

LINEE DI INDIRIZZO TECNICHE E GESTIONALI PER L'INSTALLAZIONE DI PUNTI DI RICARICA PER I VEICOLI ELETTRICI SUL TERRITORIO COMUNALE

Premesse

Le presenti linee di indirizzo tecniche e gestionali fanno riferimento all'aggiornamento del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad Energia Elettrica, approvato con legge 7 agosto 2012, n. 134, Misure urgenti per la crescita del Paese, Gazzetta Ufficiale n. 187 dell'11 agosto 2012 - Suppl. Ordinario n. 171, Art. 17 septies.

Il Comune di Reggio Emilia con Delibera di Giunta 79 in data 11/04/2019 ha adottato il *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* (PUMS), che ha delineato un progressivo rinforzo ed ampliamento dei livelli di qualità e sostenibilità della mobilità. Questa idea strategica si traduce in una serie di azioni di riorganizzazione della viabilità e dei servizi di trasporto. In particolare nel centro storico è prevista l'istituzione di una Low Emission Zone che consentirà l'accesso ai solo veicoli LEV-ZEV, oltre a quelli dei residenti. Per incentivare l'utilizzo di veicoli a trazione elettrica, il territorio dovrà essere dotato di un' adeguata infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici, sulla base delle presenti linee di indirizzo tecniche e gestionali.

Ambiti e finalità

L'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica, qualsivoglia sia la natura giuridica del soggetto che presenta la richiesta di installazione, è disciplinata con le seguenti modalità

Aree pubbliche (proprietà comunale)	Si applica Legge 35/2012 + Decreto MIT del 03/08/17 + Linee di indirizzo comunali
Aree private con costituzione di servitù di uso pubblico	Si applica Legge 35/2012 + Decreto MIT del 03/08/17 + Linee di indirizzo comunali
Aree private (anche di uso pubblico) senza costituzione di servitù	Si applica Legge 35/2012 + Regolamento Edilizio
Aree private	Si applica Legge 35/2012 + Regolamento Edilizio

Tabella 1: campo di applicazione delle presenti linee di indirizzo

Le presenti linee di indirizzo non si applicano per eventuali infrastrutture di ricarica su suolo pubblico dedicate a particolari categorie di utenti, quali, a titolo esemplificativo, il trasporto pubblico, le auto pubbliche, il car sharing, etc. Per questi casi si rimanda a disposizioni specifiche che verranno definite in relazione allo sviluppo di progetti dedicati. Inoltre, le presenti linee di indirizzo non si applicano:

- a) per progetti il cui iter sia già stato avviato e che, alla data di approvazione della relativa deliberazione, siano già stati approvati in Conferenza dei Servizi;
- b) per particolari progetti sperimentali e/o di innovazione tecnologica e o sociale.

Estratto da Regolamento Edilizio - Interventi di nuova costruzione o ristrutturazione edilizia

Ai sensi del comma 12 art. 4 Capo II del Regolamento Edilizio allegato della variante del RUE adottata dal C.C. con delibera n. 115 del 12/11/2018 in caso di interventi di NC o RE con demolizione e ricostruzione, di edifici ad uso esclusivo residenziale con almeno 10 unità abitative dovrà inoltre essere prevista la predisposizione delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, in modo da permettere la connessione di una vettura da ciascun parcheggio coperto/box auto.

In caso di interventi di NC o RE con demolizione e ricostruzione, di edifici ad uso non esclusivo residenziale e nei parcheggi di opere di urbanizzazione secondaria, dovrà essere prevista l'installazione delle infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, in modo da permettere la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica e consentire la connessione di almeno il 10% del totale dei posti auto (solo per parcheggi con almeno 20 posti auto).

Ogni punto dovrà permettere l'utilizzo simultaneo da parte di almeno 2 veicoli ed essere interoperabile come stabilito dalla Direttiva 2014/94/UE, dal PNIRE e dalla DGR n. 1253/2018.

Normativa nazionale

Ai sensi del comma 23 2-bis della Legge 35/2012 "la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici è sottoposta alla disciplina della segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni"

I documenti e gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività sono elencati nell'Allegato I del Decreto del 3 agosto 2017 del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Definizioni

Ai sensi dell'art. 1 del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 3 agosto 2017, si intende per:

- a) "Infrastruttura di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica" o "colonnina": un'infrastruttura elettrica, inclusi i punti di ricarica, che per la sua realizzazione richiede una nuova connessione alla rete di distribuzione elettrica o una modifica della connessione esistente; si specifica che un'infrastruttura di ricarica per i veicoli alimentati ad energia elettrica include uno o più punti di ricarica;
- b) "Punto di ricarica" (come definito dall'art. 2 co. 1 del Dlgs n. 257/2016): un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta.

Principi di localizzazione

Per le installazioni di infrastrutture di ricarica, il Comune di Reggio Emilia ha individuato due macrozone.

Nella tabella di seguito viene riportato il numero massimo di infrastrutture di ricarica previste per ciascun ambito, oltre a quelle già installate. Il dato è riferito alla data di approvazione delle linee di indirizzo tecniche e gestionali. La tabella potrà essere aggiornata dal Dirigente del Servizio competente in relazione al reale ed eventuale mutato fabbisogno del territorio.

In assenza di indicazioni specifiche nella normativa nazionale, per il dimensionamento dell'infrastruttura si è preso come riferimento, il parametro indicato nel rapporto Mobilità Aria – 2019 (elaborato da CNR-IIA, Kyoto Club e Isfort) pari a 1 colonnina/1000 abitanti. Prevedendo dunque una dotazione massima pari a 252 colonnine, si è scelto di adottare un approccio migliorativo rispetto al riferimento sopracitato.

Per la sostituzione di infrastrutture di ricarica esistenti con tecnologie più performanti rispetto a quelle installate allo stato attuale, i criteri di localizzazione non sono da rispettare solo se si prevede l'installazione nella medesima area in cui è installata la colonnina di ricarica allo stato attuale. E' necessario, in ogni caso, seguire l'iter autorizzativo sotto descritto.

Si precisa che non potranno essere realizzate nuove installazioni, comprese le sostituzioni di infrastrutture esistenti, in area pedonale e nell'area pedonale integrata.

SUDDIVISIONE TERRITORIO COMUNALE	INFRASTRUTTURE INSTALLABILI	
MACROZONA 1	<i>quick charging</i>	<i>fast charging</i>
ZONA 1 - STAZIONE STORICA	24 <i>di cui</i>	2
<i>Piazzale Marconi e parcheggio coperto Marconi</i>	12	1
<i>Piazzale Europa</i>	12	1
ZONA 2 - REGGIANE	12	2
ZONA 3 - OSPEDALE	10	1
ZONA 4 - AREE DI SOSTA IN ZONA B1¹ (controviali)	24	
<i>Viale Piave</i>	6	
<i>Viale Isonzo</i>	6	
<i>Viale Timavo</i>	6	
<i>Viale dei Mille</i>	6	
ZONA 5 - PARCHEGGI SCAMBIATORI CITTA' 30²	16 <i>di cui</i>	
<i>Polveriera</i>	4	
<i>Cecati</i>	8	
<i>Foro Boario</i>	4	
ZONA 6 - ALTRE ZONE CITTA' 30 PUMS (esagono escluso)	18	
ZONA 7 - STAZIONE AV	22	2
<i>Zona taxi NCC e Kiss&Ride stazione AV</i>		2
<i>Altre zone parcheggio stazione AV</i>	22	
ZONA 8 - CAMPUS SAN LAZZARO	10	
ZONA 9 - PARCHEGGI SCAMBIATORI ESTERNI	20 <i>di cui</i>	5
<i>Volo</i>	4	1
<i>Funakoshi</i>	2	1
<i>Le Querce</i>	4	1
<i>Stadio Giglio</i>	6	1
<i>Nuovo parcheggio via Rosa Luxemburg</i>	4	1
TOTALE MACROZONA 1	156	12

¹ Nella zona B1 per incentivare la sosta lunga si sono privilegiate le colonnine quick charging

² Nei parcheggi scambiatori si raccomanda l'installazione di colonnine con più di 2 punti di ricarica

	INFRASTRUTTURE INSTALLABILI	
MACROZONA 2	<i>quick charging</i>	<i>fast charging</i>
ZONA 10 – AREA NORD	20	1
ZONA 11 – AREA SUD	20	1
ZONA 12 - AREA EST	20	1
ZONA 13 – AREA OVEST	20	1
TOTALE MACROZONA 2	80	4
TOTALE (MACROZONA 1 + 2)	236	16
		252

Tabella 2: fabbisogno infrastrutture di ricarica territorio comunale

L'Allegato C mostra la suddivisione del territorio nelle due macrozone. In generale, si raccomanda, ove possibile, l'installazione di due o più colonnine nella stessa area.

In funzione del diverso tipo di servizio erogato, sulla base del Decreto Legislativo 257 del 2016, le due tipologie di infrastrutture vengono così distinte:

- infrastrutture di ricarica di tipo accelerato – *quick charging* di potenza pari a 22 kW;
- infrastrutture di ricarica veloce – *fast charging* di potenza pari ad almeno 50 kW;

L'installazione delle colonnine *quick charging* (22 kW) dovrà avvenire presso:

- strade di quartieri di cintura a prevalente carattere residenziale e terziario
- parcheggi scambiatori
- autorimesse e parcheggi a pagamento
- poli attrattori di traffico.

L'installazione di colonnine *fast charging* (50 kW) dovrà avvenire presso:

- strade in zone ad alta affluenza veicolare che richiedano brevi tempi di sosta
- aree di servizio
- impianti dismessi di distribuzione di carburante nell'ambito di progetti di rifunionalizzazione e/o riqualificazione
- stazioni ferroviarie
- centri di aggregazione sociale
- 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 *fast charging*, in quanto in grado di ricaricare più velocemente.

Si evidenzia che **non sono previste nuove colonnine all'interno dell'esagono, ma solo nel sistema dei controviali**, dove sarà possibile installare colonnine di tipo *quick charging*. Questa scelta è stata dettata da due constatazioni:

- la sosta, negli stalli associati alle colonnine, sarà riservata alle auto elettriche in ricarica ed eventuali nuove colonnine all'interno dell'esagono sottrarrebbero posti auto a visitatori, lavoratori e residenti del centro non muniti di auto elettrica; dai dati dei rilievi effettuati, i controviali sono le aree in centro con una percentuale di occupazione di sosta minore rispetto agli altri parcheggi; si è scelto dunque di prevedere l'installazione delle colonnine elettriche nelle aree con una minore domanda

di sosta per non diminuire l'offerta di sosta per le auto non elettriche nelle aree con una maggiore percentuale di occupazione media;

- il centro storico è circondato dal sistema dei controviali e la distanza media per raggiungere la propria destinazione all'interno dell'esagono, parcheggiando in uno dei controviali, può essere percorsa a piedi in circa 5 minuti; i controviali si configurano come spazio ideale per la creazione di un'infrastruttura di ricarica elettrica diffusa, a servizio dei frequentatori del centro e dei residenti che potranno caricare l'auto elettrica nei pressi della propria residenza.

Inoltre, le colonnine **fast charging** dovranno essere installate nelle zone più esterne del territorio comunale e **fuori dalla città 30**, se si fanno salve le **eccezioni** delle aree di sosta della **stazione storica**, delle **reggiane** e dell'**ospedale**. Questa scelta mira ad evitare di attrarre, nella parte più centrale del territorio comunale, un'ulteriore quota di traffico di auto elettriche alla ricerca di punti di ricarica **fast charging**.

Domanda di installazione

Criteri di ammissione

Tutte le domande di installazione dovranno tenere conto dei principi localizzativi sopra riportati e non potranno superare il numero massimo di colonnine esplicitato nella tabella 2, salvo i casi sotto riportati. Le richieste di 3 o più infrastrutture di ricarica dovranno interessare entrambe le macrozone individuate nella tabella 2. Nello specifico, nel caso si richieda l'installazione di 3 o più colonnine, la richiesta dovrà includere almeno un'infrastruttura di ricarica nella macrozona 2 ogni due colonnine richiesta nella macrozona 1.

Le domande possono eccedere la quantità di punti di ricarica installabili in ogni zona per una quota complessiva pari al 20% del numero indicato nella tabella 2. Gli uffici comunali competenti valuteranno la richiesta di superamento e, se ritenuta opportuna sulla base dei criteri dei principi localizzativi, sopra riportati provvederanno ad approvarla. In caso contrario la richiesta sarà rifiutata. Per ogni zona, ogni singolo operatore può eccedere al superamento della quota di punti di ricarica indicata in tabella per un massimo del 10% della stessa.

Ogni domanda può prevedere la richiesta di installazione di infrastrutture di ricarica per un massimo di 60 punti di ricarica. Per domande di installazione superiori a 60 punti di ricarica non verrà dato seguito l'iter autorizzativo.

Nel caso di installazioni successive di ulteriori infrastrutture di ricarica, l'operatore interessato deve rispettare sempre tali prescrizioni. Non è possibile presentare ulteriori domande di installazione prima di **tre mesi** dalla presentazione della precedente domanda di installazione.

Qualora, nella stessa giornata, due o più operatori presentino due o più richieste di installazione e la somma delle colonnine richieste da tutti gli operatori non superi il numero massimo di colonnine installabili in alcuna zona (vedi tabella 2), salvo il rispetto di tutti i criteri riportati nelle presenti linee di indirizzo, l'Amministrazione ammetterà tutte le richieste di installazione

Nei casi in cui due o più operatori presentano due o più richieste di installazione in tempi tali da non permettere al Servizio Competente di aggiornare e pubblicare la tabella n. 2 e se la somma delle colonnine richieste dagli operatori supera il numero massimo di colonnine installabili in una o più zone si procederà come segue:

1. richieste pervengono nel medesimo giorno: il Dirigente del Servizio preposto ammetterà totalmente la richiesta dell'operatore che avrà proposto un numero maggiore di colonnine su tutto il territorio; nel caso in cui il numero richiesto dai due operatori dovesse essere uguale, si ammetterà la richiesta con un numero maggiore di colonnine richieste nella macrozona 2; in caso di parità le richieste saranno considerate in ordine temporale in base al numero di protocollo in entrata;

2. se le richieste pervengono in giorni diversi: le stesse saranno considerate in ordine temporale in base al numero di protocollo in entrata.

Nei casi in cui una richiesta di installazione , non potesse essere accettata in toto anche per uno dei motivi sopra esplicitati, l'operatore potrà:

- a seguito della conclusione dell'iter autorizzativo, installare le colonnine presenti nella domanda originale a meno di quelle la cui installazione è stata assegnata ad altro operatore;
- presentare una variante della SCIA che tenga conto della quota di colonnine che è stata assegnata ad altro operatore; si precisa che per presentare la variante, non occorre attendere il termine dei 3 mesi dalla data di presentazione della prima domanda, che rimane comunque la data di riferimento per la presentazione di un'ulteriore domanda;
- ritirare la richiesta.

Si precisa che i costi da sostenere per l'installazione delle infrastrutture di ricarica saranno a totale carico dell'operatore privato.

Caratteristiche delle infrastrutture di ricarica

Le infrastrutture di ricarica da installarsi su suolo pubblico e su suolo privato ad uso pubblico dovranno rispettare tutte le specifiche tecniche individuate dal Decreto legislativo 257/2016.

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)

Le infrastrutture di ricarica devono essere posizionate in modo tale da non ostacolare il passaggio dei pedoni e non limitarne la sicurezza. 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.

FASI DEL PROCEDIMENTO AUTORIZZATIVO E RELATIVA DOCUMENTAZIONE

Richiesta di installazione

Ai sensi dell'art. 23 c. 2-bis della Legge n. 35/2012 la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici è sottoposta alla disciplina della Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA) di cui all'art. 19 della Legge n. 241/1990 e s.m.i. La domanda di installazione di infrastrutture di ricarica va consegnata al SUAP (Sportello Unico Attività Produttive). Ai sensi dell'art. 1 comma 3 del Decreto 3/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti , per la realizzazione di punti di ricarica in immobili e aree private anche aperte ad uso pubblico è attività edilizia libera, non soggetta ad autorizzazione né a segnalazione certificata di inizio di attività, se sono rispettati i seguenti requisiti e condizioni:

- a) il punto di ricarica non richiede una nuova connessione alla rete di distribuzione elettrica né una modifica della connessione esistente;
- b) il punto di ricarica è conforme ai vigenti standard tecnici e di sicurezza;

- c) l'installazione del punto di ricarica è effettuata da un soggetto abilitato e nel rispetto delle norme di sicurezza elettriche;
- d) l'installatore deve rilasciare un certificato di conformità dell'impianto e del suo funzionamento alle norme di sicurezza elettrica.

Documentazione da allegare alla SCIA

Nei casi in cui sia necessario presentare la SCIA, secondo le disposizioni dell'allegato 1 al decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 3 agosto 2017 è richiesta la presentazione dei seguenti documenti ed elaborati tecnici a corredo della SCIA per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici:

1) documento di inquadramento del progetto che contiene:

- 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) l'indicazione dei costi complessivi suddivisi per la parte di investimento e per le parti di gestione e manutenzione successive;
- e) il Piano di manutenzione indicando il soggetto che provvederà alla gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica;
- f) le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste, incluso il piano tariffario;

2) progetto tecnico; per ogni intervento deve essere presentato un progetto tecnico, comprensivo di:

- a) inquadramento territoriale ed estratti dei principali strumenti urbanistici vigenti
 - i. *planimetria con la localizzazione delle infrastrutture di ricarica*
 - ii. *planimetrie dell'area interessata dal progetto:*
 - *planimetria di inquadramento in scala coerente con la dimensione del territorio interessato dal progetto (da 1:1000 a 1:200) relativamente allo stato di fatto e 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;*
- b) documentazione fotografica;
 - *documentazione fotografica ante operam e post operam con almeno n. 2 fotoinserimenti a colore (formato minimo cm18x24) illustranti la struttura di ricarica e l'area di sosta antistante, riprese da diverse angolazioni, datate e firmate*
- c) particolari costruttivi/installativi
 - *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;*
- d) segnaletica orizzontale e verticale;
- e) 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;

3) relazione sulle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura di ricarica: la relazione sulle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura di ricarica 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; si ricorda che i punti di ricarica devono assicurare l'interoperabilità tra i sistemi di ricarica;

4) copia della richiesta di connessione alla rete di distribuzione elettrica o di modifica della connessione esistente, ai sensi della regolazione dell'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico (in particolare, allegato A alla deliberazione 646/2015/R/eel e allegato C alla deliberazione 654/2015/R/eel).

Le domande di installazione dovranno rispettare i fabbisogni relativi all'ultimo aggiornamento della tabella 2 sopra riportata. Eventuali eccedenze saranno valutate direttamente dal Dirigente del Servizio Reti – Infrastrutture, Mobilità, secondo i criteri sopra riportati.

Istruttoria della richiesta di installazione/SCIA

Ai sensi della L.R. 15/2013, la gestione dei procedimenti abilitativi inerenti la realizzazione e la modifica degli impianti produttivi di beni e servizi è attribuita al SUAP. Gli uffici comunali controlleranno la rispondenza dei progetti alla ripartizione sopra riportata nella tabella 2. **Tutte le richieste dovranno essere inviate per parere al Servizio Reti – Infrastrutture, Mobilità.**

Si precisa che per l'ambito del centro storico, così come per tutte le aree sottoposte a qualsivoglia vincolo, le domande di installazione saranno ammissibili solo previo parere positivo della Commissione per la qualità architettonica e il paesaggio e/o degli Enti competenti in materia. In tali ambiti, le infrastrutture di ricarica dovranno avere caratteristiche di numerosità, forma e colore confacenti al decoro del contesto in cui si propone l'installazione.

Concessione Suolo Pubblico

Per il rilascio della Concessione Suolo Pubblico per l'installazione e l'esercizio delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, la cui localizzazione sia prevista in ambiti particolari ove sia necessario un atto di assenso da parte di un Ente diverso dal Comune di Reggio Emilia, il Dirigente responsabile valuterà la necessità di convocare una Conferenza di Servizi, ai sensi della legge 241/90.

La concessione d'uso del suolo per l'installazione di ricarica avrà durata 3 anni e potrà successivamente essere prorogata per ulteriori 3 anni su specifica richiesta dell'operatore e a seguito di approvazione da parte del Comune di Reggio Emilia. In caso di mancata richiesta di proroga o diniego da parte del Comune, l'operatore è obbligato a ripristinare, a proprie spese, l'originale stato dei luoghi.

Nel caso di subentro, se non vengono modificati lo spazio/area dell'occupazione è richiesta un'autodichiarazione attestante che l'occupazione è identica alla preesistente già autorizzata.

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.

Obblighi assicurativi e manutentivi dell'operatore

A seguito dell'approvazione dei progetti, prima dell'inizio dei lavori, l'operatore dovrà:

- i. stipulare una polizza fidejussoria, a garanzia della inadempienza dell'operatore, della riparazione dei danni alle colonnine causati da terzi o da eventi calamitosi, della manutenzione delle stesse, nonché dell'eventuale ripristino dello stato dei luoghi; la polizza fidejussoria sarà svincolata alla scadenza della concessione oppure escussa in caso di mancato ripristino dello stato dei luoghi; il valore della polizza fidejussoria dovrà essere pari a € 1.500,00 per ogni infrastruttura *quick charging* e a € 5.000,00 per ogni infrastruttura *fast charging*;
- ii. stipulare un'adeguata polizza RCT che preveda l'attività oggetto della concessione con un massimale non inferiore ad euro 3.000.000 (incluso fra i terzi il comune di Reggio Emilia); le polizze dovranno essere mantenute per tutta la durata della concessione e le parti non coperte dall'assicurazione ed eventuali franchigie e/o scoperti di polizza saranno comunque a carico dell'operatore.

L'operatore dovrà assicurare la sicurezza degli utenti e del contenimento dei guasti, nonché la necessaria manutenzione ordinaria e straordinaria per il pronto ripristino della completa funzionalità delle infrastrutture di ricarica in caso di guasto, danneggiamento o vandalismo.

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 Reggio Emilia e l'operatore dovrà risolvere il guasto o malfunzionamento entro 14 giorni lavorativi.

MODALITÀ D'USO DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA

L'infrastruttura di ricarica dovrà essere dotata di un sistema interoperabile, per il quale sia consentita la ricarica di un utente che abbia stipulato un contratto con un gestore presso le colonnine di tutti i gestori/operatori a condizioni economiche non discriminatorie secondo le direttive contenute nello schema di protocollo di intesa tra la Regione Emilia-Romagna e i gestori/operatori di infrastrutture di ricarica elettrica.

Le strutture di ricarica e gli stalli di sosta posti in prossimità di esse dovranno essere accessibili solo a veicoli alimentati a energia elettrica. In ogni caso, per garantire un *turnover* adeguato alle infrastrutture 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 anche per le auto in ricarica presso le colonnine pubbliche.

Negli stalli di sosta posti in corrispondenza delle colonnine, la sosta sarà regolata secondo i seguenti principi:

- i. sarà vietata ai veicoli, pur alimentati ad energia elettrica, che non siano effettivamente in fase di ricarica;
- ii. dalle 8 alle 20 sarà 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 *fast charging* (oltre 22 kw)

Per fase di ricarica si intende il collegamento del cavo d'alimentazione fra auto e colonnina, a prescindere dal raggiungimento del 100% di ricarica. Gli stalli associati alla ricarica delle colonnine *fast charging* saranno regolamentati come stalli a disco orario, secondo le disposizioni del Codice della Strada. I conducenti dei veicoli elettrici in sosta in fase di ricarica dovranno apporre il disco orario per segnalare l'orario di inizio della sosta. In caso di sosta prolungata, si applicano le sanzioni previste dal Codice della Strada.

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

Il servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica dovrà essere attivo tutti i giorni 24 ore su 24, ad eccezione delle infrastrutture localizzate su suolo privato ad uso pubblico per le quali dovrà essere garantito il servizio di ricarica almeno per tutto il periodo di apertura.

Dovrà essere garantita un'adeguata manutenzione ordinaria e straordinaria, secondo quanto indicato nel Piano di manutenzione.

Nel caso il servizio di ricarica sia fornito da un'azienda che prevede il pagamento di una tariffa per l'erogazione del servizio, 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. 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.

RACCOLTA E CONDIVISIONE DI DATI

Dovranno essere messi a disposizione del Comune di Reggio Emilia:

- i dati relativi all'anagrafica delle colonnine ed alle loro principali caratteristiche:
 - numero seriale o altro identificativo;
 - coordinate geografiche;
 - indirizzo prossimo;
 - numero di connettori per tipologia (cfr. nomenclatura prevista dalla normativa di riferimento, IEC 61851-1);
 - potenza massima;
 - operatori;
 - giorni e orari di apertura;
 - obbligo di autenticazione per l'utente e, se previsto, modalità di autenticazione;
- i principali dati statistici rilevati relativamente al funzionamento dell'infrastruttura, come:
 - numero di utenti per stallo auto, sia unici che totali;
 - numero di ricariche per tipologia di ricarica (quick charging, fast charging) e per stallo auto;
 - kWh consumati per ogni utente e per ogni infrastruttura di ricarica;
 - tempo complessivo di ricarica per stallo auto;
 - downtime per stallo auto;
 - se prevista prenotazione: numero di prenotazioni per stallo auto e tempo complessivo di prenotazione per stallo auto.

I dati relativi all'anagrafica delle colonnine ed alle loro principali caratteristiche dovranno essere resi disponibili all'installazione delle infrastrutture. Gli aggiornamenti dovranno essere resi disponibili tempestivamente ogni volta che intervengano modifiche.

I dati statistici sul funzionamento dell'infrastruttura dovranno essere forniti mensilmente su base oraria.

Tutti i dati dovranno essere forniti in formato csv o json, con una licenza che ne consenta il riuso (ad esempio CC0 o CC-BY 4.0).

Si richiede inoltre di mettere a disposizione REST API pubbliche per ottenere in tempo reale informazioni puntuali per ogni colonnina, quali ad esempio quelle corrispondenti ai dati anagrafici riportati sopra e, in aggiunta:

- stato della colonnina (disponibile, in manutenzione, ..);
- stato di occupazione delle prese;
- presenza di prenotazione per data e ora (nel caso sia possibile la prenotazione).

Nel caso in cui dati o API non siano già disponibili con la struttura richiesta è possibile presentare una proposta alternativa, che sarà valutata dagli uffici comunali competenti.