



Città di Cossato

Comune di Cossato

Regolamento comunale per l'installazione dei punti di ricarica elettrica



Maggio 2023

Indice:

1. Premessa
 - Introduzione
 - Definizioni
 - Ambito di applicazione e obiettivi del regolamento

2. Inquadramento normativo
 - Il Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica di veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNIRE)
 - Norme di semplificazione (DL n. 76/2020 conv. L. n. 120/2020)
 - Il DM del MASE 13.01.2023

3. Inquadramento territoriale e trasportistico del comune di cossato
 - Assetto urbano
 - Popolazione
 - Poli attrattori
 - Parco circolante
 - Rete viaria e servizi
 - Stato di fatto: censimento delle installazioni presenti
 - Scenari futuri

4. Dimensionamento, tipologie, e localizzazione delle zone di ricarica
 - Preambolo
 - Dimensionamento degli obiettivi attuali ovvero al 2025
 - Criteri di individuazione delle aree prioritarie
 - Manifestazione di interesse

5. Iter Autorizzativo

6. Caratteristiche minime delle infrastrutture di ricarica in determinate localizzazioni

7. Modalità d'uso delle infrastrutture di ricarica

8. Disciplina ZRC

1. PREMESSE

• Introduzione

Il mercato delle auto elettriche è in fase di espansione e, di conseguenza, si prevede per il prossimo periodo la richiesta di installazioni di punti di ricarica da parte di operatori specializzati nel settore, sia su aree pubbliche che su aree private.

Nonostante i servizi di ricarica non abbiano ancora alta redditività, in prospettiva è previsto che lo diventeranno e questo ha già aperto una sorta di competizione a 'presidiare' il territorio con le proprie installazioni, specie in determinate zone, ritenute più appetibili, determinando la necessità di regolamentare la materia da parte dei comuni per quanto riguarda soprattutto le aree pubbliche o assoggettate ad uso pubblico, al fine di assicurare, ad esempio:

- una dislocazione di infrastrutture proporzionale nel tempo all'effettivo diffondersi delle auto elettriche, che non vada a discapito della sosta degli altri tipi di veicoli,
- una dislocazione omogenea nel territorio comunale delle infrastrutture,
- libera concorrenza e parità di trattamento degli operatori economici,
- il ripristino dello stato dei luoghi senza costi per la collettività in caso di dismissione delle infrastrutture di ricarica, ad esempio a causa di altre tecnologie per la mobilità che prevalessero sul mercato.

• Definizioni

Per le finalità del presente regolamento sono desunte le seguenti definizioni dal D.Lgs 257 del 16/13/2016:

- **veicolo elettrico:** un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente;
- **punto di ricarica:** un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta;
- **punto di ricarica di potenza standard:** un punto di ricarica, che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico. Il punto di ricarica di potenza standard è dettagliato nelle seguenti tipologie:
 - 1) lenta = pari o inferiore a 7,4 kW;
 - 2) accelerata = superiore a 7,4 kW e pari o inferiore a 22 kW;
- **punto di ricarica di potenza elevata:** un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW. Il punto di ricarica di potenza elevata è dettagliato nelle seguenti tipologie:
 - 1) veloce: superiore a 22 kW e pari o inferiore a 50 kW;
 - 2) ultra-veloce: superiore a 50 kW;
- **punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico:** un punto di ricarica o di rifornimento per la fornitura di combustibile alternativo che garantisce un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento. A tal fine, si considera punto di ricarica aperto al pubblico:
 - 1) un punto di ricarica la cui area di stazionamento è accessibile al pubblico, anche mediante autorizzazione e pagamento di un diritto di accesso;
 - 2) un punto di ricarica collegato a un sistema di autovetture condivise e accessibile a terzi, anche a

seguito del pagamento del servizio di ricarica;

- **punto di ricarica non accessibile al pubblico:**
 - 1) un punto di ricarica installato in un edificio residenziale privato o in una pertinenza di un edificio residenziale privato, riservato esclusivamente ai residenti;
 - 2) un punto di ricarica destinato esclusivamente alla ricarica di veicoli in servizio all'interno di una stessa entità, installato all'interno di una recinzione dipendente da tale entità;
 - 3) un punto di ricarica installato in un'officina di manutenzione o di riparazione, non accessibile al pubblico.

Si richiamano inoltre le seguenti definizioni di cui all'art. 57 della L. 120/2020:

- per **infrastruttura di ricarica** di veicoli elettrici si intende l'insieme di strutture, opere e impianti necessari alla realizzazione di aree di sosta dotate di uno o più punti di ricarica per veicoli elettrici. La realizzazione di infrastrutture di ricarica può avvenire:
 1. all'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
 2. su strade private non aperte all'uso pubblico;
 3. lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;
 4. all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico.Ai fini del presente regolamento si definiscono inoltre:

Colonnine di ricarica: torrette o altri manufatti da cui vengono derivati due prese di ricarica (due punti di ricarica);

Stazioni di ricarica: torrette o altri manufatti, singoli o meno, da cui vengono alimentati più di una coppia di punti di ricarica a formare "zone di ricarica".

• **Ambito di applicazione e obiettivi**

Il comune si prefigge uno sviluppo ordinato e correttamente inserito nel territorio delle infrastrutture di ricarica.

Nello specifico il presente atto, anche in ottemperanza al comma 6 dell'art. 57 della L. 120/2020, regola l'installazione di infrastrutture di ricarica a pubblico accesso con particolare riferimento alle **aree pubbliche o asservite ad uso pubblico** (per quanto di interesse, sono aree asservite ad uso pubblico quelle che in conseguenza di un atto convenzionale comportano l'obbligo del privato di mettere a pubblica disposizione aree di sosta).

Ai sensi dell'art. 32 ter del D.L. n. 77/2021 convertito in Legge 108/2021, l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non è soggetta al rilascio del permesso di costruire ed è considerata attività di edilizia libera.

Al di fuori delle aree disciplinate dal presente regolamento per le quali è previsto il pubblico accesso, al di fuori cioè delle aree pubbliche o asservite ad uso pubblico come in seguito meglio descritte (o al di fuori dei periodi di efficacia del regolamento), ciascun operatore, sia pubblico che privato, ha facoltà di chiedere una semplice autorizzazione per l'installazione di infrastrutture e punti di ricarica nelle modalità previste dall'art. 57 comma 14 bis della L. n. 120/2020, fermo il rispetto delle norme vigenti in materia, tra cui quelle espressamente richiamate ai commi 3 e 11 del medesimo art. 57 della L. 120/2020 in materia di impianti, codice della strada e interferenze con le linee di telecomunicazione.

Obiettivo del presente Regolamento è individuare:

- luoghi idonei alla installazione dei punti di ricarica, numero e posizione nel tempo dei suddetti punti;
- idonee garanzie di ripristino dello stato di fatto a fine vita delle infrastrutture o nel caso di dismissione anticipata;
- i contenuti degli atti concessori e le modalità di rilascio delle concessioni, anche al fine di garantire la presenza di più operatori in concorrenza, oltre a determinare il canone unico di occupazione del suolo pubblico.

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

- **Il Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica di veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNIRE)**

Il Piano nazionale per la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE), redatto e aggiornato ai sensi dell'art. 17 - septies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale.

Il Piano (PNIRE) prevede l'istituzione di un servizio di ricarica dei veicoli, l'introduzione di procedure di gestione del servizio di ricarica, l'introduzione di agevolazioni per l'ammodernamento degli impianti, la realizzazione di programmi integrati di adeguamento tecnologico ecc.

Il Pnire è stato aggiornato con D. Legislativo 16/12/2016 che recepisce la Direttiva 014/94/UE per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, volta anche a ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti.

Nel PNIRE sono definite le linee guida per garantire lo sviluppo del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica sul territorio nazionale, considerando l'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali. In prima ipotesi si prevede l'installazione di 1 punto di ricarica ogni 10 veicoli elettrici.

I principali obiettivi del piano possono essere riassunti nei sei punti riportati di seguito:

- l'implementazione di un servizio di ricarica esteso sul territorio, a partire dalle aree urbane, che rispetti determinati standard tecnici europei che garantiscano l'interoperabilità tra le diverse infrastrutture sul territorio UE;
- il rispetto dei parametri minimi di interoperabilità tra i sistemi installati ad uso pubblico e privato per servire il maggior numero possibile di veicoli;
- la gestione del servizio tramite: definizione di costi univoci e chiari per l'utente; predisposizione di tariffe differenziate; regolamentazione dei tempi e modi di ricarica ottimizzando necessità degli utenti e disponibilità della rete elettrica, rispettando le regole del libero mercato nel settore elettrico;
- agevolazioni amministrative per titolari e gestori che ammodernano impianti di distribuzione del carburante per inserirvi spazi di ricarica elettrica;
- programmi di promozione all'adeguamento tecnologico di edifici già esistenti;
- la promozione della ricerca tecnologica per la realizzazione di nuove reti infrastrutturali.

Il Pnire individua tre categorie di aree per l'installazione delle infrastrutture di ricarica distinguendole tra:

- aree pubbliche;
- aree private;
- aree private accessibili al pubblico.

Tale piano nazionale si occupa delle strategie per raggiungere il maggior numero di utenti ad esempio prevedendo punti di ricarica dei veicoli elettrici nelle grandi strutture di vendita, cinema multisala, parcheggi multipiano e in altri luoghi attrattori che dispongano di parcheggi con tempi di sosta sufficientemente elevati. Viene previsto anche che l'accesso alle infrastrutture di ricarica pubbliche sia reso semplice tramite l'utilizzo di Smart Card (possibilmente compatibili con la Card in uso per altri servizi di mobilità), che i modi di pagamento del servizio siano inclusivi nei confronti delle diverse metodologie esistenti.

Il PNIRE prevede le seguenti tipologie di ricarica, già riportate nelle definizioni contenute nelle premesse del presente regolamento:

- **punto di ricarica di potenza standard:** un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico. Il punto di ricarica di potenza standard è dettagliato nelle seguenti tipologie:

1) **lenta**= pari o inferiore a 7,4 kW;

2) **accelerata**= superiore a 7,4 kW e pari o inferiore a 22 kW.

- **punto di ricarica di potenza elevata:** un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW. Il punto di ricarica di potenza elevata è dettagliato nelle seguenti tipologie:

1) **veloce:** superiore a 22 kW e pari o inferiore a 50 kW;

2) **ultra-veloce:** superiore a 50 kW;

La prima categoria (potenza Standard) comprende tutti i sistemi di ricarica in corrente alternata (AC - Modo 3 secondo CEI EN 61851) e i sistemi di ricarica in corrente continua di potenza fino a 22 kW (DC - Modo 4 secondo CEI EN 61851).

La seconda categoria (potenza Elevata) comprende tutti i sistemi di ricarica in corrente continua di potenza superiore a 22 kW (DC - Modo 4 secondo CEI EN 61851).

• Il Decreto semplificazioni

Il decreto semplificazione convertito in legge 120/2020 prevede all'art. 57 comma 6 che ciascun comune emani provvedimenti comunali per l'installazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica. Prevede inoltre che i comuni determinino la posizione e il numero di colonnine in proporzione all'attuale parco veicolare elettrico circolante (ove possibile sarebbe opportuno prevedere almeno un punto di ricarica ogni 1.000 abitanti; tale indicazione si somma a quella del PNIRE che ritiene ottimale invece, a tendere, la disponibilità di 1 punto di ricarica ogni 10 veicoli elettrici). In assenza di regolamentazione è previsto altresì che soggetti sia pubblici che privati possano richiedere l'autorizzazione o la concessione per la realizzazione e la gestione di infrastrutture di ricarica aperte all'uso pubblico, anche per singoli tratti di strada. È stabilito che i comuni abbiano facoltà di consentire, in autorizzazione o concessione, la realizzazione e la gestione di infrastrutture di ricarica a soggetti esterni sia pubblici che privati, incentivandola anche tramite riduzione o esenzione del canone di occupazione di suolo pubblico e della tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche per i punti di ricarica, nel caso in cui essi erogino energia di provenienza rinnovabile.

Per agevolare la realizzazione delle colonnine erano già state preventivamente introdotte norme di semplificazione. Ad esempio il D.Lgs. 257/2016 aveva classificato la realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici come opera di urbanizzazione primaria stabilendo anche obblighi di predisposizione all'installazione nell'ambito dell'edilizia privata. Particolarmente rilevanti sono le disposizioni relative alla semplificazione documentale oggi necessaria ad acquisire i titoli abilitativi o concessori dagli operatori economici che intendano installare infrastrutture e punti di ricarica "aperti al pubblico" in via inclusiva e senza discriminazione.

L'art. 57 elimina la necessità di presentare nulla osta rilasciato dall'ispettorato del Ministero altrimenti previsto per nuovi impianti e condutture elettriche, sostituendolo con una semplice dichiarazione

sottoscritta dai soggetti interessati da cui risulti l'eventuale presenza di interferenze con le linee di telecomunicazione e la certificazione del rispetto delle norme che regolano la trasmissione e la distribuzione di energia elettrica.

In seguito a **modifiche effettuate dall'art. 32-ter del disegno di legge di conversione del D.L. 77/2021 (poi Legge 108/2021)** è stata introdotta la **modifica all'articolo 57 della L. 120/2020** che ha specificato che l'installazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico è considerata **un'attività di edilizia libera non soggetta al rilascio del permesso di costruire**. Il soggetto che effettua l'installazione è tenuto a presentare un'istanza per manomissione e occupazione di suolo pubblico per l'infrastruttura (colonnina di ricarica) e le opere di connessione alla rete elettrica e sue eventuali modifiche. TOSAP e o COSAP vengono quindi calcolate sugli spazi occupati dalla colonnina e dalle connessioni alla rete nel sottosuolo, escludendo lo spazio relativo agli stalli di sosta riservati alla ricarica. Viene dunque effettuata una **richiesta semplificata** all'ente gestore della strada che rilascia l'autorizzazione all'installazione e all'occupazione di suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica per una durata di 10 anni e a tempo indeterminato per le connessioni alla rete.

Nel comma 6 l'art. 57 prevede che i provvedimenti regolatori comunali, riguardanti l'installazione delle infrastrutture di ricarica, avvengano ai sensi dell'art. 7 del codice della strada, lasciando dunque al Comune una certa libertà nella gestione della circolazione urbana e la possibilità di riservare stalli di ricarica per i veicoli elettrici.

L'art. 158, comma 1, alla lettera h-ter) del Codice della Strada, (lettera aggiunta dall'art. 1, comma1, lett. e), n. 01), D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla L 9 novembre 2021, n. 156), vieta la sosta e la fermata negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è 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 23:010 alle ore 7:00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'art. 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257

• **Il DM del MASE 12/01/2023**

Nell'ambito delle Misure del PNRR il MASE ha previsto con proprio decreto ministeriale l'erogazione di contributi per l'installazione di "almeno 13.755 stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici in zone urbane da almeno 90 kW" destinate prioritariamente ad operatori che intendano installarle presso stazioni di servizio di carburante.

Tale decreto definisce:

Stazioni di ricarica rapida o super veloci, quelle da almeno 175 kW con connessioni in media tensione;

infrastrutture di ricarica veloci, quelle di 90 kW con connessioni in bassa tensione, ideali nell'ambito della mobilità cittadina;

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E TRASPORTISTICO DEL COMUNE DI COSSATO

- **Assetto urbano**

Cossato è un comune pedemontano situato al confine sud-est della città di Biella.

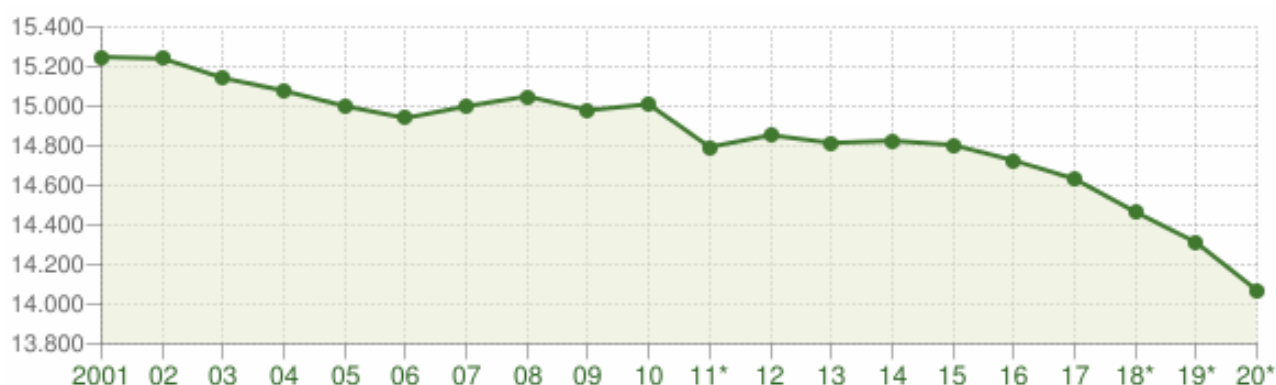
La città è il secondo comune della provincia biellese per importanza demografica ed economica; ha uno sviluppo urbanistico che segue la direzione delle grandi strade: il centro è lungo la [ex statale Biella-Gattinara](#), numerose sono le frazioni, distribuite ad esempio lungo la strada per [Mottalciata](#), sull'altopiano baraggivo e sulle colline verso Quaregna, Lessona e Valdilana.

La stazione ferroviaria di Cossato, posta lungo la linea Biella-Novara, è servita da treni regionali di Trenitalia nell'ambito del contratto di servizio stipulato con la Regione Piemonte. La linea Biella-Novara misura 51 km di cui 20 sul territorio biellese. Lungo il tracciato sono presenti 3 stazioni di incrocio, con più binari tra cui appunto, Cossato. I treni possono raggiungere una velocità massima di 85 km/h a causa della tortuosità del percorso e alla presenza di numerosi passaggi a livello a raso il tempo di percorrenza su questa linea varia da 45 a 65 minuti da Biella a Novara e viceversa mentre da Cossato, Novara si raggiunge in circa 30-35 minuti. Novara è posta sulla linea Torino-Milano. La stazione di Milano Centrale è raggiungibile da Cossato in circa un'ora e trenta minuti. La migliore tratta disponibile per Torino è di poco inferiore alle due ore. Biella è raggiungibile invece in poco più di dieci minuti. Il treno è utilizzato quindi per lo più da pendolari studenti o lavoratori, prevalentemente diretti nel capoluogo lombardo ove si recano la mattina per poi fare ritorno la sera, lasciando l'auto in sosta nel parcheggio della stazione.

Il trasporto pubblico su gomma prevede linee a lunga percorrenza (crevacuore-cossato-torino), linee a prevalenza scolastica (pray - trivero - cossato - mottalciata – vercelli), linee provinciali sulle direttrici primarie e secondarie (Biella - Cossato - Vallemosso - Trivero ; Valle Mosso - Lessona - Cossato – Mottalciata; Biella - Cossato - Gattinara - Romagnano Sesia, Biella - Cossato – Pray), oltre a linee a prevalente servizio operaio (Lessona - Cossato - Vigliano - Verrone Lancia). Il MOVICENTRO comunale, corredato di apposite pensiline per prendere gli autobus o per la sosta di questi ultimi, si attesta proprio di fronte alla stazione ferroviaria, rappresentando il principale punto di interscambio di mobilità pubblica gomma-ferrovia. La stazione ferroviaria è dotata di un capiente parcheggio per i pendolari.

- **Popolazione**

Il Comune di Cossato ha una popolazione registrata il 31 dicembre 2021 pari a 14.070 abitanti. La popolazione risulta in decrescita nell'ultimo decennio.



Andamento della popolazione residente

COMUNE DI COSSATO (BI) - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

● Poli attrattori

I principali poli territoriali di Cossato di natura pubblica, attrattivi di mobilità sia a scala urbana che a scala territoriale, possono essere così elencati:

- scuole (Nido Lorazzo, Infanzia Centro e Spolina, Primaria Masseria, Primaria Ronco, Primaria Aglietti, Primaria Capoluogo, Primaria Parlamento, Secondaria Primo grado Da Vinci, Secondaria Primo grado Maggia);
- strutture sanitarie (centro ASL Sert);
- centri sportivi (centro sportivo Parlamento, Stadio Abate, palestra comunale Aguggia);
- uffici e altri centri pubblici (Municipio, uffici comunali e Teatro comunale di piazza Tempia, villa Ranzoni, scuola musicale Sonoria villa Berlanghino);
- cimiteri comunali (cimitero Capoluogo, cimitero Castellengo).

Assumono rilevanza inoltre ai fini del presente regolamento poli attrattori connessi ad attività di natura privata che sono tuttavia supportati da opere di urbanizzazione pubbliche quali le medie strutture di vendita commerciali e le aree industriali (tra le principali: area industriale Coinarco, mercato coperto comunale, supermercati Lidl, Eurospin, Conad).

● Parco circolante veicoli

Il parco veicolare circolante a Cossato (Elaborazione dei dati Aci, ultimo Autoritratto disponibile online 2021) è di circa 10 mila veicoli tra autovetture e motocicli. I veicoli elettrici, stimati mediante confronto sintetico col mercato che restituisce dati comunque inferiori alla media nazionale, sono stimati in circa 500 unità.

● Rete viaria e servizi

Cossato dista pochi km da Biella, a cui è collegata in un *continuum* urbanizzato, da due arterie principali: l'asse provinciale ed il collegamento della superstrada (strada extraurbane caratterizzate da doppia carreggiata con spartitraffico centrale e svincoli a livelli sfalsati). Sulla rete viaria principale si appoggia una rete secondaria che svolge il compito di distribuzione interna a livello urbano. La viabilità principale di accesso consta di strade caratterizzate da flussi di traffico generalmente elevati, con una quota rilevante di mezzi pesanti, che attraversano ambiti fortemente urbanizzati, con una molteplicità di attività produttive e commerciali miste a residenza e servizi.



- **Stato di fatto: censimento delle installazioni presenti**

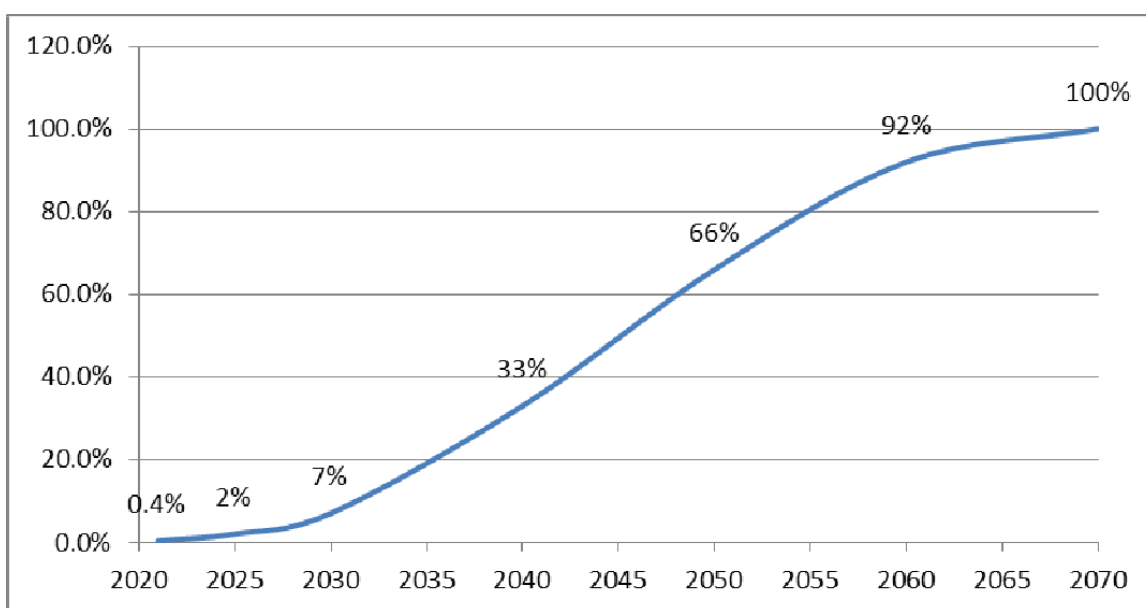
Ad oggi, in base alle informazioni reperibili in rete, cioè quelle effettivamente a disposizione degli utenti, risultano installate sul territorio comunale le seguenti postazioni di ricarica aperte al pubblico:

- presso via Maffei (2 stazioni con 4 prese inf. 22KW);

Tali postazioni sono collegate alla presenza di attività commerciali (supermercato U2) ma possono fungere da riferimento nel primo periodo per la struttura sanitaria ASL Sert posta a poca distanza. È inoltre già autorizzata la posa di ulteriori due colonnine su area da asservire all'uso pubblico presso il Supermercato Lidl, in corso di costruzione lungo la via Mazzini, che potranno servire oltre che gli avventori della struttura di vendita anche le altre attività e residenze presenti in zona.

- **Scenario futuro**

Nel rapporto sulla mobilità elettrica e relativi scenari futuri elaborato nel 2020 dal Politecnico di Milano, si delinea la previsione del mercato italiano al 2030, che prevede che entro il decennio in corso una macchina su sette sarà elettrica. E per allora le nuove immatricolazioni di auto elettriche saranno in percentuale oltre la metà del totale (55%).



Previsione di crescita della quota dell'elettrico sul totale del parco circolante.

Una stima completa delle suddette dinamiche al 2030 dovrebbe considerare la probabile riduzione dei tassi di motorizzazione derivanti sia dalle dinamiche demografiche che dalla diffusione di forme di uso dell'auto non proprietarie (sharing), riduzione che gli analisti collocano in un 20% da oggi al 2030.

Tuttavia si sceglie di non tenere conto ai fini del presente regolamento di tale riduzione in forza di altrettanto probabili interventi di accelerazione nella sostituzione del parco veicoli esistente, conseguentemente all'emanazione di provvedimenti legislativi volti a ottenere obiettivi più severi e vincolanti di contenimento delle emissioni, come il previsto divieto di vendere veicoli a motori termici a partire dall'anno 2035.

Si sottolinea come significativo, ai fini del presente regolamento, sia lo scenario previsionale relativo al 2030; più a lungo termine le previsioni sono infatti condizionate dalla possibile rapida evoluzione delle tecnologie impiegate nella produzione stessa di veicoli elettrici sia in termini di autonomia garantita dalle batterie che di velocità delle ricariche ma anche dell'introduzione nel mercato di altre tecnologie quali i motori ad idrogeno.

4. DIMENSIONAMENTO, TIPOLOGIE, E LOCALIZZAZIONE DELLE ZONE DI RICARICA

● Preambolo

Attualmente, così come descritto nel Pnire, è stata superata la fase “pioniera” (fase base, inizialmente prevista fino al 2020, in cui l’utilizzo dei veicoli elettrici è ancora marginale e ha come obiettivo l’incentivazione al passaggio all’elettrico). Oggi si è nella fase “a tendere”, così come descritta dal medesimo piano nazionale, relativa allo sviluppo di uno scenario evoluto, con orizzonte temporale dal 2020 al 2030, caratterizzato da eventi acceleratori quali il dibattuto divieto di vendita di auto a motori termici dall'anno 2035 in ambito europeo. Lo scenario di questa fase è una transizione all’elettrico del parco circolante. L’obiettivo nel campo delle infrastrutture di ricarica è di rendere parallelamente disponibile un servizio di ricarica capillare e uniforme su tutto il territorio, tramite integrazione di sistemi di diversa potenza.

Il presente regolamento recepisce il vigente assetto normativo con riferimento al Pnire e alla legge n. 120/2020 introducendo indicazioni per definire il numero, la localizzazione e la tipologia dei siti di ricarica che andranno a costituire la rete comunale, con particolare attenzione ad alcuni indicatori, per esempio:

- domanda di mobilità complessiva, attuale e prevista, quantificabile ad esempio come numero totale di auto immatricolate o circolanti;
- domanda di mobilità elettrica, attuale e prevista, quantificabile ad esempio come numero di auto elettriche immatricolate o circolanti;
- densità abitativa;
- disponibilità di siti idonei per la ricarica.

Il presente regolamento ha natura dinamica ed è soggetto ad aggiornamenti periodici ogni volta che sarà ritenuto necessario, per il variare delle stime esigenti che sono alla base delle scelte del regolamento stesso. La validità del regolamento in prima stesura è volta a soddisfare le esigenze quantitative e qualitative stimate quali necessarie nel primo breve periodo, ovvero entro il 2025, nonché a stabilire i principi di localizzazione dei punti di ricarica nel medesimo periodo.

Si ritiene infatti che il Regolamento debba rappresentare uno strumento in grado di adeguarsi all'effettiva diffusione delle auto elettriche e alle richieste del mercato, tenuto conto che il settore della mobilità vede rapide evoluzioni tecnologiche.

Il servizio di Polizia Municipale costituirà a tal fine la funzione di osservatorio comunale per la mobilità elettrica, relazionando, almeno con cadenza annuale, alla Giunta Comunale circa l’attuazione del regolamento e in merito all’adeguatezza delle sue previsioni al mercato.

● Dimensionamento degli obiettivi attuali ovvero al 2025

Il contesto normativo analizzato nei primi capitoli del presente regolamento indica in un punto di ricarica aperto al pubblico ogni 1.000 abitanti ovvero di un punto di ricarica ogni 10 veicoli elettrici i riferimenti quantitativi ottimali di disponibilità di punti di ricarica. Tenuto conto del numero di abitanti della Città di Cossato (circa 14.000) e del numero stimato di veicoli elettrici circolanti sul territorio comunale (circa 500) si ritiene ottimale l’installazione entro il 2025 di 50 punti di ricarica, riservando a tale scopo 50 posteggi non già regolati da parchimetri/parcametri, a pagamento o meno.

Deve essere tenuto conto che la sosta libera a Cossato prevede consistenti limitazioni in forza della convenzione che scadrà nel 2033 con cui è stata affidata alla società Bi-Park Srl la gestione (e in alcuni casi costruzione) dei cd. “parcheggi blu” che interessano il centro cittadino. Il presente regolamento, salvo quanto disposto in merito alle garanzie relative alla dismissione e ripristino dei luoghi a fine vita delle infrastrutture, non riguarda l'insediamento di infrastrutture di ricarica, entro i termini di validità degli accordi convenzionali con Bi-Park Srl, nelle aree assoggettate alla disciplina dei cd. parcheggi blu. Per tali aree il soggetto che potrà autorizzare la posa delle infrastrutture di ricarica è Bi-Park Srl, limitatamente all'arco temporale di validità della concessione. In questo caso il Comune di Cossato delibererà il proprio

nulla osta, con particolare riferimento al periodo eccedente la scadenza della convenzione. In ogni caso valgono le disposizioni contenute nella Convenzione rep. N. 59529 del 20/01/2003 e smi. L'insediamento di infrastrutture di ricarica nelle aree assoggettate a tale convenzione, se comportanti modifiche alle clausole convenzionali saranno autorizzate con appositi atti degli organi competenti, come individuati nella convenzione stessa, previa intesa tra richiedente, concessionario e Comune di Cossato.

Con riferimento allo scenario connesso alle stime precitate di diffusione delle auto elettriche al 2030, quando un veicolo su sette sarà elettrico, in sede di prima stesura del regolamento, si prevede il raddoppio dei punti di ricarica in aree aperte al pubblico, su suolo pubblico o assoggettato ad uso pubblico (da 50 a 100 punti ricarica), tenuto conto che, verosimilmente si assisterà alla diffusione di punti ricarica in ambito privato, in parallelo a quella in aree aperte al pubblico.

Prioritario rimane per l'Amministrazione comunale non attuare politiche discriminanti nei confronti dei posteggi dedicati alla libera sosta e per questo la dinamicità del regolamento è pensata al fine di ponderare al meglio, nel tempo, la domanda con l'offerta delle differenti richieste della mobilità e dei cittadini, tenuto conto che il parametro principale assunto per il dimensionamento delle esigenze è dato dalla dotazione di un punto di ricarica ad accesso pubblico ogni 10 veicoli elettrici circolanti e che quindi maggiore sarà il numero di mezzi a motrice elettrica, maggiore sarà il numero di colonnine di ricarica di cui il territorio abbisognerà.

Il presente regolamento, quantificate come sopra le esigenze attuali, sulla base delle indicazioni normative vigenti, ritiene idonee all'installazione di punti di ricarica tutte le vie e piazze incluse nello stradario comunale allegato (cui afferisce la toponomastica comunale) ove siano singolarmente disponibili almeno 11 stalli per sosta libera priva di parcametro/parchimetro, regolarmente delimitati da segnaletica stradale (nel conteggio restano esclusi i posteggi per portatori di handicap che non potranno mai, in sede di prima applicazione del regolamento, essere convertiti in stalli di ricarica), in numero massimo pari al 10% dei posteggi disponibili con arrotondamento all'unità superiore o inferiore, al fine di ottenere coppie di stalli/punti di ricarica.

Ad esempio lungo una via in cui si trovano 14 stalli disponibili saranno riservabili alla ricarica di auto elettrice il 10% degli stessi e cioè 1,4 posteggi. L'arrotondamento alla coppia più prossima è "2 posteggi". Pertanto nella suddetta via saranno riservabili due posteggi al fine di poter disporre una colonnina con due punti di ricarica. Diversamente lungo una via in cui vi sono 24 stalli disponibili per la libera sosta, risultano riservabili alla ricarica di veicoli elettrici 2,4 posteggi. Tuttavia l'arrotondamento alla coppia più prossima è ugualmente "2 posteggi". Pertanto nella suddetta via saranno riservabili due posteggi al fine di poter disporre una colonnina con due punti di ricarica.

Per talune aree di sosta, se facenti parti delle aree di cui all'allegato intitolato "Localizzazioni prioritarie", la regolamentazione stabilita dal presente atto si applica anche in assenza della delimitazione con formale segnaletica degli stalli. È il caso di talune aree di sosta sistemate a ghiaia. Per queste aree il numero di posteggi disponibili per la collocazione di punti di ricarica è quantificato forfettariamente nell'allegato stesso. È fatta salva in ogni caso la valutazione di eventuali proposte riguardanti aree connesse a vie o piazzali riportati nello stradario che presentino disponibilità di parcheggi non già delimitati da segnaletica stradale mediante individuazione degli stalli, qualora non venisse raggiunto il numero di 50 punti di ricarica che rappresenta il primo target del regolamento.

Nell'ottica di favorire il principio di parità di trattamento e libera concorrenza, divenuto efficace il presente regolamento, il Comune pubblicherà un avviso di manifestazione di interessi rivolto agli operatori economici di settore al fine di recepire, per le aree ritenute idonee dal regolamento stesso, richieste di insediamento di punti di ricarica da parte del mercato, nel limite complessivo di 50 posteggi in sede di prima applicazione (prima richiesta di manifestare interesse).

La dichiarazione di interesse con richiesta di installazione di punti di ricarica, da formularsi mediante appositi Fac-simile allegati all'avviso di cui al precedente periodo, dovrà essere completa di tutto quanto richiesto, in conformità al presente regolamento. Il proponente dovrà rilevare personalmente i posteggi a sosta libera gratuita disponibili nelle localizzazioni su cui vorrebbe procedere a installare le infrastrutture di ricarica.

Ad ogni operatore non potrà essere autorizzata l'installazione di punti di ricarica in misura superiore a quella percentualmente corrispondente ad una equa suddivisione tra gli stessi operatori che abbiano partecipato alla manifestazione di interessi, rispetto al numero complessivo delle localizzazioni per cui pervengano

domande in sede di presentazione delle istanze, in risposta alla pubblicazione dell'avviso di manifestazione di interesse stessa.

Il Comune allega al presente regolamento un documento contenente l'ordine delle localizzazioni (tratte o meno dallo stradario comunale) con cui procederà alla valutazione delle proposte formulate dagli operatori economici in risposta al precitato avviso di manifestazione di interesse.

Il Comune attraverso specifica commissione interna procederà a valutare completezza e adeguatezza delle proposte pervenute seguendo l'ordine delle "localizzazione prioritarie", assegnandole esclusivamente in funzione della maggior potenza proposta per colonnina di ricarica (coppia di punti di ricarica), salvo diversa indicazione di dettaglio contenuta nelle annotazioni/prescrizioni delle singole localizzazioni (stabilite nell'elaborato allegato denominato "localizzazioni prioritarie").

Procedendo nell'ordine di priorità, qualora la miglior proposta in termini di potenza (o nei termini specificati nelle annotazioni alle singole localizzazioni) sia in capo al medesimo operatore economico, alla seconda migliore proposta, redatta da altro operatore economico, sarà data la possibilità di acquisire il diritto ad installare i propri punti di ricarica purché dichiarati la disponibilità ad installare punti di ricarica di potenza (o caratteristiche) pari a quella della migliore proposta pervenuta per quella localizzazione.

A titolo esemplificativo si assumano tre localizzazioni A, B e C e 3 operatori interessati I, II e III. Si ipotizzino le seguenti formulazione di proposte:

Operatore I: loc.A= 90KW, loc.B= 90KW, loc.C= 90KW

Operatore II: loc.A= 90KW, loc.B= 90KW, loc.C= 75KW

Operatore III: loc.A= 75KW, loc.B= 44KW, loc.C= 44KW

La graduatoria sarà così formulata:

loc.A: estrazione tra operatore I e operatore II quindi, ad esempio II, I, III

loc B: I, II, III

loc C: III (condizionata a installazione potenza 90 Kw) I, II.

Nella formazione dell'elenco delle localizzazioni prioritarie saranno indicate quelle in cui è possibile proporre stazioni di ricarica da parte di un solo operatore economico. La logica di tale indicazione vuole favorire la formazione di localizzazioni di ricarica più attrezzate alle quali riferire anche una segnaletica statica di indirizzamento. Ove specificamente previsto la proposta di stazioni di ricarica invece che di singole colonnine prevale ai fini della formazione della graduatoria. Si applica comunque il criterio della maggior potenza installata a parità di punti di ricarica.

Per proposte adeguate si intendono quelle che prevedono accesso pubblico indiscriminato e metodi di pagamento differenziati (tradizionali ed elettronici).

La realizzazione delle infrastrutture può essere comune a più operatori.

● **Criteri di individuazione delle aree prioritarie**

Le aree sulle quali l'Amministrazione Comunale ritiene prioritario procedere all'installazione di colonnine di ricarica sono individuate in base alla capacità delle localizzazioni stesse di servire:

1 le zone di interscambio (aree interscambio gomma-rotai)

2 la mobilità di scorrimento (principali arterie di attraversamento)

3 zone con presenza di poli attrattori

4 aree residenziali

In tutti i luoghi non elencati nel regolamento e suoi allegati, si attuano le disposizioni vigenti e in particolare, per quelle comunque aperte al pubblico utilizzo, le norme di cui all'art. 57 del DL n. 76/2020 "Decreto semplificazioni" (conv. L. n. 120/2020)

● **Manifestazione di interesse**

In sede di prima applicazione del regolamento, il Comune stabilisce la pubblicazione di specifico avviso per la ricezione di istanze di insediamento di punti di ricarica da parte degli operatori del mercato, non appena il presente regolamento abbia concluso il suo iter amministrativo e diventi efficace, con l'obiettivo di avviare le suddette procedure entro l'anno corrente.

Se a seguito della prima tornata non fossero raggiunti i target definiti dal regolamento (50 punti di ricarica

entro il 2025) saranno pubblicati ulteriori avvisi a cadenza semestrale.

5. ITER AUTORIZZATIVO

Una volta che sia formata, approvata e pubblicata la graduatoria delle assegnazioni, entro i successivi 15 giorni naturali e consecutivi dovrà pervenire al protocollo comunale formale accettazione da parte degli operatori delle localizzazioni avute in "pre-assegnazione".

Nei successivi trenta giorni dovrà invece essere presentata formale istanza per l'ottenimento delle concessioni/autorizzazioni abilitanti la posa delle infrastrutture di ricarica corredata dalla documentazione progettuale di seguito descritta.

Nel caso di mancato adempimento dei termini sopra indicati, se a seguito di sollecito da parte del comune l'operatore economico non desse riscontro nei tempi stabiliti nel sollecito stesso, il comune avvierà, con l'operatore che segue in graduatoria, un medesimo iter di accettazione e presentazione delle domande.

La domanda completa di tutti gli elaborati va presentata all'Ufficio Protocollo del Comune di Cossato all'indirizzo pec: cossato@pec.ptbiellese.it.

Con riferimento a quanto previsto all'Art. 57 del D.L. 16 luglio 2020 n.76, convertito in legge con modificazioni dalla L. 11 settembre 2020 n.120, il Comune non prevede l'esenzione dal versamento del canone unico patrimoniale, normato dal "*Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria e del canone mercatale*", approvato con deliberazione C.C. n. 8 del 29/03/2021 e s.m.i.

La concessione d'uso del suolo per l'installazione delle infrastrutture di ricarica avrà la durata di 10 anni e potrà successivamente essere prorogata con provvedimento espresso, per ulteriori 10 anni su specifica richiesta dell'operatore. Al termine della concessione, o 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 presentati dagli operatori a cura della Giunta Comunale e comunque prima dell'inizio dei lavori di posa delle infrastrutture di ricarica, l'operatore dovrà stipulare una polizza fidejussoria, del valore pari a € 3.000,00, per ogni punto di ricarica standard (potenza fino a 22KW) e a € 5.000,00 per ogni punto di ricarica di potenza elevata (oltre 22KW), a garanzia di eventuali danni e ripristini. Nel caso di installazioni di più colonnine nella stessa localizzazione è ammessa una riduzione del 50% per i punti di ricarica delle colonnine successive alla prima.

La suddetta garanzia deve coprire gli oneri per il mancato od inesatto adempimento degli obblighi contrattuali da parte del concessionario e cessa di avere effetto solo a seguito della verifica della regolare messa in pristino a seguito dello scadere della concessione, fatta salva l'azione di risarcimento per eventuali danni da parte dell'Ente. In caso di revoca della concessione per fatto dell'appaltatore, il deposito cauzionale verrà incamerato dal Comune di Cossato, fatto salvo il diritto al risarcimento di eventuali maggiori danni. La garanzia deve essere integrata ogni volta che l'Ente abbia proceduto alla sua escussione, anche parziale.

Gli operatori dovranno inoltre stipulare, prima della firma della concessione-contratto, idonea polizza assicurativa che tenga indenne il Comune da tutti i rischi di installazione e che preveda adeguata garanzia di responsabilità civile per danni causati a terzi durante il periodo di concessione del suolo pubblico per un importo di euro 500.000,00. La polizza assicurativa è prestata da un'impresa di assicurazione autorizzata alla copertura dei rischi ai quali si riferisce l'obbligo di assicurazione. La copertura delle predette garanzie assicurative decorre dalla data di concessione e cessa a seguito della verifica della regolare messa in pristino a seguito dello scadere della concessione.

A corredo della domanda di concessione, il richiedente dovrà produrre, per ogni localizzazione la seguente documentazione, come stabilito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Decreto Ministeriale del 3 agosto 2017, da trasmettere, tramite PEC firmata digitalmente da tecnico abilitato, all'indirizzo cossato@pec.ptbiellese.it:

- **DOCUMENTI DI PROGETTO:**

1. *relazione illustrativa comprensiva come minimo della stima dei posteggi non regolati da parchimetri/parcametri da destinare alla ricarica di veicoli elettrici per singola localizzazione sulla base del rilievo dello stato di fatto debitamente documentato a livello fotografico;*
2. *allocazione dettagliata mediante planimetrie in scala 1:1000 degli stalli da dedicare alla ricarica di veicoli elettrici con indicazione e descrizione delle infrastrutture di ricarica da realizzare;*
3. *scheda delle colonnine comprensiva dei dati dimensionali di dettaglio, potenza, immagini relative a interventi già realizzati;*
4. *piano delle manutenzioni, atto a garantire l'erogazione di un servizio continuativo;*
5. *descrizione delle modalità di erogazione del servizio e controlli previsti per contrastare la sosta a ricarica completata*
6. **PROGETTO TECNICO**, comprensivo di:
 - 6.1 *inquadramento catastale ed estratti di PRGC;*
 - 6.2 *planimetria in scala adeguata, riportante la localizzazione delle infrastrutture di ricarica che dimostri la rispondenza a requisiti e percentuali di cui al capitolo 4;*
 - 6.3 *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;*
 - 6.4 *segnaletica orizzontale e verticale, effettuata in conformità alle disposizioni del Codice della strada;*
 - 6.5 *cronoprogramma dei lavori con individuazione della data presunta di operatività dell'infrastruttura di ricarica sia in termini tecnici (funzionalità) che di regolamentazione dell'area che ospita l'infrastruttura e degli stalli di sosta riservati alla ricarica.*

La relazione sulle caratteristiche tecniche delle colonnine deve contenere almeno: l'indicazione delle dimensioni, dell'interfaccia con l'utente, gli standard delle prese, tenuto conto che i punti di ricarica devono assicurare l'interoperabilità tra i sistemi di ricarica.

- **COPIA DELLA RICHIESTA DI CONNESSIONE ALLA RETE DI DISTRIBUZIONE ELETTRICA**, 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 del contesto proposto.
- **POLITICA TARIFFARIA RIVOLTA ALL'UTENZA**, anche attraverso la presentazione di un piano di tariffe con esplicitazione dei metodi di pagamento.
- **COPIA DELLE POLIZZE RELATIVE ALLA CAUZIONE DEFINITIVA E ALLA RCT**, come meglio descritte nei precedenti paragrafi.

Ad ogni istanza pervenuta verrà assegnato un responsabile del procedimento che provvederà a verificare la completezza della documentazione richiedendo ove necessario integrazioni. Alle domande regolarmente presentate la concessione sarà rilasciata entro trenta giorni dal Dirigente dell'Area Tecnica e Servizi al Territorio previa proposta del responsabile del procedimento, il quale provvederà anche a definire gli oneri concessori per l'occupazione del suolo pubblico, limitatamente agli spazi occupati dalle strutture emergenti dal suolo delle colonnine. Le installazioni sono pertanto soggette al pagamento del Canone Unico per l'occupazione del suolo pubblico, calcolata con riferimento alle sole infrastrutture di ricarica (colonnine e connessioni elettriche).

Il concessionario si impegna ad avviare il servizio entro 6 mesi dal rilascio della concessione; scaduto tale termine, e in assenza di validi e giustificati motivi di forza maggiore, la concessione si intende revocata per cui verrà incamerato il 20% della fidejussione da parte del Comune, svincolata la restante parte, avviate le procedure di "accettazione localizzazione" con altro operatore.

Riduzioni significative dell'operatività non concordate con il Comune concedente sono motivo di revoca della concessione. Per riduzioni significative si intendono periodi di interruzione pari o superiori al 15% del tempo complessivo del periodo annuale.

Al termine della concessione, ovvero alla sua cessazione anticipata qualunque ne sia il motivo, il concessionario è tenuto a ripristinare lo stato dei luoghi come erano in origine.

6. CARATTERISTICHE MINIME DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA IN DETERMINATE LOCALIZZAZIONI

Si premette che la normativa europea e il Piano nazionale specificano che per le ricariche in corrente alternata (AC) le stazioni di ricarica devono essere conformi al Modo 3 della IEC 61851 e devono essere dotate di Presa di ricarica Tipo 2 secondo EN 62196. Per le ricariche in corrente continua (DC), la stazione di ricarica deve essere almeno dotata di Standard CCS Combo2. Tuttavia lo sviluppo e la diffusione delle infrastrutture in ambito pubblico deve comunque prendere in considerazione la presenza di veicoli dotati di altri dispositivi di ricarica in corrente continua (quale ad esempio CHAdeMO - "Modo 4") e Fast AC "Tipo 2", adottati per molte vetture prodotte da case automobilistiche che sono produttori di veicoli presenti sul territorio nazionale. Per questo motivo, nel caso di installazione di sistemi di ricarica in corrente continua (DC - Modo 4), è raccomandato l'impiego di stazioni di ricarica multistandard (che integrano quindi i 3 standard presenti sul mercato per la ricarica veloce dei veicoli elettrici).

Pertanto, 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 tra 7,4 KW 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";
- 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) e con possibilità di inserire in aggiunta n. 2 prese "tipo 3A";

L'allegato "localizzazioni prioritarie" potrà contenere ulteriori specifiche dotazioni minime da applicarsi appunto, obbligatoriamente, alle localizzazioni di dettaglio.

Oltre a tali disposizioni sulle dotazioni minime per le colonnine si richiede che la struttura di ricarica da installarsi risponda alle indicazioni delle disposizioni legislative vigenti e, inoltre che vengano rispettate le seguenti caratteristiche:

- 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;
- è da privilegiarsi, ove le caratteristiche e le dimensioni della strada lo consentano, l'installazione con stalli di ricarica a pettine.

È consentita la "brandizzazione" delle colonnine con le effigi dell'operatore economico che eroga il servizio. Altre tipologie di pubblicità sono invece soggette al "*Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria e del canone mercatale*", approvato con deliberazione C.C. n. 8 del 29/03/2021 e s.m.i.

7. 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.

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 adotterà (app, tessera, etc.) è richiesta la possibilità per l'utente di pagare tramite carta di credito (anche di tipo contactless) o comunque con sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti.

Gli stalli di sosta corrispondenti alle colonnine di ricarica 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 anche per le auto in ricarica presso le colonnine pubbliche. Negli stalli di sosta posti in corrispondenza delle colonnine, la sosta è regolata secondo i principi stabiliti dal fornitore del servizio che tuttavia è obbligato a esplicitarli al comune in sede di istanza di concessione e a renderli intelligibili al cliente sia mediante informazioni su siti dedicati, sia attraverso apposita cartellonistica da apprestare in prossimità delle colonnine di ricarica.

Ogni operatore dovrà relazionare almeno ogni anno, entro il 31 gennaio con riferimento all'anno precedente, circa numero di utenti che hanno fruito del servizio, tempi medi di ricarica, stato di funzionamento delle infrastrutture.

Il servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica dovrà essere attivo continuativamente per tutti i giorni dell'anno, possibilmente h24.

Tramite idonee dotazioni domotiche ogni colonnina deve essere oggetto di controllo in tempo reale di funzionamento presso le centrali operative dell'operatore proprietario.

In caso di guasti o malfunzionamenti che non possano essere riparati nell'arco di 48 ore, dovrà essere data immediata comunicazione alla clientela e al Comune.

Dovrà essere garantita un'adeguata 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, compresa anche l'eventuale sostituzione della colonnina al fine di garantire la continuità 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 prolungata 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.

Nel caso di subentro la concessione dovrà essere debitamente volturata nel rispetto di quanto previsto dal "*Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria e del canone mercatale*", approvato con deliberazione C.C. n. 8 del 29/03/2021 e s.m.i.

L'operatore concessionario si impegna a provvedere all'esecuzione di tutti i lavori di ripristino e di tutti gli interventi di adeguamento dell'area di sosta dedicata, necessari per l'installazione dell'infrastruttura, mantenendo indenne il Comune concedente da ogni eventuale profilo di responsabilità derivante dall'installazione della struttura, dalla sua messa in esercizio, dalla sua gestione e successiva dismissione.

Le spese di realizzazione, di gestione (comprese quelle di allaccio e fornitura dell'energia elettrica) e di manutenzione dell'impianto, saranno interamente a carico del richiedente, il quale incasserà i proventi derivanti dalla vendita dell'energia elettrica, cioè dal servizio di ricarica offerto agli utenti, senza corrispettivo alcuno per il Comune.

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'Ufficio Tecnico 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 presente regolamento e 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 sei mesi successivi alla comunicazione del provvedimento di concessione.

Per quanto non disposto dalla presente disciplina, si applicano le disposizioni di legge e regolamenti vigenti.

8. DISCIPLINA DELLE ZRC

In via residuale il presente regolamento tratta della concessione onerosa di aree pubbliche a soggetti privati che non dispongano di altri spazi privati per installare punti di ricarica ad uso esclusivo del proprietario di veicoli elettrici connessi a suo contatore. Tali aree vengono definite Zone di Ricarica di Cortesia (ZRC)

A integrazione del sistema delle zone di ricarica di utilizzo pubblico normate dal regolamento è possibile prevedere anche l'installazione di colonnine destinate all'uso privato su suolo pubblico.

Si tratta di una possibilità offerta ai proprietari di unità abitative non dotate di box, posti auto pertinenziali o di altri spazi privati utilizzabili per l'installazione di impianti di ricarica e che possono chiedere di collegare ai propri contatori una colonnina di ricarica posta lungo strada, su spazio pubblico.

In questo caso l'autorizzazione può avvenire dietro una concessione di occupazione permanente di suolo pubblico di durata decennale riferito al passaggio del collegamento elettrico, al posizionamento della colonnina ed esteso anche alla riserva degli stalli di sosta da destinare ai veicoli in carica.

Per questa tipologia di installazione non sono previste localizzazioni predefinite; l'autorizzazione tuttavia potrà essere rilasciata, a giudizio della Giunta Comunale previo parere del Comandante del Corpo di Polizia Municipale in merito all'assenza di vincoli per la circolazione sia pedonale che carrabile e in merito alla situazione locale di saturazione della sosta, e comunque per un **massimo di 2 punti di ricarica** per ogni soggetto richiedente.

Nel caso delle ZRC il Canone Unico è applicato computando anche la superficie degli stalli riservati.

9. ALLEGATI

1 stradario comunale

2 Localizzazioni prioritarie




Allegato 2: Localizzazioni prioritarie


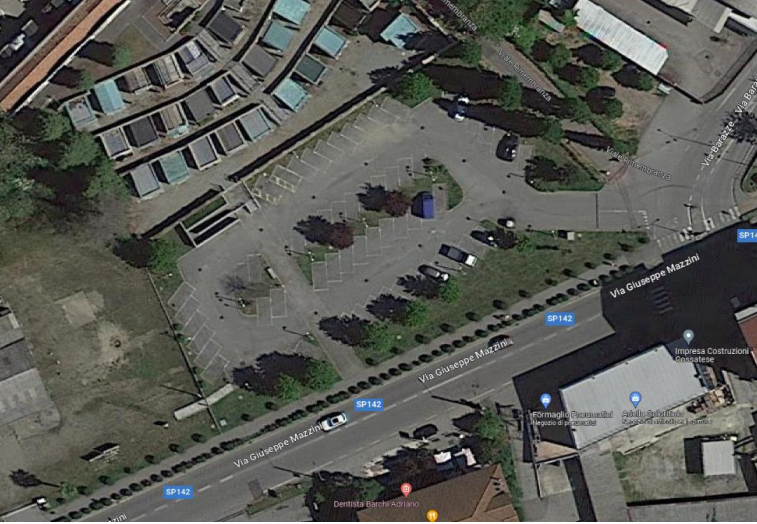


Localizzazioni (Loc.):





- 1 zone di interscambio (aree interscambio gomma-rotai)
- 2 mobilità di scorrimento (principali arterie di attraversamento)
- 3 zone con presenza di poli attrattori
- 4 aree residenziali





NB Le proposte degli Operatori Economici, per le aree a parcheggio non completamente di proprietà comunale, dovranno riguardare mappali appartenenti al Comune di Cossato o al demanio strade comunale

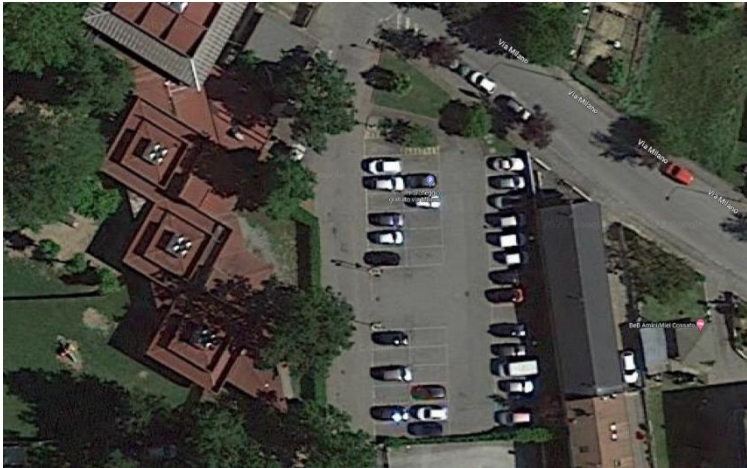


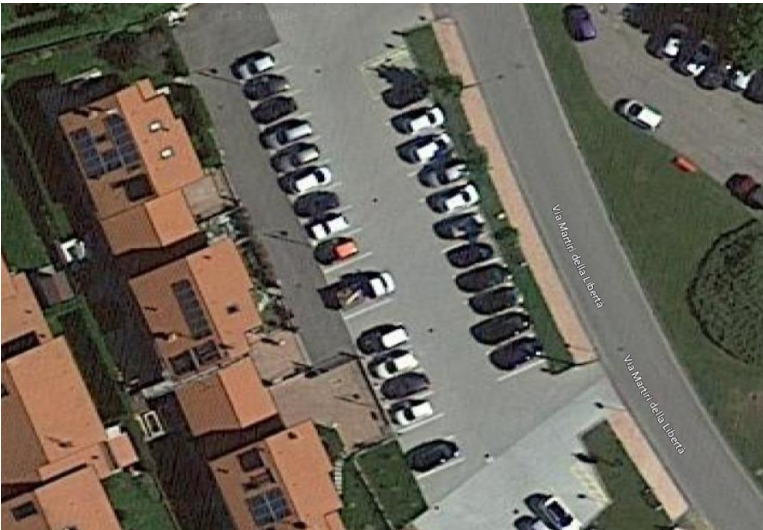
Indici Di Priorità (IDP)




| IDP | Loc. | Località | Note/prescrizioni |
|-----|------|---|---|
| 1 | 1 | Stazione ferroviaria  | Possibilità di proporre stazione di ricarica con 4 stalli. Per ogni stazione devono essere garantite 2 postazioni per la ricarica standard lenta (max 7,4 KW). La concessione sarà subordinata al perfezionamento di pratica diritto di superficie con RFI o ad altro accordo con quest'ultima Società. |
| 2 | 1 | Via Paietta – Fronte Stazione ferroviaria  | |
| 3 | 2 | Cimitero Castellengo  | Possibilità di proporre stazione di ricarica con 4 stalli. Numero massimo di stalli dedicabili alla ricarica 4. Obbligo colonnine con punti di ricarica di potenza elevata tipo ultraveloce (maggiore di 50KW) |

| | | | |
|---|---|--|---|
| 4 | 2 | <p>Via Parlamento uscita Quaregna-Cossato</p>  | <p>Obbligo colonnine con punti di ricarica di potenza elevata tipo ultraveloce (maggiore di 50KW)</p> |
| 5 | 2 | <p>Via Mazzini – parcheggio sud cimitero Capoluogo</p>  | <p>Possibilità di proporre stazione di ricarica con 4 stalli.</p> |
| 6 | 3 | <p>Cimitero Capoluogo</p>  | <p>Possibilità di proporre stazione di ricarica con 4 stalli Numero massimo di stalli dedicabili alla ricarica 8.</p> |
| 7 | 3 | <p>Gaudino – Mercato Coperto Comunale</p>  | <p>Possibilità di proporre stazione di ricarica con 4 stalli Numero massimo di stalli dedicabili alla ricarica 6.</p> |

| | | | |
|----|---|---|--|
| 8 | 3 | <p>Via Amendola – servizio commercio via Mazzini</p>  | <p>Possibilità di inserimento di una sola colonnina a servizio di due posteggi da collocare nelle aree attualmente dedicate a parcheggi non a pagamento, anche se assoggettati a disco orario.</p> |
| 9 | 3 | <p>EX – ENEL</p>  | <p>Possibilità di occupare 4 posteggi. Verificare ai fini delle proposte la compatibilità con progettazione comunale.</p> |
| 10 | 3 | <p>VVFF-CRI-Magazzini comunali</p>  | <p>Possibilità di occupare 4 posteggi</p> |
| 11 | 3 | <p>Stadio Abate</p>  | <p>Possibilità di proporre stazione di ricarica con 4 stalli. Verificare presso Ufficio Tecnico Comunale posizioni disponibili.</p> |

| | | | |
|----|---|---|--|
| 12 | 3 | <p>palestra comunale Aguggia</p>  | |
| 13 | 3 | <p>Centro Sportivo Parlamento</p>  | |
| 14 | 3 | <p>Villa Berlanghino – Sonoria – Sala consiliare</p>  | |
| 15 | 3 | <p>Centro. Caserma CC –Palazzo Municipale – Biverbanca</p>  | |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 16 | 3 | <p>Scuola infanzia e primaria Masseria</p>  | |
| 17 | 3 | <p>Scuola media Maggia – Piazza Pace</p>  | |
| 18 | 3 | <p>Asilo Nido Lorazzo</p>  | |
| 19 | 3 | <p>Liceo di Cossato – parcheggio area Pec</p>  | <p>Possibilità di proporre stazione di ricarica con 4 stalli</p> |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 20 | 3 | <p>Centro – lungo strona</p>  | |
| 21 | 3 | <p>Chiesa Spolina</p>  | <p>Numero massimo di stalli dedicabili alla ricarica 4.</p> |
| 22 | 3 | <p>Area industriale Coinarco</p>  | <p>Numero massimo di stalli dedicabili alla ricarica 4.</p> |