

DISCIPLINARE PER L'INSTALLAZIONE E LA GESTIONE DI STRUTTURE DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI SU SUOLO PUBBLICO NEL COMUNE DI SAN DEMETRIO NE' VESTINI

***Linee di indirizzo procedurali, descrittive e prestazionali per la localizzazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati a energia elettrica, ad uso pubblico, localizzate su suolo pubblico o su aree di proprietà privata soggette a servitù di pubblico passaggio***

***Premessa***

Le presenti linee di indirizzo si applicano in tutti i casi di installazione ad uso pubblico, su suolo pubblico o su aree di proprietà privata soggette a servitù di pubblico passaggio, di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica il cui utilizzo è rivolto ad utenti generici, qualsivoglia sia la natura giuridica del soggetto che presenta la richiesta di localizzazione dell'infrastruttura di ricarica.

Per “**punto di ricarica**” si intende un'interfaccia – anche caratterizzata da più prese e/o connettori – in grado di ricaricare un veicolo alla volta e pertanto associato a uno stallo dedicato alla sosta dei veicoli alimentati a energia elettrica in ricarica.

Per “**infrastruttura di ricarica**” o “**colonnina**” si intende un manufatto di norma caratterizzato dalla presenza di due punti di ricarica.

***1) Principi di localizzazione territoriale***

Le installazioni di infrastrutture di ricarica nel Comune di San Demetrio Ne' Vestini dovranno essere eseguite nel rispetto del principio di copertura territoriale e quindi di una omogenea distribuzione nel territorio comunale.

Nella tabella a seguire è riportato il fabbisogno di infrastrutture di ricarica previsto per il territorio del Comune di San Demetrio Ne' Vestini, così come approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 8 del 22.01.2022, consistente in n. 6 aree nelle quali installare le infrastrutture di ricarica secondo i criteri di distribuzione territoriale riportati al cap. 6 del PNire

<b>N. POSTAZIONI</b>	<b>LUOGO</b>
1	Parcheeggio Via nazionale/Ufficio Postale
2	Area antistante Complesso Scolastico F.Rossi /Volpicelli
3	Frazione di Stiffe
4	Area antistante Chiesa Parrocchiale San Demetrio Martire
5	Località San Giovanni
6	Stazione Ferroviaria/ Area Artigianale

L'operatore potrà proporre al Comune, a propria discrezione, la precisa localizzazione delle infrastrutture di ricarica che intende installare. Ciascun Operatore dovrà manifestare il proprio interesse per almeno n. 2 infrastrutture di ricarica in 2 postazioni differenti. Gli uffici comunali competenti valuteranno la richiesta di superamento della quantità di punti di ricarica installabili e, se ritenuta opportuna rispetto al fabbisogno di ricarica elettrica, sulla base delle valutazioni tecniche di seguito riportate, provvederanno ad approvarla. In caso contrario la richiesta sarà rigettata.

***2) Valutazioni tecniche ai fini istruttori***

Oltre ai principi di cui al punto precedente, dovranno essere rispettati i requisiti di localizzazione delle colonnine in funzione del diverso tipo di servizio erogato tra quelli che vengono identificati dal Decreto Legislativo n. 257 del 2016 come:

- "punti di ricarica di potenza standard" (di potenza inferiore ai 22 kW e comunque non inferiore ai 3,7 kW)
- "punti di ricarica a potenza elevata" (di potenza superiore ai 22 kW)

L'infrastruttura di ricarica da localizzare su suolo pubblico di regola dovrà essere caratterizzata da una combinazione di tre colonnine di ricarica di potenza standard per ogni colonnina di ricarica di potenza elevata e tenendo conto, per quanto possibile, degli indirizzi di seguito riportati. L'installazione delle colonnine di potenza standard (dai 3,7 ai 22 kW) rispetterà le seguenti localizzazioni:

1. ricarica lungo strada che privilegi i quartieri di cintura a prevalente carattere residenziale e terziario;
2. parcheggi di interscambio;
3. poli attrattori di traffico.

L'installazione di colonnine di potenza elevata (oltre i 22 kW) dovrà avvenire presso:

1. ricarica lungo strada in zone ad alta affluenza veicolare che richiedano brevi tempi di sosta;
2. aree di servizio (bar, distributori carburante, ...);
3. stazioni ferroviarie, nodi viari;
4. aree di carico/scarico merci (con stalli di sosta compatibili con le dimensioni di veicoli commerciali con carico fino a 3,5 tonnellate).

In generale, in tutte le località ove è prevista una significativa presenza giornaliera di veicoli, caratterizzata da brevi permanenze degli stessi, mediamente inferiori ai 60 minuti, sarà necessario installare colonnine di potenza elevata, in quanto in grado di ricaricare più velocemente.

Ogni proposta può prevedere la richiesta di installazione di infrastrutture di ricarica senza un limite nella richiesta del numero di località sempre nel rispetto degli equilibri distributivi su territorio comunale riportati al precedente paragrafo.

### **3) Iter Autorizzativo**

La domanda, completa di tutti gli elaborati, va inviata per pec al Protocollo dell'Ente [protocollo.san.demetrionv@legalmail.it](mailto:protocollo.san.demetrionv@legalmail.it) e, entro 10 gg dall'invio della pec, inviata o consegnata a mano copia cartacea al Comune di San Demetrio Ne' Vestini, Ufficio Tecnico, Via san Vincenzo de Paoli 1, 67028 San Demetrio Ne' Vestini (AQ), entro le ore 13.00 del 08/02/2022, come da indicazioni riportate nel Bando. La data di arrivo presa a riferimento sarà quella di ricezione della pec.

Oltre alla domanda, il richiedente dovrà produrre la seguente documentazione, come stabilito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Decreto Ministeriale del 3 agosto 2017, da consegnare in triplice copia firmate e timbrate da tecnico abilitato:

– Relazione tecnica, contenente:

1. la descrizione del progetto;
2. il numero delle infrastrutture di ricarica previste dal progetto;
3. le motivazioni sottese alla scelta delle localizzazioni proposte; le motivazioni sottese alla precisa collocazione delle infrastrutture nelle aree già individuate dal Comune oppure alla proposta di variazioni rispetto alla mappa approvata;
4. relazione delle 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 all'allegato del D.Lgs. 257/2016, 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;
5. i tempi previsti per la realizzazione dei lavori, calcolati dalla data di notifica dell'atto di concessione da parte dell'Ente;
6. indicazione dell'area di cantiere propedeutica all'installazione dei manufatti, e dell'area complessivamente occupata, comprensiva degli stalli di sosta, una volta terminati i lavori l'occupazione;
7. l'indicazione dei costi complessivi suddivisi per la parte di investimento e per le parti di gestione e manutenzione successive;
8. le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste;
9. ogni altro elemento necessario alla fine dell'attribuzione del punteggio ai criteri di valutazione scelti e riportati nel Bando;

– Il progetto tecnico, per ogni infrastruttura, comprensivo di:

i. inquadramento territoriale ed estratti dei principali strumenti urbanistici vigenti:

a) Planimetria riportante la localizzazione delle infrastrutture di ricarica che dimostri la rispondenza ai requisiti di cui al Bando;

b) Planimetrie su diversa scala di approfondimento dell'area interessata dal progetto relative a: stato di fatto, stato di progetto e eventuali planimetrie e sezioni di dettaglio tecnico costruttivo:

○ planimetria di inquadramento del contesto in scala coerente con la dimensione del territorio interessato dal progetto (da 1:1000 a 1:200) relativamente allo stato di fatto;

○ planimetria di inquadramento dell'intervento in scala coerente con la dimensione del territorio interessato dal progetto (da 1:1000 a 1:200) relativamente allo stato di progetto;

○ planimetrie di dettaglio dell'intervento in scala 1:200 comprensive di stato di fatto, stato di progetto e raffronto con le modifiche al suolo pubblico per effetto dell'inserimento dell'infrastruttura proposta;

○ planimetrie e sezioni esecutive tipiche e/o di dettaglio in scala 1:10 rappresentanti le opere necessarie alla realizzazione del progetto presentato, comprensive dei particolari costruttivi/installativi;

ii. specifiche tecnico-funzionali dell'impianto;

iii. schemi impiantistici della rete di alimentazione;

iv. documentazione fotografica *ante* e *post operam*: n. 4 foto-inserimenti a colori (formato minimo cm18x24) illustranti la struttura di ricarica e l'area di sosta antistante, riprese da diverse angolazioni, datate e firmate.

v. rappresentazione grafica di segnaletica orizzontale e verticale e di tutti gli elementi d'arredo esistenti (panchine, cestini per immondizia, cassettoni per raccolta rifiuti, pali di segnaletica, totem pubblicitari, ecc...);

vi. 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 D.Lgs. n. 257 del 16/12/2016;

– Piano delle Manutenzioni previste per ciascun punto di ricarica installato, in cui vengano esplicitati tempistiche, frequenze e interventi atti a garantire l'erogazione di un servizio continuativo e senza interruzioni oltre lo stretto necessario per le manutenzioni stesse, con l'indicazione del soggetto che provvederà della gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica;

– Copia della richiesta di connessione alla rete di distribuzione elettrica o di modifica della connessione esistente, completa di schemi impiantistici della rete di alimentazione ed evidenza da parte di un distributore di energia elettrica circa l'effettiva capacità di fornire il servizio di ricarica ai veicoli alimentati a energia elettrica in ambito del contesto proposto.

– Dettagliato Piano Tariffario completo di tutte le tariffe rivolte all'utenza.

Le domande pervenute nei termini previsti sono esaminate in ordine di arrivo da apposita Commissione Tecnica che verifica la completezza delle dichiarazioni in ordine al possesso dei requisiti di ammissibilità ed esaminerà gli aspetti tecnici, pianificatori, e viabilistici della proposta tecnica presentata. L'Amministrazione Comunale si riserva la facoltà di richiedere eventuali chiarimenti e integrazioni alla documentazione presentata. Il Comune di San Demetrio Ne' Vestini procederà alla stesura di una graduatoria e alla successiva concessione di suolo pubblico in favore delle proposte valutate meritevoli, concessione che sarà subordinata all'acquisizione del titolo edilizio ai sensi del DPR n. 380/2001.

Analogo procedimento dovrà essere perseguito per tutte le ulteriori e necessarie autorizzazioni del caso (es. pubblicità, TOSAP e/o altro).

La concessione dell'occupazione del suolo pubblico avverrà attraverso apposita stipula di convenzione-contratto (secondo lo schema approvato) a seguito della quale l'operatore potrà avviare la procedura di acquisizione del titolo edilizio. I progetti e la realizzazione dei manufatti devono essere conformi alle previsioni degli strumenti urbanistici, del Regolamento di occupazione del suolo pubblico, del Regolamento edilizio e in generale della normativa ambientale, urbanistica ed edilizia vigente e della normativa speciale.

Sono a carico dell'affidatario tutte le spese di bollo e registro del contratto, della copia del contratto e della polizza assicurativa.

La concessione d'uso del suolo per l'installazione dell'infrastruttura di ricarica, rilasciata dal Comune di San Demetrio Ne' Vestini, avrà durata di 10 anni e potrà successivamente essere prorogata per ulteriori 5 anni su specifica richiesta dell'operatore e a seguito di approvazione da parte del Comune di San Demetrio Ne' Vestini. In caso di mancata richiesta di proroga o diniego da parte del Comune, l'operatore è obbligato a ripristinare, a proprie spese, i luoghi come erano in origine.

A seguito dell'approvazione dei progetti, prima dell'inizio dei lavori, l'operatore dovrà stipulare una polizza fidejussoria, del valore pari a € 1.500,00 per ogni infrastruttura di potenza standard e a € 5.000,00 per ogni infrastruttura di potenza elevata, a garanzia di eventuali danni e ripristini. L'operatore dovrà inoltre stipulare un'adeguata polizza RC a copertura di eventuali incidenti e/o danni a persone, cose e animali.

È inoltre fatto obbligo al titolare pena la revoca della concessione di:

- osservare disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia e le condizioni contenute nell'atto concessorio;
- fornire l'evidenza all'Amministrazione concedente dell'esito favorevole del collaudo del manufatto e della rispondenza del medesimo alle norme in vigore;
- mantenere in condizioni di ordine e pulizia l'area occupata;
- mantenere funzionante e sicura l'area di ricarica.

È inoltre motivo di revoca della concessione:

- la violazione delle norme di legge o regolamenti, o delle condizioni, modalità, obblighi previsti dal provvedimento di concessione;
- l'uso improprio della struttura, ivi compresa la sub-concessione, o l'esercizio di attività in contrasto con le norme vigenti;
- il mancato avvio dell'attività senza giustificato motivo entro i 60 giorni successivi alla comunicazione del provvedimento di concessione.

#### ***4) Caratteristiche delle infrastrutture di ricarica***

In coerenza con quanto disciplinato dal Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 e s.m.i., le infrastrutture di ricarica da installarsi su suolo pubblico possono essere di potenza standard, cioè compresa tra i 3,7 kW e i 22 kW, oppure di potenza elevata, cioè oltre i 22 kW. Al fine di garantire l'interoperabilità delle infrastrutture di ricarica con i diversi standard attualmente in uso dalle case automobilistiche, le colonnine, secondo la distinzione di cui sopra, dovranno rispettare le seguenti caratteristiche in termini di dotazioni minime richieste:

- Punti di ricarica a potenza standard (tra 3,7 e 22 kW): almeno n. 2 prese fisse o connettori per veicoli "tipo 2", con possibilità di inserire in aggiunta n. 2 prese "tipo 3A" o tipo Shuko.
- Punti di ricarica a potenza elevata (oltre 22 kW): connettori del sistema di ricarica combinato tipo "Combo 2" (standard Europeo), CHAdeMO, con possibilità di inserire in aggiunta prese fisse/connettori "tipo 2" (le tipologie Combo 2 e CHAdeMO devono essere presenti sulla singola colonnina).

Oltre a tali disposizioni sulla dotazione minima necessaria e obbligatoria per le colonnine, la struttura di ricarica da installarsi deve rispondere alle indicazioni delle disposizioni legislative vigenti sulla materia e deve rispettare le seguenti caratteristiche:

- Soprasuolo: una colonnina di ricarica avente un basamento che possieda una superficie che non superi 0,50 mq, collegata a una superficie pari ad almeno 20 mq e almeno due stalli di sosta ad essa dedicati (ciascuno aventi dimensioni pari a 5 metri in lunghezza e almeno 2 metri in larghezza) finalizzati alla sola sosta per la ricarica del veicolo alimentato ad energia elettrica.
- Sottosuolo: una infrastruttura di rete che consenta la fornitura dell'energia elettrica ai veicoli che si colleghino alla struttura di ricarica nel rispetto delle profondità di scavo definite dagli uffici competenti ed in funzione della fornitura in corrente alternata (AC) o in corrente continua (DC).

Al fine di minimizzare l'impatto sull'utilizzo del suolo pubblico ogni infrastruttura di ricarica, fatte salve le capacità della rete elettrica presente, dovrà permettere la ricarica simultanea di almeno due veicoli.

Le infrastrutture di ricarica devono essere posizionate in modo da garantire una distanza con il ciglio del marciapiede non inferiore a 50 cm ed in modo tale da non limitare la sicurezza dei pedoni.

Per i punti di ricarica dotati di connettori, è da privilegiarsi, ove le caratteristiche e le dimensioni della strada lo consentano, l'installazione con stalli di ricarica a pettine.

Si precisa che saranno ammissibili solo strutture aventi caratteristiche di forma e colore confacenti al decoro del contesto in cui si propone l'installazione.

La pubblicità e/o la "brandizzazione" sulle strutture soggette alle presenti linee di indirizzo è eventualmente consentita solo previa autorizzazione degli uffici competenti.

### **5) Modalità d'uso delle infrastrutture di ricarica**

L'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 pubbliche. Negli stalli di sosta posti in corrispondenza delle colonnine, la sosta è regolata secondo i seguenti principi:

– è vietata ai veicoli, pur alimentati ad energia elettrica, che non siano effettivamente in fase di ricarica;

– 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);

– 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).

I tempi di permanenza per la ricarica dei veicoli, sopra indicati, sono stabiliti dal Comune di San Demetrio Ne' Vestini e potranno essere modificati a seconda delle variazioni della domanda di ricarica e dell'offerta di infrastrutture e del parco veicolare elettrico.

I dati rilevati relativamente al numero di utenti, numero di ricariche, kWh consumati per ogni utente e per ogni infrastruttura di ricarica, tempo di ricarica, stato di funzionamento delle infrastrutture, variazioni della tariffa, dovranno essere messi a disposizione in tempo reale al Comune di San Demetrio Ne' Vestini.

Il servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica dovrà essere attivo continuativamente 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 e al Comune di San Demetrio Ne' Vestini.

Dovrà essere garantita un'ideale 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.

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 alla Città, a inizio concessione e ad ogni variazione, gli orari di disponibilità e le modalità di accesso a tale servizio.

Il mancato rispetto, anche parziale, di quanto indicato al presente punto "Modalità d'uso delle infrastrutture di ricarica", implicherà la decadenza della concessione e l'obbligo di ripristino dei luoghi a spese del concessionario, oltre alla facoltà del Comune di richiedere il risarcimento dei danni.

Per quanto non disposto dal presente Regolamento si applicano le disposizioni di legge e regolamenti vigenti, nonché i disposti derivanti dal Piano Nazionale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNIRE) approvato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con il documento del 12 giugno 2013 ai sensi dell'Art. 17 septies della L. n. 134/2012 e s.m.i., il Codice della Strada e relativo Regolamento attuativo.