



COMUNE DI GENOVA

Allegato A

DISCIPLINA COMUNALE PER L'INSTALLAZIONE E LA GESTIONE DI INFRASTRUTTURE DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI SU SUOLO PUBBLICO AI SENSI DELL'ART. 57 DEL D.L. N. 76/2020 CONVERTITO IN LEGGE N. 120/2020 COME SUCCESSIVAMENTE MODIFICATO E INTEGRATO AL COMMA 14 DALL'ART. 32-TER DEL D.L. 77/2021

Con il presente documento il Comune di Genova intende disciplinare l'installazione e la gestione di Infrastrutture di Ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico (IdR), in attuazione dell'art. 57 del D.L. n. 76/2020 convertito in Legge n. 120/2020 come successivamente modificato e integrato

TITOLO I

Disposizioni Tecniche

Art. 1 – Applicabilità

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

Inoltre, la disciplina non si applica:

- a) per progetti il cui iter sia già stato avviato e che, alla data di approvazione della presente deliberazione, siano già stati approvati;
- b) per particolari categorie di utenti, quali, a titolo esemplificativo, il trasporto pubblico e servizi ad esso complementari, il servizio di trasporto pubblico non di linea, le aree in concessione;
- c) per particolari progetti sperimentali e/o di innovazione tecnologica.

Art. 2 - Principi di localizzazione territoriale

Dovranno essere rispettati i requisiti di localizzazione delle colonnine in funzione del diverso tipo di servizio erogato tra quelli che vengono identificati dal Decreto Legislativo 257 del 2016 come "punti di ricarica di potenza standard" (di potenza inferiore ai 22 kw e comunque non inferiore ai 3,7 kw) e "punti di ricarica a potenza elevata" (di potenza superiore ai 22 kw)

L'installazione delle colonnine di potenza standard (fino a 22 kw) rispetterà le seguenti localizzazioni:

1. quartieri a prevalente carattere residenziale, terziario, interni e a cintura del centro abitato



COMUNE DI GENOVA

2. parcheggi di interscambio
3. autorimesse e parcheggi a pagamento (anche private di uso pubblico)
4. poli attrattori di traffico
5. servizi e infrastrutture urbane e locali (scuole, impianti sportive ecc)

L'installazione di colonnine di potenza elevata - fast (fino a 50 kw) potrà avvenire presso:

1. zone ad alta affluenza veicolare che richiedano brevi tempi di sosta
2. aree di servizio
3. stazioni ferroviarie, aeroporti
4. nodi infrastrutturali e del TPL
5. aree logistiche o stalli di carico/scarico merci (con stalli di sosta compatibili per veicoli commerciali < 3,5 tonnellate) purchè in ambiti urbani esenti vincoli paesaggistici

L'installazione di colonnine di potenza elevata - ultra fast (oltre 50 kw) dovrà avvenire presso:

1. Autostrade e svincoli autostradali
2. aree portuali e aeroportuali
3. distretti industriali e logistici
4. aree di servizio

Art. 3 – Prescrizioni di carattere infrastrutturale

- Distanza: ciascuna colonnina dovrà rispettare la distanza minima di 300 mt da altre colonnine di ricarica, anche di altro operatore, ad eccezione di quelle delle società di car sharing e di quelle private o di uso esclusivo non pubblico (taxi, flotte aziendali, ecc). Trovano eventuale eccezione i siti sottoposti ad appositi progetti di hub di ricarica elaborate dall'Amministrazione nell'ambito di progetti specifici o sperimentali
- Localizzazione: Le infrastrutture di ricarica vanno preferibilmente installate presso stalli di sosta preesistenti ad esclusione di stalli già riservati alla sosta di categorie specifiche (ad esempio: merci, disabili, corpi consolari e corpi speciali, pubblica assistenza, hotel, nonché le aree azzurre e corsie riservate oltre che fermate bus di linea e/o turistici ad eccezione di impianti dedicati che saranno soggetti a progettazione specifica) e con particolare attenzione all'uso esclusivo o peculiare di alcune aree urbane (ad esempio: aree mercatali, fiere, dehors, ZTL, non necessariamente escludenti ma previa verifica di compatibilità)
- Marciapiedi: Le colonnine, se possibile, vanno installate sul marciapiede, secondo le



COMUNE DI GENOVA

prescrizioni generiche rispondenti al Codice della Strada, ovvero a 50 cm dal ciglio e permettendo una distanza praticabile residua pari almeno a 150 cm, senza creare ostacolo alla circolazione dei pedoni e degli aventi diritto (ad esempio: fronti portoni, passi carrabili, dehors ...)

- **Strada:** In caso di localizzazioni su strada, le infrastrutture devono essere installate su isole protese; per tale soluzione è prevista la predisposizione di una fascia d'ingombro utile allo svolgimento delle azioni necessarie alle attività di ricarica. Tali infrastrutture sono ad alta accessibilità pertanto idonee per i portatori di handicap.
- **Stalli:** Ad ogni colonnina di ricarica sono dedicati fino ad un massimo di due stalli, per i quali sarà vietata la sosta dei veicoli ad eccezione degli elettrici in fase di ricarica come espressamente specificato dall'Art. 158 h-ter del Codice della strada. La regolamentazione della sosta è subordinata ad ordinanza specifica e segnaletica verticale ed orizzontale, come da indicazioni normative. La dimensione degli stalli non deve superare quella degli stalli di sosta generici e diversificati a seconda della posizione rispetto all'asse stradale (a raso, a pettine, a spina di pesce) così come riportato nelle linee guida di cui alla D.G.C. 352/2012 e la dimensione della fascia di ingombro (solo per le localizzazioni su strada) pari a quella massima prevista per gli stalli disabili.

Art. 4 - 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, consentendone l'utilizzo a tutti gli utenti senza alcun genere di esclusività per i soli abbonati dell'operatore intestatario.

I principi attraverso i quali si intende garantire la massima fruibilità del servizio sono i seguenti:

- **roaming:** deve essere garantito secondo un accordo aperto tra tutti gli operatori attivi nel territorio dell'Unione Europea nel campo della ricarica di veicoli elettrici
- **accessibilità:** 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



COMUNE DI GENOVA

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

- **esercizio:** 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.

Art. 5 - Modalità di gestione delle infrastrutture di ricarica

- Ogni infrastruttura di ricarica dovrà essere gestita e monitorata in remoto dall'operatore titolare ed in costante collegamento con il sistema operativo. Dovrà essere garantito il corretto e continuativo funzionamento delle infrastrutture di ricarica, in caso di guasto o malfunzionamento delle infrastrutture dovrà essere data in tempo reale comunicazione alla clientela e alla rete.
- La manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura Dovrà essere garantita sia ai fini della sicurezza degli utenti e del contenimento dei guasti, la necessaria manutenzione straordinaria per il pronto ripristino della funzionalità delle infrastrutture di ricarica in caso di guasto, danneggiamento o vandalismo nonché la manutenzione ordinaria della colonnina e delle aree asservite, compresa la segnaletica orizzontale, vertical e eventuali attrezzaggi.
- Dovrà essere adottato 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. E' indispensabile il roaming tra operatori in modo che l'utente possa accedere alla ricarica indifferentemente alla titolarità dell'impianto e senza doversi premurare di nuove iscrizioni a piattaforme di gestione e pagamento.
- L'operatore è tenuto a comunicare al Comune , secondo le modalità concordate in fase di autorizzazione all'installazione, i dati circa la posizione geografica degli impianti, al loro funzionamento, agli orari di ricarica ed alla quantità di ricariche ed energia erogata ai fini del monitoraggio ed alla valutazione della corretta posizione del servizio e per ipotesi di sviluppo future ovvero per la regolamentazione degli stalli di sosta nell'ambito territoriale / stradale di riferimento.

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 con rimozione dell'impianto a spese del concessionario, oltre alla facoltà del Comune di chiedere il risarcimento dei danni.



COMUNE DI GENOVA

TITOLO II

Disposizioni Amministrative

Art. 6 – Selezione Operatori e Protocolli d’Intesa

La DIRETTIVA 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, prevede che la ricarica dei veicoli elettrici debba essere sviluppata come un'attività competitiva aperta a tutti i soggetti interessati a sviluppare o gestire tale servizio e a svolgerlo in regime di concorrenza.

Il Comune di Genova provvede a pubblicare un bando aperto per individuare gli operatori interessati ad installare sul territorio comunale Infrastrutture di ricarica, che potranno presentare manifestazione d'interesse a sottoscrivere con il Comune di Genova un **Protocollo d’Intesa** come da modello ALLEGATO B al programma comunale per l'installazione e la gestione di IdR , valido 10 anni, con primo step temporale intermedio al 2026.

Il bando pubblico, ed eventuali successivi aggiornamenti, specifica la quantità complessiva delle infrastrutture, la cifra massima e minima per operatore, e conferma i procedimenti autorizzativi e gli Uffici di riferimento per competenza specifica.

Possono manifestare interesse alla installazione delle IdR ai sensi del presente Regolamento tutti i soggetti che al momento della presentazione della domanda siano CPO ai sensi dell'art. 45 del D. Lgs. N. 50/2016 e ss.mm.ii., con assenza delle cause di esclusione stabilite dall'art. 80 del D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., e che hanno maturato adeguata esperienza nell'installazione e gestione di impianti di ricarica di veicoli elettrici su suolo pubblico o privato ad accesso pubblico. L'esperienza acquisita nel settore ed il proprio know-how dovranno essere dichiarati nell'ambito della manifestazione di interesse stessa.

Art. 7 – Procedimenti per l'autorizzazione all'installazione di Infrastrutture di Ricarica

Con una modifica al DI Semplificazioni 2020 (DI 76 del 2020), che ha abrogato il DM 08/2017, è stabilito che l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non sia soggetta al rilascio del permesso di costruire e sia considerata attività di edilizia libera.

Il soggetto che effettua l'installazione delle infrastrutture per il servizio di ricarica dei veicoli elettrici su suolo pubblico deve presentare l'istanza all'ente proprietario della strada per realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e per l'occupazione del suolo pubblico e per le opere di connessione alla rete di distribuzione, con le modalità concordate con il concessionario del servizio di distribuzione dell'energia elettrica competente.

Le procedure sono soggette all'obbligo di **ISTANZA semplificata** (come da modello allegato C al programma comunale per l'installazione e la gestione di IdR) e l'ente che effettua la valutazione tramite conferenza dei servizi, come previsto dall'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, rilascia – entro 30 giorni – un provvedimento di autorizzazione alla costruzione e all'occupazione del



COMUNE DI GENOVA

suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica, che ha una durata minima di dieci anni.

Gli Operatori economici interessati dovranno rispettare il presente Regolamento e dovranno installare e gestire le Infrastrutture di Ricarica a propria cura e spese senza alcun onere a carico del Comune. Saranno altresì responsabili della manutenzione delle stesse e delle aree pertinenziali, della segnaletica orizzontale e verticale, degli elementi accessori, degli stalli dedicati, compresa la pulizia dei luoghi.

Art. 8 – Approvazione dei progetti

Ai sensi dell'art. 57, comma 14-bis del D.L. n. 76/2020 convertito in L. n. 120/2020 e ss. mm. e ii., il Comune processa l'istanza presentata dal CPO e ne comunica l'esito, adottando entro 30 giorni dalla relativa presentazione e/o integrazione richiesta, il provvedimento di autorizzazione alla installazione e all'occupazione del suolo pubblico.

In caso di realizzazione di IdR e relative connessioni alla rete elettrica su aree vincolate i provvedimenti saranno emessi come previsto dall'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, previo rilascio del parere o dell'autorizzazione richiesti dalle disposizioni di legge vigenti.

Art. 9 – Installazione delle infrastrutture da parte del CPO

I CPO sono tenuti ad installare le Infrastrutture di Ricarica assegnate ai sensi del presente Regolamento entro 6 mesi dalla relativa autorizzazione di cui all'articolo 9.

Le installazioni non effettuate nei termini previsti decadranno automaticamente.

Prima di attivare il cantiere è necessario ottenere l'autorizzazione alla rottura suolo secondo la modalità vigente e chiedere alla Direzione competente l'ordinanza temporanea di cantiere come meglio esplicitato nel modello di istanza in ALLEGATO E.

A fine lavori, oltre alla chiusura della pratica, deve essere inoltrata richiesta di concessione occupazione suolo e ordinanza definitiva.

Art. 10 - Oneri concessori e durata concessione

Si prevede l'imposizione del "Canone Unico Patrimoniale di Concessione, Autorizzazione o Esposizione Pubblicitaria (Canone)" di cui all'art.18 del Regolamento – Occupazione con impianti di ricarica veicoli elettrici, ove il Comune ha la facoltà di ridurre o esentare dal versamento del Canone stesso nel caso di energia prodotta da fonti rinnovabili ai sensi dell'art. 57 c.9 / 10 del D.L. 16/07/2020, n. 76

Si precisa che, l'area occupata dagli impianti di ricarica si individua come la superficie occupata dalle Infrastrutture di Ricarica, dagli armadi di protezione e dai relativi collegamenti; l'area di parcheggio resta comunque nella disponibilità del Comune che definirà le modalità di sosta ai veicoli in ricarica, ai sensi del Codice della Strada e Regolamento di Attuazione.



COMUNE DI GENOVA

La durata della concessione per ogni infrastruttura di ricarica installata è di 10 anni, decorrenti dalla relativa installazione e messa in servizio da parte del CPO e potrà essere rinnovata a discrezione del Comune previa richiesta del CPO interessato. Il mancato rinnovo della concessione deve essere motivato per giusta causa.

Art. 11 – Programma Comunale per una Rete di Ricarica

Il Comune di Genova, con specifico riferimento alle indicazioni contenute nel Decreto Semplificazioni (D.L. n. 76/2020 convertito in Legge n. 120/2020 e smi) definisce la quantità di Infrastrutture di Ricarica da installare in ambito urbano, la localizzazione e la relativa copertura territoriale ripartita tra i Municipi, nonché il numero massimo di colonnine per operatore.

Il Comune si riserva la facoltà di aumentare tale numero nel corso del tempo, in base alle esigenze e diffusione della mobilità elettrica, attraverso un successivo provvedimento amministrativo.

- Copertura territoriale: ogni operatore dovrà impegnarsi a installare infrastrutture di ricarica in base alla **suddivisione in Municipi del territorio comunale**; il numero massimo per Municipio è pari a 4 unità ma in caso di richiesta per un numero superiore alle 4 e fino a 10 unità, le colonnine installate dovranno servirne almeno 3; in caso di richiesta per un numero superiore alle 10 unità, le colonnine andranno localizzate in ciascuno dei territori municipali. Ogni domanda può prevedere la richiesta di installazione di infrastrutture di ricarica per un massimo di 10 punti di ricarica. Le domande con più di 10 punti di ricarica non verranno ammesse alla valutazione.
- Quantità per operatore: ogni operatore non potrà superare il 25% del totale rispetto al numero delle colonnine installate su tutto il territorio comunale pertanto tale valore andrà calibrato in riferimento alla quantità maturate ed alla quantità obiettivo specificata nel relativo bando e successivi aggiornamenti.
- Nel caso di installazioni successive di ulteriori infrastrutture di ricarica, l'operatore interessato deve rispettare sempre tali prescrizioni. Ogni operatore non potrà presentare domande di nuove installazioni prima di tre mesi dalla presentazione della precedente domanda e comunque non prima dell'entrata in esercizio delle installazioni già autorizzate.

Art. 12 - Individuazione delle localizzazioni di installazione

Tenuto conto di quanto previsto all'art. 57, comma 7, del D.L. n. 76/2020 convertito in legge n.



COMUNE DI GENOVA

120/2020 e ss. mm. e ii., i CPO possono proporre dei siti da infrastrutturare ed il Comune si riserva la possibilità di indicare localizzazioni diverse da quelle individuate dai CPO, qualora ci sia una distanza minore ai 300 metri con localizzazioni già assegnate in precedenza.

In tali casi, il CPO avrà la facoltà di non accettare la proposta del Comune e fare proposte alternative che dovranno essere condivise dal Comune.

Qualora una stessa localizzazione (o localizzazioni diverse ma a distanza minore di 300 metri da altre assegnate) fosse richiesta da più CPO, il Comune assegnerà la localizzazione interessata al CPO che ha inviato per prima la manifestazione di interesse.

Art. 13 - Durata del Disciplinare

Il presente disciplinare ha validità di 10 anni dalla data di approvazione salvo modifiche da apportare per l'adeguamento a sopravvenute diverse disposizioni di Legge. Tale durata è indicativa ma necessaria per adeguare le tempistiche alla programmazione sovraordinata.

Per il periodo 2022/2026 il numero obiettivo delle colonnine previsto è pari a 1 colonnina ogni 1.000 abitanti, come da indicazioni PNIRE, di cui il 10% fast/ultrafast.