presa a riferimento sarà quella di ricezione della pec.

Entro i tempi stabiliti dall'avviso, il privato interessato dovrà presentare propria proposta di candidatura per la realizzazione di una o più postazioni fra quelle individuate all'art.4. della presente disciplina.

L'interessato potrà altresì proporre, entro i tempi di presentazione, variazioni alla localizzazione delle postazioni supportata da apposita motivazione nel rispetto comunque dei principi localizzativi di cui al richiamato art. 4.

Ai fini della candidatura vengono richiesti i seguenti documenti minimi estratti da quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 3 agosto 2017, Allegato 1:

1) Documento di inquadramento del progetto contenente:

- a) la descrizione del progetto: progetto comunitario, progetto nazionale, investimento privato, ecc.;
- b) il numero delle infrastrutture di ricarica previste dal progetto;
- c) le motivazioni sottese alla scelta delle localizzazioni proposte;
- d) piano tariffario sino alle condizioni di determinazione prescritte da ARERA in applicazione dell'art. 57 comma 12 del d.L. 16 luglio 2020 n. 76 s.m.i.;
- e) l'indicazione del soggetto che provvederà della gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica;
- f) le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste;
- g) cronoprogramma inclusivo di indicazione dei tempi di fine lavori, operatività dell'infrastruttura di ricarica sia in termini tecnici (funzionalità) che di regolamentazione dell'area che ospita l'infrastruttura e lo/gli stalli di sosta riservati alla ricarica così come previsto dall'art. 17, comma 1 del decreto legislativo n.257 del 16 dicembre 2016;

2) Relazione sulle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura di ricarica che deve contenere almeno le dimensioni, i colori, l'interfaccia con l'utente, gli standard delle prese di cui allegato del decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016, le modalità di accesso e pagamento, eventuale upgradabilità del software del sistema di gestione, smaltimento delle apparecchiature a fine vita.

I punti di ricarica realizzati in aree pubbliche o private aperte ad uso pubblico devono assicurare l'interoperabilità tra i sistemi di ricarica.

Le domande pervenute nei termini previsti saranno valutate in ordine di arrivo. L'Amministrazione Comunale si riserva la facoltà di richiedere eventuali chiarimenti e integrazioni alla documentazione presentata.

Il Comune di Correzzana procederà alla stesura di una graduatoria e alla successiva concessione di suolo pubblico come previsto dall'art. 7 del presente atto in favore delle proposte valutate meritevoli, concessione che sarà subordinata all'acquisizione del titolo edilizio ai sensi del DPR n. 380/2001, al completamento della documentazione minima richiesta dal Decreto Ministeriale del 3 agosto 2017, Allegato 1 e al deposito della documentazione tecnica e di sicurezza prevista dalle normative vigenti in materia.

9. Modalità selettive – limiti di assegnazione

Al fine di determinare una graduatoria di merito nell'assegnazione delle aree pubbliche si farà riferimento ai seguenti criteri orientativi:

- ogni operatore potrà manifestare l'interesse alla realizzazione di n. 1 infrastrutture di ricarica (con totali 2 punti di ricarica) poste in diversi siti ipotizzati all'art. 4;
- le domande verranno valutate in ordine di presentazione;
- in caso più operatori si propongono per identiche infrastrutture di ricarica(*) si seguiranno questi criteri di scelta:

- a. punti 1 per ogni sito diverso; punti 0 per ogni sito uguale;
- b. punti 1 per ogni punto di ricarica a “potenza elevata”;
- c. punti 1 per ordine di arrivo;
- d. assegnati i punteggi come sopra, si procederà all’assegnazione delle infrastrutture di ricarica attraverso l’incontro in contraddittorio con gli operatori;
- e. in caso di mancato accordo tra le parti si provvederà all’assegnazione tramite sorteggio.

() Si intende per “identica infrastruttura di ricarica” la manifestazione di interesse per lo stesso sito di localizzazione individuato all’art. 4 della presente disciplina anche nel caso in cui si propongano spostamenti di localizzazione comunque contenuti entro un distanziamento di 500 m*

10. Rinvio dinamico a norme prevalenti

La presente disciplina è intesa automaticamente modificata nel caso in cui disposizioni legislative, normative e/o regolamentari prevalenti dispongano prescrizioni e condizioni di esercizio e/o esecutive differenti e maggiormente restrittive rispetto alle indicazioni degli articoli precedenti.