



Repubblica Italiana

CITTÁ DI MAZARA DEL VALLO

Casa Consortile della Legalità

C.F.: 82001410818 P.IVA: 00257580811

www.comune.mazaradelvallo.tp.it

-----oOo-----

III SETTORE –SERVIZI ALLA CITTA ED ALLE IMPRESE

**DISCIPLINA PER L' INSTALLAZIONE DI INFRASTRUTTURE DI
RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI A ENERGIA ELETTRICA,
AD USO PUBBLICO CON OCCUPAZIONE DI SUOLO
PUBBLICO.**

Il Responsabile del Servizio Pianificazione
Territoriale

(Fto Arch.PT Michele Caldarera)

Il Dirigente del Settore

(Arch. Maurizio Giuseppe Falzone)

INDICE GENERALE

Premessa

- 1) Principi di localizzazione territoriale
- 2) Valutazioni tecniche ai fini istruttori
- 3) Iter autorizzativo
- 4) Caratteristiche delle infrastrutture di ricarica
- 5) Modalità d'uso delle infrastrutture di ricarica

ALLEGATO A: planimetria di inquadramento territoriale del sistema di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica

Premessa

La presente disciplina si applica in tutti i casi di installazione di ricariche/colonnine per veicoli elettrici site su suolo pubblico o aperto al pubblico, è rivolto ad utenti generici, qualsivoglia sia la natura giuridica del soggetto che presenta la richiesta di localizzazione dell'infrastruttura di ricarica.

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

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

1) Principi di localizzazione territoriale

Le installazioni di infrastrutture di ricarica nel comune di Mazara del Vallo dovranno essere eseguite nel rispetto dei seguenti principi di copertura territoriale:

1) gli operatori dovranno impegnarsi a installare infrastrutture di ricarica su una o più delle aree identificate in base alla suddivisione specificata a seguire:

- 1- Lungomare San Vito zona rotonda
- 2- Area parcheggio Istituto Tecnico Industriale (Statua Padre Pio)
- 3- Via E. Sansone Area Case Popolari
- 4- Lungomare Fata Morgana (sotto Cavalcavia)
- 5- Piazza A. De Gasperi
- 6- Lungomare Hopps
- 7- Via Bessarione
- 8- Via Marsala (Zona LIDL)
- 9- Via E. Sansone
- 10- Via Castelvetro (Zona ASP)
- 11- Via Castelvetro (Zona Mobilificio)
- 12- Via Salemi (Di fronte Ospedale)
- 13- Via G. Impastato (Parcheeggio Interscambio)
- 14- Piazzale Quinci (HUB)

2) All'atto della presentazione della domanda, l'operatore dovrà fare riferimento alle localizzazioni sopra riportate.

3) In riferimento alle colonnine, punti di ricarica installabili, si precisa che le colonnine dovranno garantire almeno la ricarica a potenza standard.

4) E' fatta salva la possibilità, da parte del richiedente, di installare in alternativa colonnine con punti di ricarica a potenza elevata.

2) Valutazioni tecniche ai fini istruttori

Oltre a tali principi, dovranno essere rispettati i requisiti di localizzazione delle colonnine in funzione del diverso tipo di servizio erogato tra quelli che vengono identificati dal D. Lgs. 257/2016 come:

“punti di ricarica di potenza standard” (di potenza inferiore ai 22 kw e comunque non inferiore a i 3,7 kw)

“Punti di ricarica a potenza elevata” (potenza superiore ai 22 kw)

3) Iter autorizzativo

La domanda completa di tutti gli elaborati, va presentata all'Ufficio Protocollo del Comune di Mazara del Vallo, che al SUAP del comune che procederà nell'istruttoria della pratica.

Le domande verranno esaminate secondo l'ordine di protocollo di presentazione.

Il rilascio della concessione del suolo pubblico per l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici è in carico al Responsabile del Servizio Patrimonio del 3° Settore a seguito dell'approvazione del progetto con provvedimento del Responsabile del SUAP.

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 5 anni su specifica richiesta dell'operatore. In caso di mancata richiesta di proroga, l'operatore è obbligato a ripristinare, a proprie spese, i luoghi come erano in origine.

Ogni punto di ricarica, sarà dotato di apposito spazio di sosta (anch'esso oggetto di concessione di suolo pubblico), pari ad almeno due stalli di sosta per una superficie prevista di circa 25 mq per ogni punto individuato.

A seguito dell'approvazione del Responsabile del SUAP, prima dell'inizio dei lavori, l'operatore dovrà stipulare una polizza fidejussoria, del valore pari a € 1.500,00, per ogni infrastruttura di potenza standard e a € 5.000,00 per ogni infrastruttura di potenza elevata, a garanzia di eventuali danni e ripristini.

L'operatore dovrà inoltre stipulare un'adeguata polizza RC a copertura di eventuali incidenti e/o danni a persone, cose e animali con un massimale di almeno Euro 5.000.000,00 .

Il richiedente dovrà produrre 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 protocollo@pec.comune.mazaradelvallo.tp.it

a) DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO DEL PROGETTO, CONTENENTE:

1. la descrizione del progetto: progetto comunitario, progetto nazionale, investimento privato, ecc.;
2. il numero delle infrastrutture di ricarica previste dal progetto;
3. le motivazioni sottese alla scelta delle localizzazioni proposte;
4. l'indicazione dei costi complessivi suddivisi per la parte di investimento e per le parti di gestione e manutenzione successive;
5. piano delle manutenzioni previste per ciascun punto di ricarica installato, in cui vengano esplicitati tempistiche, frequenze e interventi atti a garantire l'erogazione di un servizio continuativo e senza interruzioni oltre lo stretto necessario per le manutenzioni stesse, con l'indicazione del soggetto che provvederà della gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica;
6. le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste.

b) PROGETTO TECNICO, PER OGNI INFRASTRUTTURA, COMPRENSIVO DI:

1. inquadramento territoriale ed estratti dei principali strumenti urbanistici vigenti:
 - a) planimetria riportante la localizzazione delle infrastrutture di ricarica che dimostri la rispondenza ai requisiti di cui al paragrafo 1) "Principi di localizzazione territoriale".
 - b) planimetrie su diversa scala di approfondimento dell'area interessata dal progetto relative a: stato di fatto, stato di progetto ed eventuali planimetrie e sezioni di dettaglio tecnico costitutivo:
 - planimetria di inquadramento del contesto in scala coerente con la dimensione del territorio interessato dal progetto (da 1:1000 a 1:200) relativamente allo stato di fatto;
 - planimetria di inquadramento dell'intervento in scala coerente con la dimensione del territorio interessato dal progetto (da 1:1000 a 1:200) relativamente allo stato di progetto;
 - planimetrie di dettaglio dell'intervento in scala 1:200 comprensive di stato di fatto, stato di progetto e raffronto con le modifiche al suolo pubblico per effetto dell'inserimento dell'infrastruttura proposta;
 - planimetrie e sezioni esecutive tipiche e/o di dettaglio in scala 1:10 rappresentanti le opere necessarie alla realizzazione del progetto presentato, comprensive dei particolari costruttivi/installativi;
2. documentazione fotografica ante opera e n. 4 foto inserimenti a colori (formato minimo cm 18x24) illustranti la struttura di ricarica e l'area di sosta antistante, riprese da diverse angolazioni, datate e firmate.
3. segnaletica orizzontale e verticale;
4. 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 degli stalli di sosta riservati alla ricarica.

c) RELAZIONE SULLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INFRASTRUTTURA DI RICARICA, CHE DEVE CONTENERE ALMENO:

- le dimensioni, i colori, l'interfaccia con l'utente, gli standard delle prese, le modalità di accesso e pagamento, le modalità di dissuasione dall'uso improprio delle infrastrutture che l'operatore metterà in pratica, eventuale sviluppo del software del sistema di gestione, smaltimento delle

- apparecchiature a fine vita.
 - I punti di ricarica realizzati in aree pubbliche devono assicurare l'interoperabilità tra i sistemi di ricarica.
- d) COPIA DELLA RICHIESTA DI CONNESSIONE ALLA RETE DI DISTRIBUZIONE ELETTRICA O DI MODIFICA DELLA CONNESSIONE ESISTENTE, COMPLETA DI:
- schemi impiantistici della rete di alimentazione ed evidenza da parte di un distributore di energia elettrica circa l'effettiva capacità di fornire il servizio di ricarica ai veicoli alimentati a energia elettrica in ambito del contesto proposto.
- e) PIANO TARIFFARIO COMPLETO DI TUTTE LE TARIFFE RIVOLTE ALL'UTENZA:
- Dettagliata relazione completa di tutte le tariffe rivolte all'utenza, con metodo di pagamento

Nel caso di subentro, se non vengono modificati gli spazi o aree dell'occupazione, è richiesta 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 al 3° Settore 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
- la non violazione delle norme di legge o regolamenti, o delle condizioni, modalità, obblighi previsti dal provvedimento di concessione;
- non usare impropriamente la struttura, ivi compresa la sub-concessione, o l'esercizio di attività in contrasto con le norme vigenti;

Il mancato avvio dell'attività senza giustificato motivo entro i 60 giorni successivi alla comunicazione del provvedimento di concessione;

4) Caratteristiche delle infrastrutture di ricarica

In coerenza con quanto disciplinato dal Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 e s.m.i., le infrastrutture di ricarica da installarsi su suolo pubblico o ad uso pubblico possono essere di potenza standard, cioè compresa tra i 3,7 kw e i 22 kW, oppure di potenza elevata, cioè oltre i 22 kW.

Al fine di garantire l'interoperabilità delle infrastrutture di ricarica con i diversi standard attualmente in uso dalle case automobilistiche, le colonnine, secondo la distinzione di cui sopra, dovranno rispettare le seguenti caratteristiche in termini di dotazioni minime richieste:

- Punti di ricarica a potenza standard (tra 3,7 e 22 kW): almeno n. 2 prese fisse o connettori per veicoli "tipo 2", con possibilità di inserire in aggiunta n. 2 prese "tipo 3A";
- 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";

Si richiama l'obbligo specificato al paragrafo 1) "Principi di localizzazione territoriale" in merito alla dotazione minima obbligatoria per le colonnine di ricarica previste.

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 per autoveicoli 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 dei veicoli alimentati ad energia elettrica. Gli eventuali stalli dedicati alla ricarica dei motoveicoli dovranno avere ciascuno dimensioni pari a 2,5 metri di lunghezza e almeno 1 metri di larghezza;
- 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). Eventuali conseguenti interventi di manomissione di suolo pubblico saranno a carico della ditta richiedente e devono essere preventivamente autorizzati dal Settore Tecnico del Comune di Saccolongo, previo parere Enti competenti.

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

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

Si precisa che per le aree sottoposte a qualsivoglia vincolo (ambientale, monumentate, archeologico, etc.) saranno ammissibili solo strutture aventi:

- caratteristiche di forma e colore confacenti al decoro del contesto in cui si propone l'installazione, previo parere positivo degli Enti competenti in materia.

La pubblicità e/o la "brandizzazione" sulle strutture soggette al presente disciplinare è eventualmente consentita solo previa autorizzazione comunale.

5) Modalità d'uso delle infrastrutture di ricarica

L'infrastruttura di ricarica dovrà rispondere anzitutto a requisiti di interoperabilità a garanzia della libertà di mercato e dell'efficienza di servizio, consentendo l'uso dell'infrastruttura a tutti gli utenti senza alcun genere di esclusività per i soli abbonati.

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

- in linea con la direttiva 2014/94/EU i gestori si impegnano a favorire l'implementazione della funzione di roaming con gli altri operatori attivi nel territorio dell'Unione Europea nel campo della ricarica di veicoli elettrici;
- i gestori si impegnano inoltre a favorire l'adesione e l'integrazione della propria rete di infrastrutture con sistemi applicativi web/smartphone, per la geolocalizzazione delle colonnine e il pagamento digitale della ricarica, attivi e operanti nel territorio dell'Unione Europea;
- metodi di pagamento: al fine di rendere accessibile il servizio di ricarica a tutti i potenziali utenti, siano essi fruitori regolari (privati o pubblici), oppure occasionali, in aggiunta ai sistemi di pagamento che ogni gestore intenderà adottare (app, tessera, etc.) è anche richiesta la possibilità per l'utente di pagare tramite carta di credito contactless o comunque con sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti.

Le strutture di ricarica e gli stalli di sosta posti in prossimità di esse sono accessibili solo a veicoli alimentati a energia elettrica.

In ogni caso, per garantire un turnover adeguato alle strutture di ricarica ed evitare che esse si rivelino inaccessibili a causa di veicoli indebitamente parcheggiati negli stalli destinati alla ricarica, si ritiene necessario regolare la sosta 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 seguenti principi:

- è vietata ai veicoli, pur alimentati ad energia elettrica, che non siano effettivamente in fase di ricarica;
- è consentita una sosta a seguito completamento di ricarica fino a un massimo di 60 minuti ai veicoli alimentati ad energia elettrica, tale sosta è concessa gratuitamente al veicolo elettrico o ibrido plug-in per un periodo massimo di un'ora. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23.00 alle ore 7.00
- è consentita fino a un massimo di 120 minuti, dalle ore 7.00 alle ore 23.00, ai veicoli alimentati ad energia elettrica che siano in fase di ricarica presso i punti di ricarica a potenza standard (da 3,7 kw fino a 22 kW),

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

I dati rilevati relativamente al numero di utenti, numero di ricariche, kWh consumati per ogni utente e per ogni infrastruttura di ricarica, tempo di ricarica, stato di funzionamento delle infrastrutture, dovranno essere messi a disposizione in tempo reale al Comune di Mazara del Vallo.

Il servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica dovrà essere attivo continuativamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24, fatta eccezione per le infrastrutture realizzate su suolo privato ad uso pubblico per le quali dovrà essere garantito il servizio di ricarica per tutto il periodo di apertura della specifica località.

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 Saccolongo.

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

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

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

In caso di richiesta di concessione del suolo pubblico per l'installazione della colonnina nella medesima localizzazione da parte di più operatori, verranno valutate le seguenti priorità di assegnazione ad insindacabile giudizio da parte del dirigente del 3° Settore su proposta del Responsabile del Servizio Patrimonio:

- Riduzione costi di ricarica da parte di mezzi comunali di almeno il 50% (Punteggio attribuito da 1 a 10 calcolato proporzionalmente in base alla riduzione da 51 a 100) ;
- Offerta in aumento della tassa di occupazione di suolo pubblico di almeno il 30% e fino al 50 %, rispetto a quella vigente al momento del rilascio della concessione (Punteggio attribuito da 1 a 10 calcolato proporzionalmente in base all'aumento da 31 a 50);

In caso di parità di punteggio, si darà priorità all'ordine di ricevimento delle istanze.

Al fine di garantire la massima concorrenza e partecipazione alla dotazione del comune delle infrastrutture di ricarica delle colonnine elettriche, l'operatore economico interessato può avanzare istanza per un massimo di 3 punti di localizzazione territoriale. Ogni altra istanza non verrà presa in considerazione.