

**INSTALLAZIONE DI STAZIONE DI RICARICA IN AREA PRIVATA  
CON ACCESSO PUBBLICO E AREA IN AREA PUBBLICA**

**COSA DICE LA NORMATIVA?**

# DESTINAZIONE D'USO DI SUOLO PRIVATO A USO PUBBLICO

Non si può negare l'autorizzazione all'installazione delle infrastrutture di ricarica su suolo privato aperto all'uso pubblico con la motivazione che questo cambierebbe la destinazione d'uso del suolo, come avviene invece nel caso di un distributore di carburante.

La Direttiva DAFI chiarisce infatti che l'infrastruttura di ricarica non è un distributore di carburante!

L'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici non è assimilabile ad un impianto di carburante, per ingombri, occupazione, sicurezza, trattamento esauti - rischi ambientali, etc. Dal momento che l'elettricità non è un carburante, appare anche non necessaria l'applicazione di misure di sicurezza relative ai distributori di combustibile.

Qualora collocata in aree aperte, l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici non è soggetta a rischio di incendi, pertanto non richiede l'asseverazione necessaria per i distributori. Il cambio di destinazione d'uso non è dunque necessario per le infrastrutture su spazi aperti e pubblici. Per esempio parcheggi di centri commerciali, resort, alberghi, ristoranti, autorimesse e concessionari auto.

# **GLI OBBLIGHI**

## **delle pubbliche amministrazioni**

**Secondo gli obblighi derivanti dalla Direttiva DAFI i Comuni sono tenuti ad adeguare i propri regolamenti in modo da garantire la predisposizione all'allaccio per la ricarica dei veicoli elettrici.**

**Il presente paragrafo intende illustrare le procedure amministrative che un Comune può adottare per dotarsi di una rete di per veicoli elettrici.**

**È importante sottolineare come le opzioni a disposizione degli amministratori pubblici siano diverse e necessitino di iter amministrativi più o meno complessi: tutte, comunque, pur con tempistiche differenti, consentono di raggiungere l'obiettivo proposto. Il Comune può di fatto stabilire accordi diretti con i singoli operatori CPO (tramite il Protocollo di intesa, opzione 1), prevedere procedure ad evidenza pubblica (tramite l'adozione di un Regolamento standard, opzione 2, o l'indizione di una Manifestazione di interesse, opzione 3, stabilendo in entrambi i casi i criteri oggettivi per la partecipazione) o acquistare direttamente le infrastrutture a uso pubblico, dando contestualmente mandato ad un operatore della loro gestione (Acquisto su MePA, opzione 4).**

# 1. PROTOCOLLO DI INTESA: COMUNE – OPERATORE PRIVATO

**Nella prima procedura, il Comune sigla con un operatore privato che desidera installare una infrastruttura di ricarica nel territorio comunale un protocollo di intesa volto a stabilire i diritti e i doveri delle parti, relativamente all'installazione e gestione nel tempo delle infrastrutture di ricarica.**

**Il Comune principalmente si impegna a:**

- concedere in uso all'operatore privato le aree di installazione per un periodo di tempo sufficientemente lungo da ammortizzare gli investimenti;**
- garantire e controllare che la sosta negli stalli dedicati sia consentita esclusivamente alle auto elettriche;**
- consentire la sosta gratuita delle stesse.**

**L'operatore privato si impegna a:**

- farsi carico di tutti i lavori di installazione;**
- gestire le infrastrutture;**
- garantire un livello di servizio adeguato, come stabilito nel Protocollo siglato, nel tempo di concessione.**

## 2. REGOLAMENTO

**Nella seconda procedura il Comune definisce un regolamento aperto a tutti gli operatori in base al quale vanno presentate le proposte di installazione sul proprio territorio. In questa fattispecie, il Comune non opera una scelta tra più operatori ma garantisce a tutti la possibilità di installare e gestire infrastrutture di ricarica, a condizione che siano rispettati gli elementi minimi e gli eventuali vincoli definiti dal regolamento.**

**Il regolamento è, di norma, molto dettagliato e prevede che non vengano presentate proposte generiche di installazione ma già progetti esecutivi in luoghi definiti.**

**Il processo prevede che ogni operatore interessato presenti un progetto esecutivo per ciascuna installazione richiesta rispettando alcuni parametri, come ad esempio:**

- A. potenza minima di erogazione delle infrastrutture di ricarica;**
- B. dimensione massima delle infrastrutture di ricarica;**
- C. distanza minima da infrastrutture esistenti;**
- D. criteri di distribuzione per garantire la capillarità sul territorio;**
- E. presenza sufficiente di servizi (non relativi alla ricarica) per l'utente finale;**
- F. interoperabilità dell'operatore CPO (a condizioni eque e non discriminatorie a tutti gli MSP che ne facciano richiesta);**
- G. esperienza minima dell'operatore nel gestire stazioni dello stesso tipo, in Italia o in un contesto internazionale.**

### **3. MANIFESTAZIONE DI INTERESSE / PROCEDURA COMPETITIVA**

**Nella terza procedura, il Comune indice una manifestazione di interesse pubblica per selezionare gli operatori che potranno installare le Infrastrutture di Ricarica sul territorio comunale e gestire le stesse per un periodo di tempo sufficiente ad ammortizzare gli investimenti.**

**Per selezionare gli operatori, il Comune può decidere di:**

**A. definire un unico criterio oggettivo ed univoco su cui effettuare la scelta;**

**B. istituire una commissione tecnica che andrà a confrontare le proposte ricevute dagli operatori sulla base di criteri oggettivi predefiniti nell'avviso di manifestazione di interesse, ovvero assegnando eventualmente un punteggio ad ognuno di essi (solitamente su una scala 0-100) al fine di determinare una graduatoria tra gli operatori da cui attingere per effettuare la scelta.**

## **4. ACQUISTO SU MEPA, NEL CASO DI DISPONIBILITÀ DI RISORSE DA PARTE DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE**

**Nell'ipotesi in cui un Comune abbia una disponibilità finanziaria, può procedere all'acquisto di infrastrutture ad uso pubblico utilizzando i consueti canali di acquisto per la Pubblica Amministrazione (PA), ovvero il portale CONSIP dedicato al Mercato elettronico per le Pubbliche Amministrazioni (MePA).**

**Sul portale MePA è possibile sia procedere ad un acquisto diretto, sia richiedere un'offerta da parte dell'operatore, che bandire una procedura competitiva tra più operatori. La piattaforma offre vantaggi sia alle PA che alle imprese, digitalizzando i processi di procurement pubblico, riducendo i tempi di gara e i costi commerciali.**

**Contestualmente all'acquisto dell'infrastruttura di ricarica, la PA dà mandato di gestione delle stesse all'operatore, ossia al CPO. Solitamente, quindi, tra le attività in capo al CPO c'è l'intestazione dell'allaccio alla rete elettrica e la gestione e manutenzione dell'Infrastruttura di ricarica per un determinato numero di anni, pari alla durata del mandato. Il Comune invece rimane proprietario dell'asset. Quest'ultimo non dovrà preoccuparsi dei pagamenti di gestione e manutenzione delle infrastrutture perché gli stessi saranno inclusi in modo forfettario al momento dell'acquisto.**

# ATTENZIONE!

**Si chiede di adeguare la disciplina autorizzativa a quanto previsto attualmente (dall'art. 57 del D.L 16/07/2020, n. 76 c.d. Decreto Semplificazioni e successive modifiche), in base alla quale:**

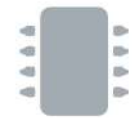
- è prevista una richiesta unica per CPO e DSO (distributore di energia), ossia di occupazione e manomissione del suolo pubblico per i lavori di installazione delle infrastrutture di ricarica e la loro connessione alla rete elettrica.**
- è previsto che il soggetto rilasci, entro 30 giorni, un'autorizzazione all'occupazione e costruzione su suolo per l'installazione delle infrastrutture di ricarica di durata minima di 10 anni e un'autorizzazione per le opere di connessione elettrica da parte del distributore di durata illimitata.**

**L'art. 57, comma 9, del D.L. 16/07/2020, n. 76 (c.d. Decreto Semplificazioni) prevede l'esenzione del pagamento del Canone Unico Patrimoniale di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 27 dicembre 2019 n. 160 (ex COSAP/TOSAP) all'interno dei bandi dei comuni per lo spazio di suolo pubblico occupato dagli impianti di ricarica in modo da favorire e difendere la prima fase di sviluppo di questo mercato. Si precisa che in nessun caso è dovuto il pagamento per la concessione dello stallo auto.**

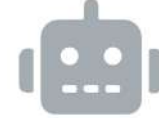


# Tre premesse importanti

Fonte: 2022.12.02\_Vademecum-Motus



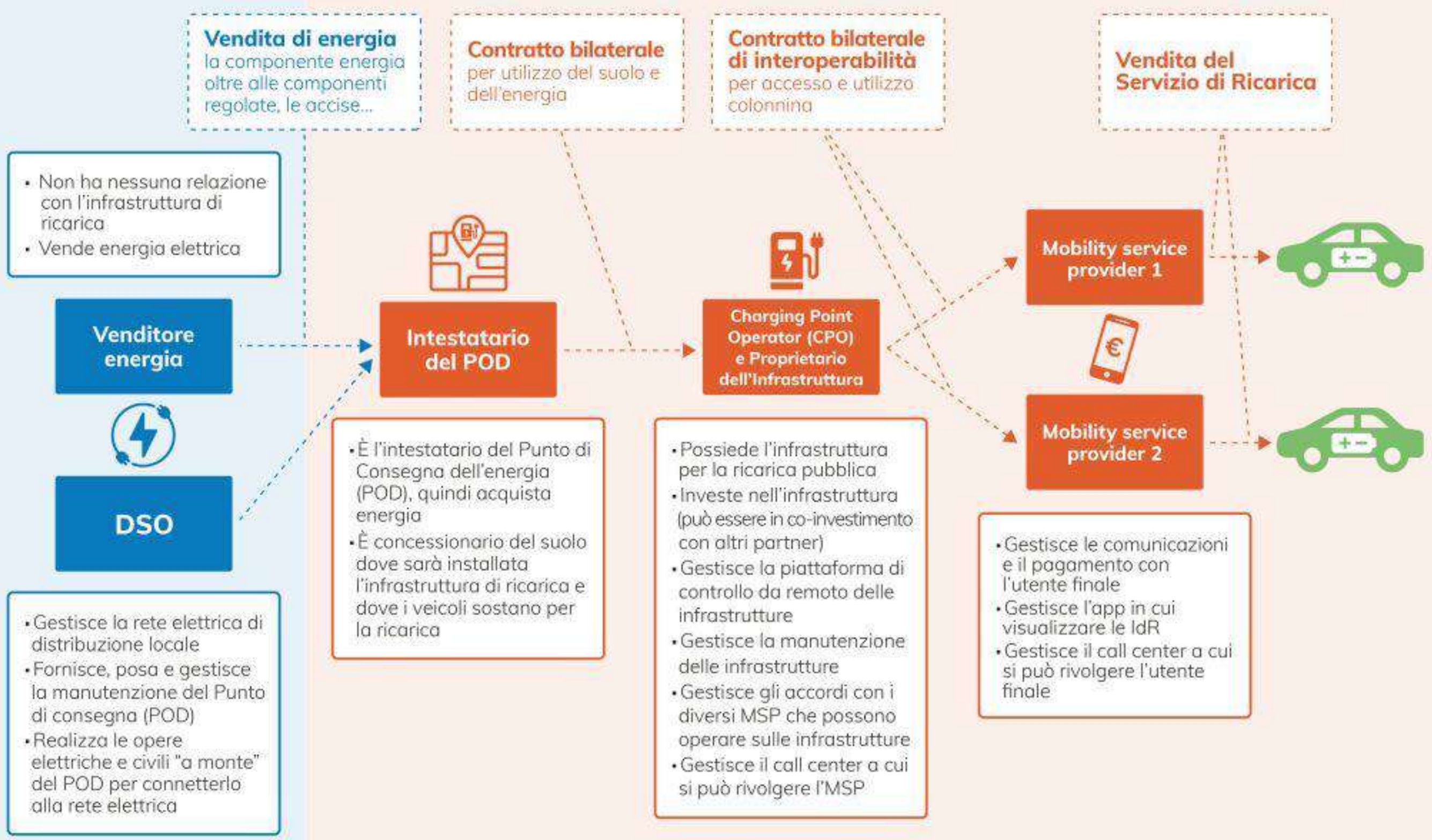
La Direttiva 2014/94/UE “DAFI”\* (Direttiva sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi, attualmente in revisione a livello comunitario) e relativo recepimento nella legislazione italiana con il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 ha definito quali sono gli attori del processo di ricarica e ha previsto che il mercato della ricarica sia aperto alla concorrenza tra gli stessi.



Charging Point Operators (CPO\*), ossia coloro che si occupano di gestire, mantenere e operare le infrastrutture di ricarica. Si evidenzia al riguardo che l’investimento per la realizzazione delle infrastrutture è di norma interamente a carico del CPO, che svolge l’attività in totale autonomia economica, mentre il compito del Comune è quello di concedere porzioni di suolo per l’erogazione del servizio ai cittadini. Spesso infatti il CPO è anche proprietario dell’infrastruttura.



Mobility Service Providers (MSP\*), ossia coloro che offrono il servizio di ricarica e gestiscono i pagamenti degli utenti finali. Secondo la Direttiva, inoltre, gli Stati membri devono assicurare che gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico (CPO) siano liberi di acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore (fornitore di energia elettrica) dell’Unione, ove questi accetti.



**N.B.** Si sottolinea che il Charging Point Operator (CPO) e il proprietario delle infrastrutture di ricarica possono essere attori diversi, mentre in alcuni casi CPO e MSP possono coincidere. Nel caso di pagamento "diretto" (ovvero ad-hoc charging tramite dispositivi contactless, QR code...) il MSP coincide con il CPO.

## L'INTEROPERABILITÀ

Tramite accordi di interoperabilità\* è possibile accedere, per il cliente finale, a servizi di ricarica offerti da fornitori diversi (MSP) rispetto all'unico CPO che gestisce e opera l'infrastruttura di ricarica.

In altre parole, diversi MSP stipulano accordi con ogni CPO per dare accesso al servizio di ricarica mediante le loro app di pagamento. Si realizza quindi un'integrazione delle relative piattaforme per la condivisione dei dati e del servizio di ricarica presso le infrastrutture.

Il Comune dovrebbe sempre richiedere che le infrastrutture garantiscano l'interoperabilità per assicurare la massima fruibilità dei punti di ricarica ai cittadini ed ai turisti.

**energia**

**servizio**