

Comune di Buccinasco



Il provvedimento comunale per l'installazione dei punti di ricarica elettrica



Gennaio 2022

(ver. 1.3)



Polinomia srl

Via Nino Bixio 40, 20129 MILANO

Tel 02 20404942 Fax 02 29408735

www.polinomia.it

0	Premessa	4
1	Inquadramento normativo	5
1.1	Il Piano Nazionale PNIRE	5
1.1.1	Contesto normativo	5
1.1.2	Contenuti del piano	5
1.1.3	Attuazione	6
1.2	Il Decreto semplificazioni	6
1.2.1	Aspetti generali	6
1.2.2	Competenze e ruoli comunali	7
1.2.3	Semplificazioni procedurali e di realizzazione, regime edilizio libero	7
1.2.4	Divieto di sosta	8
1.2.5	Aree di servizio	8
1.3	D.g.r. 14 dicembre 2015	8
2	Inquadramento territoriale e trasportistico	10
2.1	Assetto urbano	10
2.2	Popolazione	10
2.3	Poli attrattori	11
2.4	Parco circolante	11
2.5	Rete viaria e servizi	12
2.6	Stato di fatto: censimento delle installazioni presenti	14
2.7	Mercato delle auto elettriche e ibride plug-in	15
2.7.1	Mercato delle auto elettriche e ibride plug-in in Italia	18
2.7.2	Gli scenari di Piano	19
3	Tipologie, dimensionamento e localizzazione delle zone di ricarica	21
3.1	Le ZRT	21
3.2	Le ZRR	23
3.3	Le ZRC	27
3.4	Le Zone 'di cortesia'	27
4	Principali contenuti del provvedimento, della concessione, della procedura di affidamento	28
4.1	Aspetti generali	28

4.2	Il canone di occupazione del suolo pubblico	28
4.3	Costi di installazione, manutenzione e tariffe	28
4.4	Avvio delle attività, operatività, cessazione	29
4.5	Le ZRT	29
4.6	Le ZRR	29
4.7	Le ZRC e le ZC	30
4.8	La procedura di evidenza pubblica	30
4.8.1	Documentazione di progetto	30
4.8.2	Formazione delle graduatorie e meccanismo di affidamento	30
4.9	Aggiornamento del provvedimento	31
	<i>Allegato A: elenco delle zone di ricarica</i>	32
	<i>Allegato B: localizzazione di dettaglio delle ZRT</i>	33
	<i>Allegato C: localizzazione di dettaglio delle ZRR</i>	35
	<i>Allegato B: ambiti di esclusione per la realizzazione delle ZRC e delle ZC</i>	38

0 Premessa

Il mercato delle auto elettriche è ormai entrato in una fase di forte espansione, espansione che trascinerà un altrettanto forte aumento della domanda di installazione di punti di ricarica, sia su aree pubbliche che su aree private.

Questo cambia alla base la filosofia dell'intervento pubblico, che passa da un'ottica orientata a 'forzare' la costruzione della rete a una che deve affrontare il tema della regolazione di un mercato dei servizi di ricarica nel quale gli operatori privati devono operare in concorrenza.

Anche se infatti ad oggi l'interesse degli operatori non è ancora garantito dai ricavi prodotti dai servizi di ricarica, lo è tuttavia per la concreta prospettiva di potervi arrivare in un futuro ormai prossimo, e questo ha già aperto la gara a 'presidiare' il territorio con le proprie installazioni.

Questo netto mutamento di scenario è accompagnato da una altrettanto netta evoluzione legislativa che, con l'art. 57 inserito nel D.L. 77/2021 "Decreto Semplificazioni", ha semplificato e chiarito nelle sue logiche e finalità il quadro normativo.

La nuova normativa elimina in particolare molti dei preesistenti adempimenti e vincoli; nel farlo affida tuttavia un ruolo importante ai comuni quali enti regolatori in grado di garantire uno sviluppo ordinato e correttamente inserito nel territorio; essa cioè prevede, tra le altre cose, che ciascun comune emani specifici provvedimenti per regolare l'installazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica.¹

Nello specifico tali provvedimenti devono definire numero e posizione delle colonnine di ricarica: in assenza di tali provvedimenti ciascun operatore, sia pubblico che privato, ha facoltà di chiedere una semplice autorizzazione per l'installazione di tali colonnine nei luoghi pubblici da esso individuati².

E' pertanto evidente come sia necessario che il Comune si doti di tale strumento, al fine di:

- localizzare e dimensionare i luoghi idonei alla installazione degli impianti al fine di realizzare una copertura efficace ed equilibrata del territorio;
- definire 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.

¹ Questo significa poter ricondurre la materia nell'ambito delle concessioni.

² L'installazione degli impianti in aree private, anche se accessibili al pubblico, e che non richieda la realizzazione di allacci su sottosuolo pubblico, è sottratta a ogni adempimento a eccezione delle disposizioni vigenti relative alla realizzazione degli impianti elettrici e, laddove necessario, quelle del Codice della Strada e del relativo Regolamento per quanto riguarda l'eventuale segnaletica.

1 Inquadramento normativo

1.1 Il Piano Nazionale PNIRE

1.1.1 Contesto normativo

Il Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica ha origine dal **DL 22/06/2012** "Misure urgenti per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile". Gli artt. Dal 17-bis al 17-terdecies del Capo IV-bis introducono misure per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile tra cui lo sviluppo di reti infrastrutturali per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica. Tra questi **l'articolo 17-septies** prevede l'approvazione di un piano nazionale che si traduce nel PNire.

Il PNire è aggiornato dal **D. Legislativo 16/12/2016** che percepisce la **Direttiva 014/94/UE** per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi. Tale direttiva individua nella mancanza di una infrastruttura di ricarica ben definita nei singoli stati un ostacolo alla diffusione sul mercato dei veicoli elettrici. Ritiene inoltre necessario uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura in UE, per una libera circolazione. La Direttiva, quindi, stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti.

1.1.2 Contenuti del piano

Nel piano sono definite le linee guida per garantire lo sviluppo del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica sul territorio nazionale, considerando sempre **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:

1. 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;
2. Rispetto dei parametri minimi di interoperabilità tra i sistemi installati ad uso pubblico e privato per servire il maggior numero possibile di veicoli;
3. 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;
4. Agevolazioni amministrative per titolari e gestori che ammodernano impianti di distribuzione del carburante per inserirvi spazi di ricarica elettrica;
5. Programmi di promozione all'adeguamento tecnologico di edifici già esistenti;
6. Promozione ricerca tecnologica per realizzazione di nuove reti infrastrutturali.

Gli obiettivi principali del PNire vengono suddivisi su due fasi temporali distinte:

Fase	Periodo Temporale	Obiettivi generali
Fase 1 Definizione e Sviluppo	2013-2016	<ul style="list-style-type: none"> - Introduzione di una dimensione minima di veicoli elettrici - Introduzione di una infrastrutturazione di base di punti di ricarica pubblici e privati - Concertazione e definizione di standard tecnologici - Definizione, sviluppo e implementazione di policy che favoriscano lo sviluppo della mobilità elettrica - Incentivo allo sviluppo tecnologico
Fase 2 Consolidamento	2017-2020	<ul style="list-style-type: none"> - Emanazione di norme comuni e condivise tra Stati Membri - Diffusione su larga scala di veicoli ad alimentazione elettrica (puri e ibridi Plug In) - Completamento e consolidamento della rete di infrastrutture di ricarica pubblica (e privata) - Incentivo allo sviluppo tecnologico

Avendo raggiunto l'orizzonte temporale della seconda fase il PNire è attualmente in aggiornamento.

Il PNire individua quindi tre categorie di aree per l'installazione delle infrastrutture di ricarica distinguendo tra:

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

La dotazione di aree pubblico o accessibili al pubblico deve garantire accesso indiscriminato a tutti gli utenti e deve essere costituita almeno dal 10% delle infrastrutture. Tra le strategie per raggiungere il maggior numero di utenti ottiene particolare rilevanza la possibilità di dotare di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici grandi strutture di vendita, cinema multisala, parcheggi multipiano, e tutti gli attrattori che dispongono di parcheggi riservati con tempi di sosta sufficientemente elevati. L'accesso alle infrastrutture di ricarica pubbliche potrà essere reso semplice tramite l'utilizzo di Smart Card, possibilmente compatibili con la Card in uso per altri servizi di mobilità; allo stesso modo il pagamento del servizio dovrà essere inclusivo e coprire diverse metodologie esistenti.

Ulteriore distinzione viene fatta in base alle specifiche tecniche delle colonnine e della tipologia di ricarica³:

- Punti di ricarica lenta: fino a 7kW (usati nelle prime fasi e principalmente nel privato);
- Punti di ricarica accelerata: tra i 7 e i 22 kW;
- Punti di ricarica veloce: superiore a 22 kW.

1.1.3 Attuazione

L'attuazione del piano aggiornato avviene tramite accordi con le regioni o province autonome secondo quanto indicato nel **D.P.C.M. 01/02/2018**. Per l'incentivazione dei piani viene stanziato un finanziamento che copre: redazione programma mobilità elettrica, progettazione siti di ricarica, acquisto e installazione impianti e campagne di comunicazione.

1.2 Il Decreto semplificazioni

1.2.1 Aspetti generali

L'art. riconosce **4 diverse tipologie di infrastrutture** di ricarica in base alla posizione:

- a) all'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;

³ Distinzione tecnica fra le tipologie di ricarica riportata in Appendice

- b) su strade private non aperte all'uso pubblico;
- c) lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;
- d) all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico.

Tutte vengono realizzate nel **rispetto delle normative di sicurezza** vigente e seguendo le norme indicate nel codice della strada e nel relativo regolamento di esecuzione ed attuazione per quanto riguarda segnaletica, dimensionamento degli stalli, fasce di rispetto e visibilità. Vige inoltre il rispetto delle disposizioni per la realizzazione degli impianti elettrici, compreso l'obbligo di dichiarazione di conformità e di progetto elettrico, ove necessario, sulla base della legislazione vigente.

Se la realizzazione è affidata a soggetti esterni, ovvero non enti proprietari della strada, in aggiunta a quanto prima si applicano le disposizioni in materia di autorizzazioni e concessioni previste nel codice della strada e nel relativo regolamento di esecuzione e attuazione.

Le infrastrutture, da comma 4 e nel rispetto del PNIRE, devono essere **accessibili a tutti gli utenti** in modo non discriminatorio.

1.2.2 Competenze e ruoli comunali

Il comma 6 dell'art. 57, prevede che ciascun comune emani **provvedimenti comunali**, da adottare entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, per l'installazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica. Prevede che i comuni determinino la **posizione e il numero di colonnine** in proporzione all'attuale parco veicolare elettrico circolante (ove possibile almeno un punto di ricarica ogni 1.000 abitanti, da PNIRE 1 punto di ricarica ogni 10 veicoli elettrici).

Nel caso in cui il Comune non provveda alla disciplina del comma 6, un soggetto sia pubblico che privato, può 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.

Il comune ha 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**.

1.2.3 Semplificazioni procedurali e di realizzazione, regime edilizio libero

Per agevolare la realizzazione delle colonnine erano già state preventivamente introdotte norme di semplificazione. Il D. Legislativo 257/206 classifica la realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici come opera di urbanizzazione primaria realizzabile in tutto il territorio comunale. Ai comuni è assegnato il compito, entro 180 giorni dall'approvazione del DL, di aggiornare i regolamenti edilizi includendo l'obbligo di rispettare i criteri di integrazione delle tecnologie per la ricarica dei veicoli elettrici al fine di ottenere il titolo abilitativo edilizio sia nelle nuove costruzioni che negli interventi di ristrutturazione importante. Disposizioni non applicabili agli immobili di proprietà delle amministrazioni pubbliche.

L'art 57 apporta nuove ed ulteriori semplificazioni decretando la cessazione di validità del decreto del MIT del 3 agosto 2017 *"Individuazione delle dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché degli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici"* modificando quindi la documentazione necessaria ad ottenere i permessi per l'installazione delle infrastrutture di ricarica.

- In primo luogo l'art. 57 semplifica ulteriormente il processo di realizzazione delle infrastrutture di ricarica **eliminando la necessità di presentare la SCIA** e la documentazione ad essa allegata per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici (abrogazione commi 2-bis e 2-ter art. 23 DL 09/02/2012).

- In secondo luogo l'art. 57 **elimina la necessità di presentare nulla osta** rilasciato dall'ispettorato del Ministero previsto per 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**, l'articolo 57, 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.

1.2.4 Divieto di sosta

Nel comma 6 l'art.57 prevede che i provvedimenti 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.

Il comma 11 dell'art. 57 modifica il Codice della strada articolo 158, comma 1, lettera h-bis) il quale vieta la sosta negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici. Il divieto prevede inoltre che, in caso di sosta a seguito di completamento di ricarica, possano essere applicate delle tariffe di ricarica maggiorate per disincentivare l'occupazione dello stallo oltre un periodo massimo di un'ora dal termine della ricarica. Detto limite temporale non trova applicazione nel corso delle ore notturne, dalle ore 23 alle ore 7. Questo limite è da considerarsi sottoposto all'art. 7 del codice della strada.

Il pagamento di una tariffa maggiorata può essere visto come una "tariffa" dovuta a fronte dell'occupazione della colonnina, tariffa che può anche essere suddivisa tra il fornitore dell'energia e il Comune secondo accordi stipulati nella convenzione tra i due.

Resta invece aperto il tema del rispetto della riserva di sosta da parte dei veicoli non in ricarica e non collegati, rispetto che può essere garantito unicamente dal Comune che, solo, può sanzionare ed eventualmente disporre la rimozione forzata dei veicoli in divieto.

1.2.5 Aree di servizio

Il comma 13 decreta l'obbligo che le nuove concessioni per aree di servizio, e il rinnovo di quelle esistenti, prevedano la dotazione delle colonnine di ricarica per i veicoli elettrici. Per l'effetto, dovranno essere aggiornati il PNIRE (di cui all'articolo 17-*septies* del n. 83/2012) nonché il Piano di ristrutturazione delle aree di servizio autostradali.

1.3 D.g.r. 14 dicembre 2015

In attuazione del PNIRE, la Regione Lombardia approva con il D.g.r. 14 dicembre 2015, il documento «Linee

guida per l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici» con lo scopo di incentivare lo sviluppo omogeneo di una rete di ricarica che supporti la circolazione di veicoli elettrici ed ibridi plug-in in linea con il contesto normativo europeo, nazionale e regionale.

Le linee guida individuano le diverse categorie veicolari e le flotte potenzialmente interessate dallo sviluppo di una rete infrastrutturale di ricarica definendo uno sviluppo basato su due orizzonti temporali:

- La **fase “pioneer”**: sviluppo di uno scenario di base, fino al 2020. Questa fase si colloca in uno scenario in cui l'utilizzo dei veicoli elettrici è ancora marginale e ha come obiettivo principale l'incentivazione al passaggio all'elettrico dando, ai primi utenti della mobilità elettrica in Lombardia, la possibilità di effettuare facilmente la ricarica dei veicoli per gli utilizzi quotidiani, o di percorrere, saltuariamente, distanze più lunghe dell'autonomia del veicolo lungo i principali assi viari regionali.
- La **fase “a tendere”**: sviluppo di uno scenario evoluto, dal 2020 al 2030. Diverso è lo scenario di questa seconda fase, con una transizione all'elettrico del parco circolante in parte già avvenuta e ancora in atto. L'obiettivo è di rendere disponibile un servizio di ricarica capillare e uniforme su tutto il territorio regionale, tramite integrazione di sistemi ad alta e bassa potenza.

Il testo recepisce il PNIRE e introduce alcune indicazioni utili a definire il numero, la localizzazione e la tipologia dei siti di ricarica che andranno a costituire la rete. Si raccomanda un attento studio delle esigenze del territorio prestando 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 per la ricarica domestica, quantificabile ad esempio come percentuale di box/posti auto privati rispetto al numero di veicoli

Le linee guida distinguono tra due tipologie di ricarica⁴:

- Normal power: potenza 7,4 – 22 kW
- High power: maggiore di 22 kW

In base alla tipologia di ricarica si individuano diversi luoghi pubblici in cui è possibile l'installazione, con individuazione di criteri per il posizionamento, il numero e gli interventi necessari (indicazioni in parte superate dall'art. 57 del DL 76/2020 “Decreto semplificazioni”).

Tra i luoghi di ricarica normal power sono indicati gli stalli lungo strada, i parcheggi di interscambio, i luoghi di interesse quali cinema o centri commerciali.

Luoghi con punti di ricarica high power sono invece le aree di servizio, stazioni, aeroporti, nodi TPL, piazzole di carico/scarico merci.

⁴ Distinzione tecnica tra le tipologie di ricarica riportata in Appendice

2 Inquadramento territoriale e trasportistico

2.1 Assetto urbano

Buccinasco è un comune di situato al confine sud-ovest della città di Milano, in una zona a intenso sviluppo insediativo, delimitata esternamente dalla tangenziale ovest, che si estende da Baggio fino ad Assago.

Tra i comuni limitrofi hanno particolare rilevanza Corsico, a nord, e Assago, a sud. I tre comuni si sviluppano senza soluzione di continuità costituendo un unico agglomerato urbano.

L'assetto territoriale del comune può essere riletto nel seguente schema:

- zona residenziale principale, a nord del territorio comunale, in strettissima continuità con il tessuto di urbano di Corsico;
- due zone produttive, la prima ad est della tangenziale in continuità con quella di Trezzano e la seconda, a sud, in altrettanto stretta continuità con quella di Assago;
- a sud della tangenziale, all'interno del Parco Agricolo, altri nuclei residenziali minori (Gudo, Gambaredo, Castello).

2.2 Popolazione

Buccinasco ha una popolazione registrata il 1° gennaio del 2021 pari a 26.711 abitanti. La popolazione risulta pressochè stabile nell'ultimo decennio.

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
26517	26740	26882	26932	26939	27040	27023	27035	26921

2019			2020			2021		
maschi	femmine	totale	maschi	femmine	totale	maschi	femmine	totale
13132	13789	26921	13029	13788	26817	12953	13758	26711

Andamento popolazione Buccinasco dal 2011 ad oggi (fonte ISTAT)



Struttura della popolazione per età (fonte TUTTITALIA.IT)

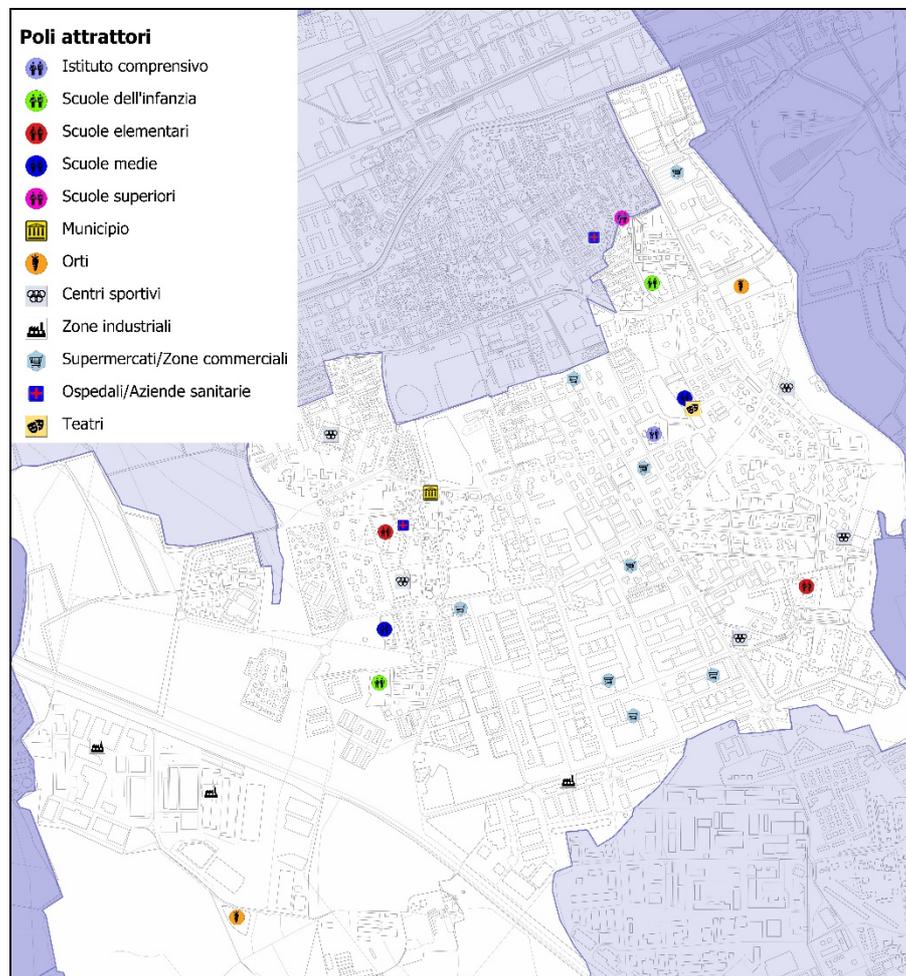
La distribuzione per fascia d'età della popolazione residente a Buccinasco rivela un trend costante di

invecchiamento della popolazione e diminuzione delle nascite, che si traducono in una riduzione della fascia attiva fra i 15 e 64 anni.

2.3 Poli attrattori

I principali poli territoriali di Buccinasco attrattivi di mobilità sia a scala urbana che a scala vasta, possono essere così elencati:

- scuole: Fondazione Ikaros, largo Don Minzoni 8, indirizzo informatica e automotive; possibile attrattività per professori di scuole medie e inferiori;
- Centro medico Sant'Agostino;
- uffici pubblici (municipio, uffici comunali);
- zona industriale di Rovido;
- zona commerciale e industriale a sud del comune, confine Assago.



Distribuzione dei poli attrattori

2.4 Parco circolante

Il parco veicolare circolante a Buccinasco (Elaborazione dei dati Aci, Autoritratto) nel 2019 è di circa 20 mila veicoli tra autovetture e motocicli. Risultano circa 620 auto ogni 1000 abitanti; tasso nella media regionale e leggermente inferiore a quella nazionale.

Più alto della media regionale e provinciale è invece il tasso relativo ai motocicli: 124 ogni 1000 abitanti a Buccinasco contro una media di 109 su 1000 nell'intera Regione e nella Provincia.

Dai dati emerge un complessivo aumento dei tassi di motorizzazione sia per quanto riguarda le autovetture che per quanto riguarda i motocicli.

Anno	Autovetture	Motocicli	Abitanti	Tasso auto	Tasso moto
2019	16'803	3'335	26'921	624	124
2018	16'698	3'327	27'035	618	123
2017	16'720	3'268	27'023	619	121
2016	16'542	3'196	27'040	612	118
2015	16'334	3'159	26'939	606	117

Totale circolante	Autovetture	Motocicli
Comune di Buccinasco	16'803	3'335
Regione Lombardia	6'231'939	1'095'681

Veicoli ogni 1'000 ab.	Autovetture	Motocicli
Comune di Buccinasco	624	124
Regione Lombardia	621	109

Tassi e andamento della motorizzazione a Buccinasco (Fonte ACI, Autoritratto 2019)

2.5 Rete viaria e servizi

Buccinasco si colloca tra i comuni nella cintura sud ovest di Milano da cui dista pochi km, e forma un unico agglomerato urbano con i comuni confinanti che si estende da Baggio ad Assago.

Il comune è racchiuso dalla rete di rango interurbano di Milano, che ne costituisce le tre principali direttrici intercomunali:

- La Vigevanese, a nord di Buccinasco nel Comune di Corsico, collega Milano a Vigevano;
- La tangenziale ovest, delimita esternamente l'agglomerato urbano di Buccinasco. Lo svincolo nei pressi del Comune garantisce il collegamento con diverse zone di Milano, comuni limitrofi e la rete autostradale;
- La A7, a sud, garantisce un collegamento interregionale grazie allo svincolo Milanofiori di Assago.

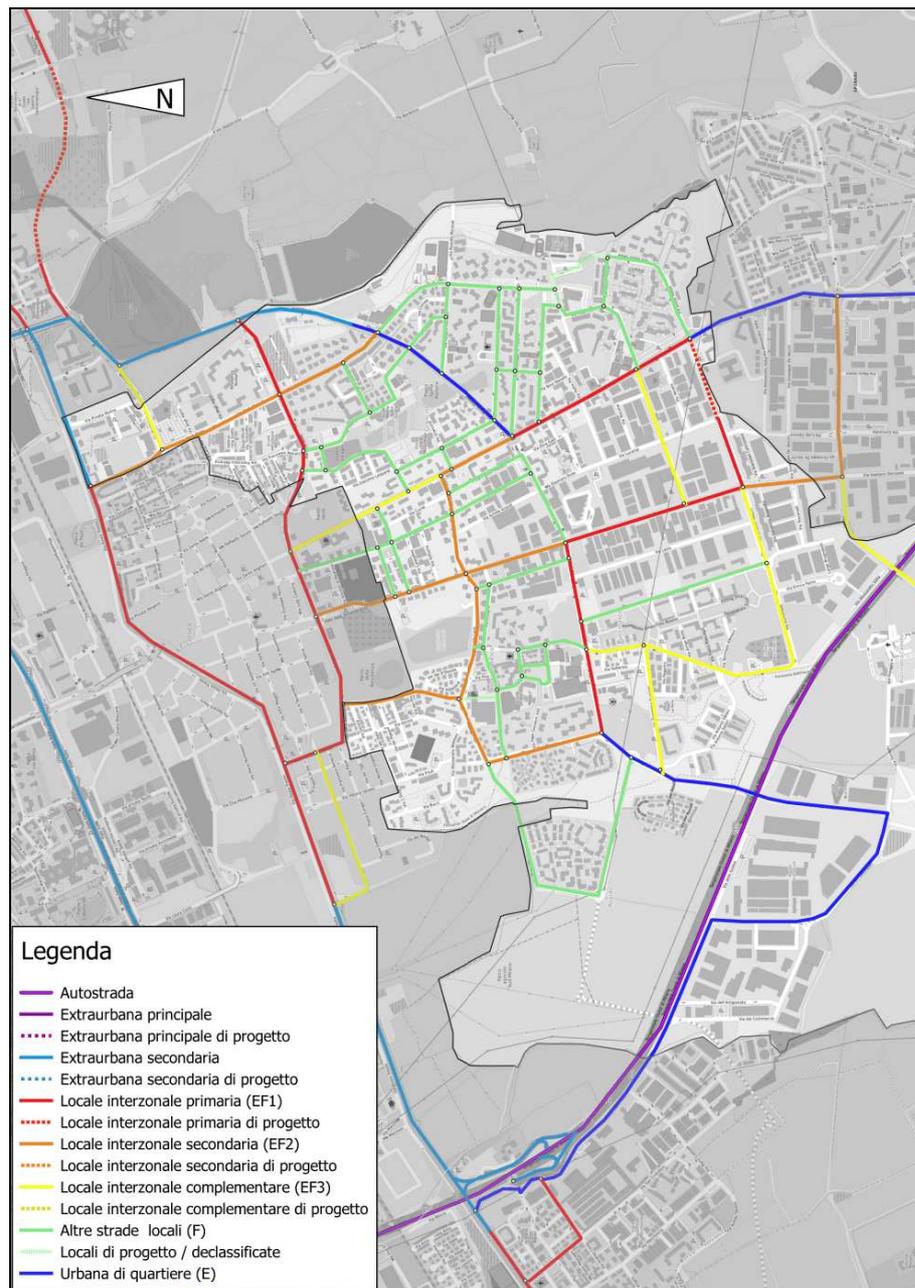
La connessione dalla zona urbanizzata di Buccinasco a queste direttrici avviene tramite la rete urbana principale costituita dagli assi:

- Est-ovest, Rovido-Emilia-Greppi-Costituzione
- Nord-sud SP.184-via Lomellina, via della Resistenza.

Sulla rete principale si appoggia una rete secondaria che svolge il compito di distribuzione interna a livello urbano. Tra le vie principali della rete secondaria si identificano:

- in direzione nord/sud, Primo Maggio/Trieste, dei Mille e Lombardia;

- in senso est ovest, Lario e Resistenza (di Corsico)/Galilei (sempre di Corsico)/Bixio.



Classificazione della rete viaria (Fonte PGU)

2.6 Stato di fatto: censimento delle installazioni presenti

Ad oggi risultano installate sul territorio comunale 9 postazioni di ricarica⁵, cui possono aggiungersi le 5 postazioni in comune di Assago più prossime al confine comunale.

Dalla loro localizzazione e dalle loro caratteristiche, riportate nella figura e tabella seguenti, è facile verificare come la loro presenza sia pressochè totalmente collegata alla presenza di attività commerciali GDO; la disponibilità di un punto di ricarica è cioè visto come un servizio aggiuntivo 'di cortesia' da offrire ai propri clienti.

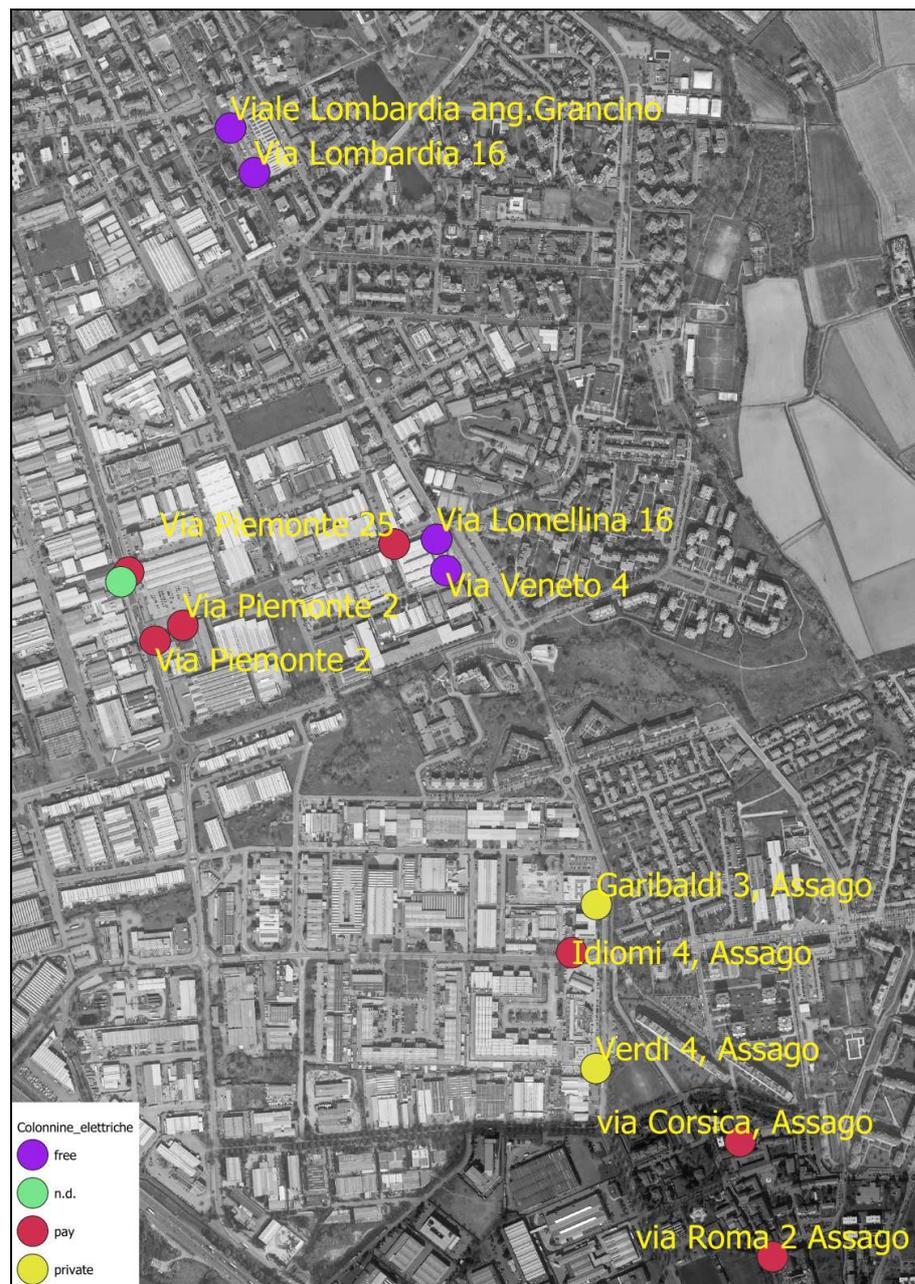
Prova ne è il fatto che tutte le postazioni in Buccinasco sono in aree private o private di uso pubblico, 4 postazioni offrono la ricarica gratuita, e 2 sono riservate a visitatori 'accreditati'.

L'unica ben attrezzata stazione di ricarica in senso proprio è quella di via Idiomi in Assago, collocata su strada pubblica e che offre ricariche a 50 kw con le relative prese CCS e ChadeMO.

Indirizzo		Posti auto	Gestore	Potenza	Sito	Tipo presa	Usage cost
Viale ang.Grancino	Lombardia	2	in proprio	22	Park Lidl	Type 2	free
Via Veneto 4		2	in proprio	3	Park Caddy's	Type 2	free
Via Piemonte 25		4	Enel X	22	Park Viaggiator Goloso	Type 2	pay
Via Piemonte 2		2	Be Charge - Eni	22	Park MaxiZoo	Type 2	pay
Via Piemonte 2		1	Enel X	22	Park Acqua e Sapone	Type 2	pay
Via Lomellina 16		2	in proprio	3.7	Park Viaggiator goloso	Type 2	free
Via Lombardia 16		2	in proprio	22	park Lidl	Type 2	free
Via della Resistenza 46		2	MP Next	22	park Davenia	Type 2	n.d.
Via della Resistenza 123		4	Enel X	22	Park U2	Type 2	pay
via Corsica, Assago		1	Enel X	22	strada pubblica	Type 2	pay
Verdi 4, Assago		2	F.lli Giacomel	22	park Giacomel	Type 2	private
Idiomi 4, Assago		1	A2A	50	strada pubblica	Type 2, CHAdeMO, CCS	pay
Garibaldi 3, Assago		3	in proprio	22	Tigros	Type 2	private
via Roma 2 Assago		1	Enel X	22	strada pubblica	Type 2	pay

Caratteristiche delle postazioni di ricarica (fonte: siti web diversi)

⁵ Il dato, in assenza di una fonte certificata, potrebbe essere inesatto. Esso si basa in ogni caso sulle informazioni reperibili in rete, cioè quelle effettivamente a disposizione dell'utente.



Distribuzione delle postazioni di ricarica

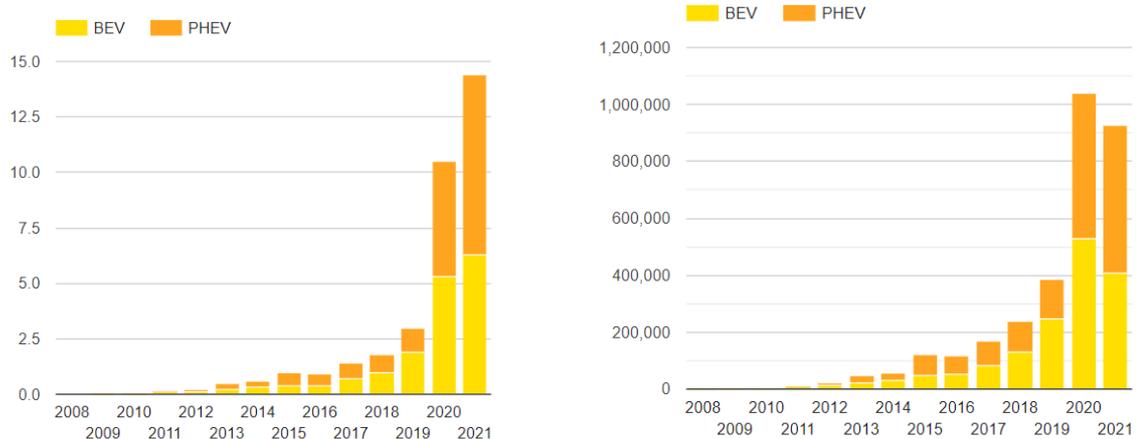
2.7 Mercato delle auto elettriche e ibride plug-in

A conclusione del capitolo di inquadramento propedeutico alla fase di progetto è opportuno sviluppare una breve analisi sull'andamento del mercato delle auto elettriche sulla cui base poter in seguito sviluppare un ragionamento sui diversi scenari temporali di attuazione della rete di ricarica.

Il mercato delle auto elettriche in Europa è in costante crescita dal 2016 e negli ultimi due anni ha subito un forte sviluppo. Nei primi sette mesi del 2021, considerando sia veicoli esclusivamente elettrici che ibridi, la percentuale di nuove autovetture immatricolate sul totale raggiunge quasi il 15%. Numericamente la quantità di veicoli BEV PHEV⁶ immatricolati risulta minore rispetto al 2020. La percentuale sul totale è

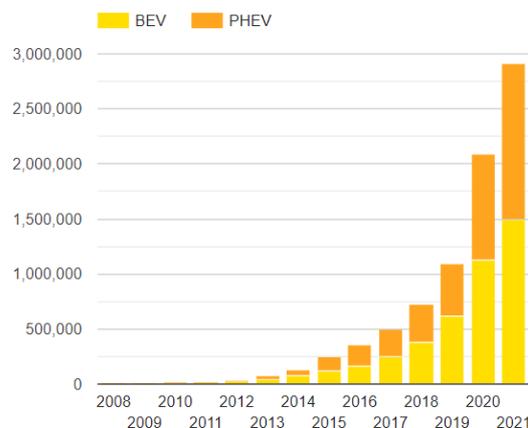
⁶ Con la sigla **BEV** (o EV) si indicano veicoli con batteria e trazione unicamente elettrica; con la sigla **PHEV** si

tuttavia maggiore, il dato è dunque riconducibile ad un minor numero di nuove immatricolazioni e alla parzialità dei dati 2021, raccolti solamente per un periodo dell'anno.



Percentuale nuove immatricolazioni BEV e PHEV sul totale delle nuove immatricolazioni annuali in Europa. Numero veicoli BEV e PHEV immatricolati in Europa. Fonte European Alternative Fuel Observatory.

Per quanto riguarda il numero di veicoli elettrici e ibridi plug in costituenti il parco veicolare europeo, attualmente circolano sul territorio UE 1'492'000 veicoli elettrici e 1'425'000 veicoli ibridi plug-in.



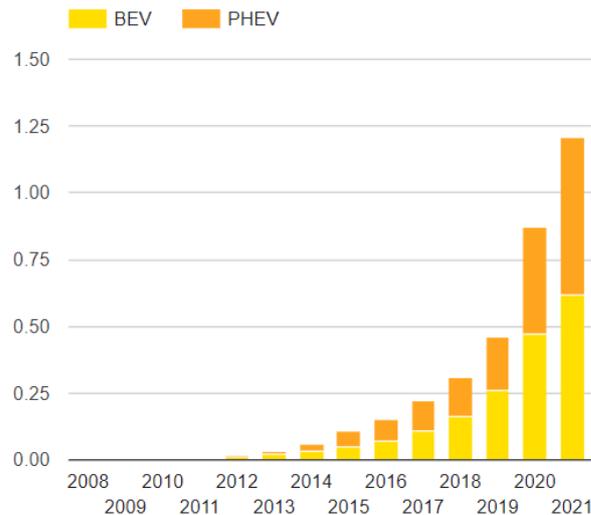
Numero di veicoli BEV PHEV circolanti sul territorio UE. Fonte European Alternative Fuel Observatory.

Lo sviluppo è certamente dovuto al sistema di incentivi all'acquisto di veicoli EV o PHEV, presente in diversi Paesi.

Osservando l'intero parco veicolare circolante nell'Unione Europea il tasso di diffusione dei veicoli BEV PHEV è circa pari all'1,25%, con una diffusione dei veicoli elettrici pari allo 0,62% e degli ibridi plug in pari allo 0,59%. La diffusione è quindi tuttora limitata, ma si riscontra un trend di crescita significativo,

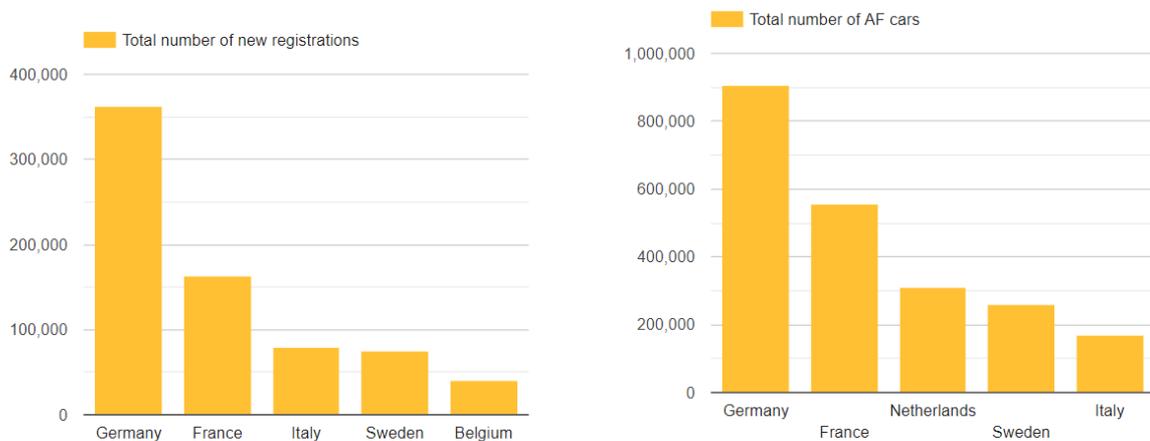
indicano i veicoli Plug-in Hybrid Elettrici, caratterizzati da motori ibridi (trazione sia elettrica che termica) e da batterie, da caricare con fonti esterne, che garantiscono una autonomia di 20-40 Km;

considerando che nel 2019 la percentuale di diffusione dei veicoli elettrici e plug in era inferiore allo 0,50% e nel 2020 pari all'0,87%.



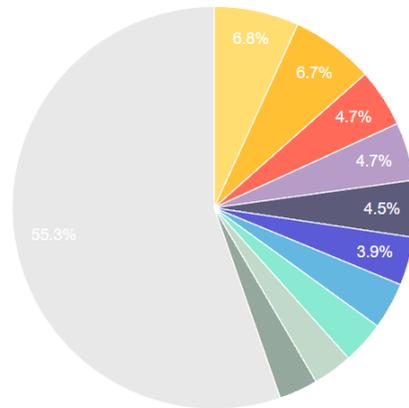
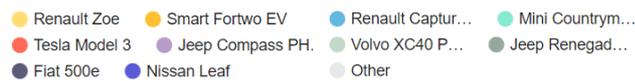
Diffusione dei veicoli BEV e PHEV nel parco veicolare totale. Fonte European Alternative Fuels Observatory.

All'interno dell'UE, l'Italia si trova tra i cinque paesi con il maggior numero di nuove immatricolazioni BEV (35'153) PHEV (44'608) nel 2021 (considerando solamente i primi sette mesi dell'anno). Nel 2021 l'Italia si trova anche fra i cinque paesi con il maggior numero di veicoli elettrici o ibridi plug-in circolanti, con un totale di 168'104 veicoli di cui 85'444 completamente elettrici.



I cinque paesi EU con maggior numero di immatricolazioni e veicoli BEV PHEV circolanti nel 2021. Fonte European Alternative Fuel Observatory.

Per quanto riguarda i modelli più venduti, la Renault Zoe (6,8%), modello plug-in, ottiene il primo posto nel 2021, seguita subito dopo dalla Smart Fortwo EV (6,7%). Seguono poi la Tesla Model 3 (4,7%), la Jeep Compass PH (4,7%) e la Fiat 500e (4,5%).

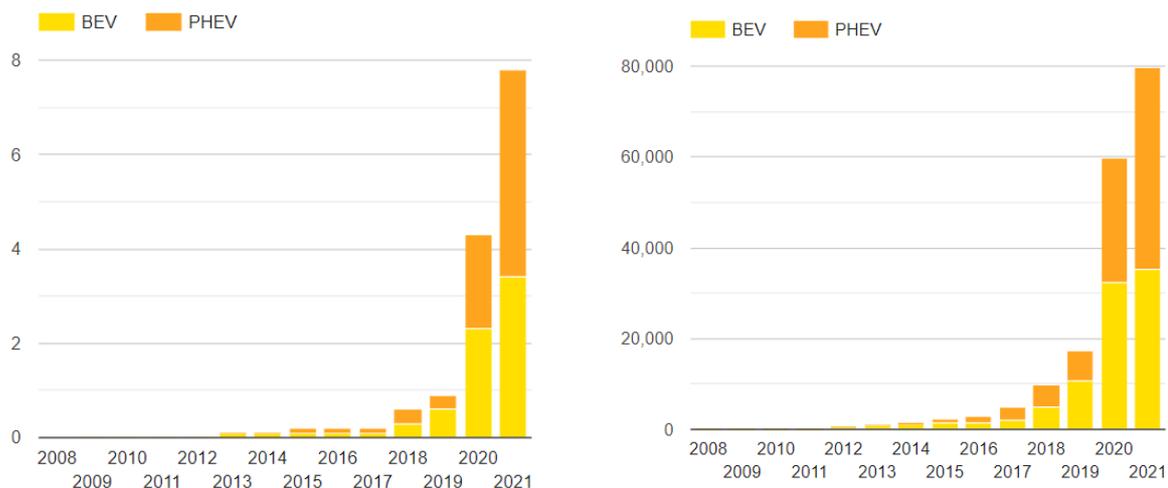


Modelli di vetture BEV PHEV più venduti in Europa nel 2021. Fonte European Alternative Fuel Observatory

Ad oggi il numero di veicoli elettrici risulta ancora marginale e estremamente lontano dalle previsioni UE che richiedevano di raggiungere la cifra di oltre 8 milioni di veicoli entro la fine del 2020. Per sostenere il raggiungimento degli obiettivi che sono stati fissati dai vari governi regionali in Europa saranno necessarie, quindi, politiche di incentivo pubbliche e private molto più impegnative.

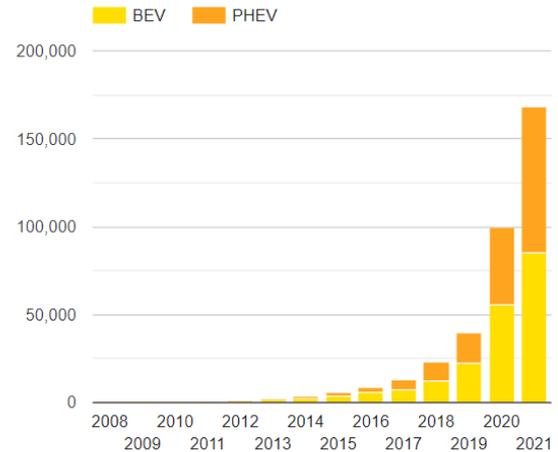
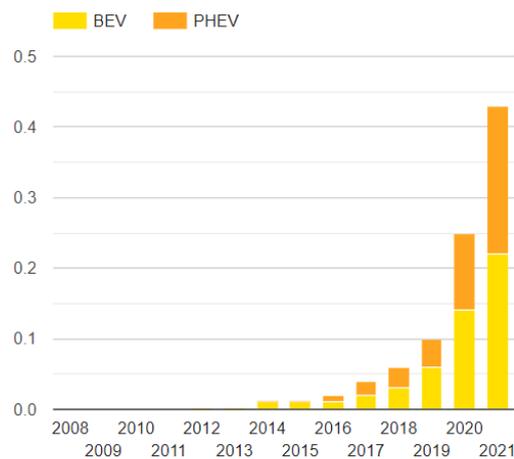
2.7.1 Mercato delle auto elettriche e ibride plug-in in Italia

La flotta di veicoli elettrici immatricolati in Italia nei primi 7 mesi del 2021 è di **79'750** auto di cui circa 44'600 ibridi plug-in che rappresentano il **4,4%** su circa 1 milione di nuove autovetture immatricolate. Nei primi sette mesi del 2021 in Italia sono state immatricolate **35'153** auto elettriche, che rappresentano il **3,4%** delle nuove immatricolazioni. I valori raggiunti nei primi sette mesi del 2021 superano quelli dell'intero 2020, segno di una forte crescita annuale del mercato.



Percentuale e totale di veicoli BEV PHEV immatricolati in Italia dal 2008 a luglio 2021. Fonte European Alternative Fuel Observatory

Sul totale del parco veicoli circolanti in Italia la percentuale di veicoli BEV PHEV è di poco superiore allo 0,4%, e il numero totale di veicoli elettrici circolanti al luglio 2021 è pari a 168'100 veicoli circa, di cui 85'544 BEV (0,22%) e 82'560 PHEV (0,21%).



Percentuale e totale di veicoli BEV PHEV circolanti in Italia dal 2008 a luglio 2021. Fonte European Alternative Fuel Observatory

La quota di mercato di questo segmento di auto in Italia non è paragonabile, in termine di ordine di grandezza, né alle migliori esperienze europee (Norvegia e Paesi Bassi) né agli stati europei più simili (Francia, Germania), sullo stesso piano si pone invece la Spagna.

Paese	% mercato BEV PHEV sul parco circolante	% immatricolazioni BEV PHEV sul totale (2021)
Norvegia	18,24%	83,6%
Paesi Bassi	3,62%	19,6%
Francia	1,75%	14,8%
Germania	1,87%	21,2%
Spagna	0,5%	5,9%

La tendenza per il termine del 2021 è di un incremento delle immatricolazioni sia delle ibride elettriche plug-in (PHEV) che dell'elettrico puro a batteria (BEV).

Analizzando i dati ACI è possibile stimare in circa **3'741** le auto elettriche pure immatricolate in provincia di Milano, pari allo 0,2% del parco veicolare totale. In Lombardia invece si registrano 10'356 auto elettriche e si (0.17% sul parco circolante).

In Italia sono in vigore forme di incentivazione all'acquisto di veicoli elettrici, che hanno portato nel 2021 all'incremento delle immatricolazioni. In diverse regioni italiane, i veicoli elettrici sono esenti dal bollo auto per un periodo di 5 anni dalla data di prima immatricolazione. Dopo questo periodo, i veicoli elettrici beneficiano di una riduzione del 75% dell'aliquota applicata agli equivalenti veicoli a benzina. In Lombardia e Piemonte le auto elettriche sono del tutto esentate dal pagamento del bollo auto.

In Italia per i veicoli ibridi sono altrettanto estese le forme di beneficio in termini di sconti ed esenzioni per la sosta e accesso alle ZTL.

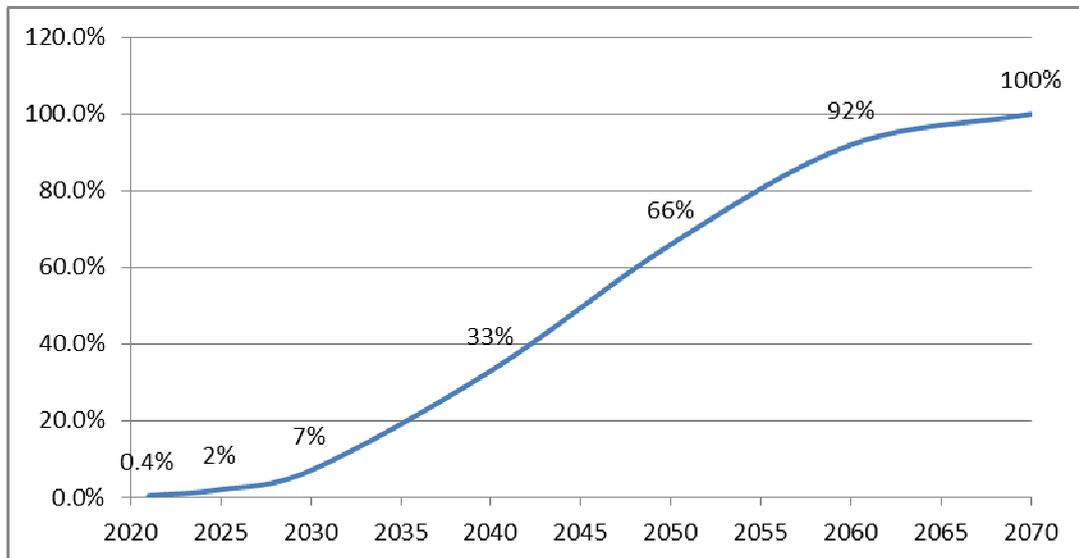
2.7.2 Gli scenari di Piano

Sulla base delle considerazioni sopra riportate è possibile affrontare l'esercizio di stimare la quota di presenza dei veicoli BEV/PHEV rispetto al parco circolante.

Si tratta, come è ben evidente, di un esercizio quanto mai incerto, la cui funzione tuttavia è limitata a

fornire al Piano una stima plausibile essenzialmente per il prossimo decennio e che dovrà in ogni caso essere periodicamente verificata e aggiornata.

Sulla base dei dati di letteratura disponibili, e in particolare delle curve di crescita stimate da Bloomberg New Energy Finance⁷, si è impostata una forma a logistica limitata imponendo la totale sostituzione del parco a 50 anni. La figura seguente illustra l'andamento così stimato.



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

Una stima più completa dovrebbe anche considerare la probabile riduzione dei tassi di motorizzazione quale dovrebbe derivare sia dalle dinamiche demografiche che dalla diffusione di forme di uso dell'auto non proprietarie (i.e. sharing), riduzione che gli analisti collocano in un 20% a oggi al 2030.

Si sceglie di non applicare tale riduzione per tener conto di possibili ed altrettanto probabili interventi di accelerazione nella sostituzione del parco conseguenti a obiettivi più severi e vincolanti di contenimento delle emissioni.

Si sottolinea come per il presente lavoro il valore realmente significativo è quello relativo allo scenario 2030, dato che previsioni più a lungo termine saranno senza dubbio condizionate dalla ancora rapida evoluzione delle tecnologie, sia in termini di autonomia garantita dalle batterie che di velocità delle ricariche.

⁷ Le previsioni di Bloomberg si limitano allo scenario a 5 e 10 anni.

3 Tipologie, dimensionamento e localizzazione delle zone di ricarica

Quale criterio base per la pianificazione della rete pubblica si adotta il principio della realizzazione di **zone di ricarica** e non di singoli punti-colonnine.

Per zone di ricarica si intende un gruppo con un minimo di 2/3 colonnine, cioè di 4/6 punti di ricarica, da localizzare preferibilmente all'interno di aree di sosta concentrata rispetto a quella lungo strada. La logica di tale indicazione risiede in una più razionale gestione della ricerca da parte dell'utente dei punti di ricarica disponibile, oltre che nella possibilità di installare una segnaletica statica di indirizzamento.

Essa consente inoltre di minimizzare i costi diretti e indiretti di connessione e meglio ripartire il mercato per i diversi operatori, evitandone sia una eccessiva parcellizzazione che una eccessiva concentrazione.

Ciascuna zona di ricarica sarà realizzata e gestita da un unico operatore e sarà oggetto di specifica concessione, come più oltre specificato.

Le zone di ricarica ad uso pubblico sono suddivise in due categorie:

- **ZRT** (zone di ricarica di transito), individuate a prevalente servizio dei grandi nodi/corridoi viabilistici;
- **ZRR** (zone di ricarica residenziali), individuate a prevalente servizio delle residenze.

Ad esse si aggiungono le Zone di Ricarica Condominiale (**ZRC**), che consentono ai proprietari degli edifici frontisti di installare impianti di ricarica a essi riservati, e le Zone di Cortesia (**ZC**) destinate da offrire un servizio aggiuntivo ai propri visitatori/clienti da parte dei gestori di attività, fattispecie entrambe da realizzarsi su suolo pubblico.

3.1 Le ZRT

Per quanto riguarda la prima tipologia sono individuate aree direttamente accessibili dai nodi/corridoi, della viabilità principale.

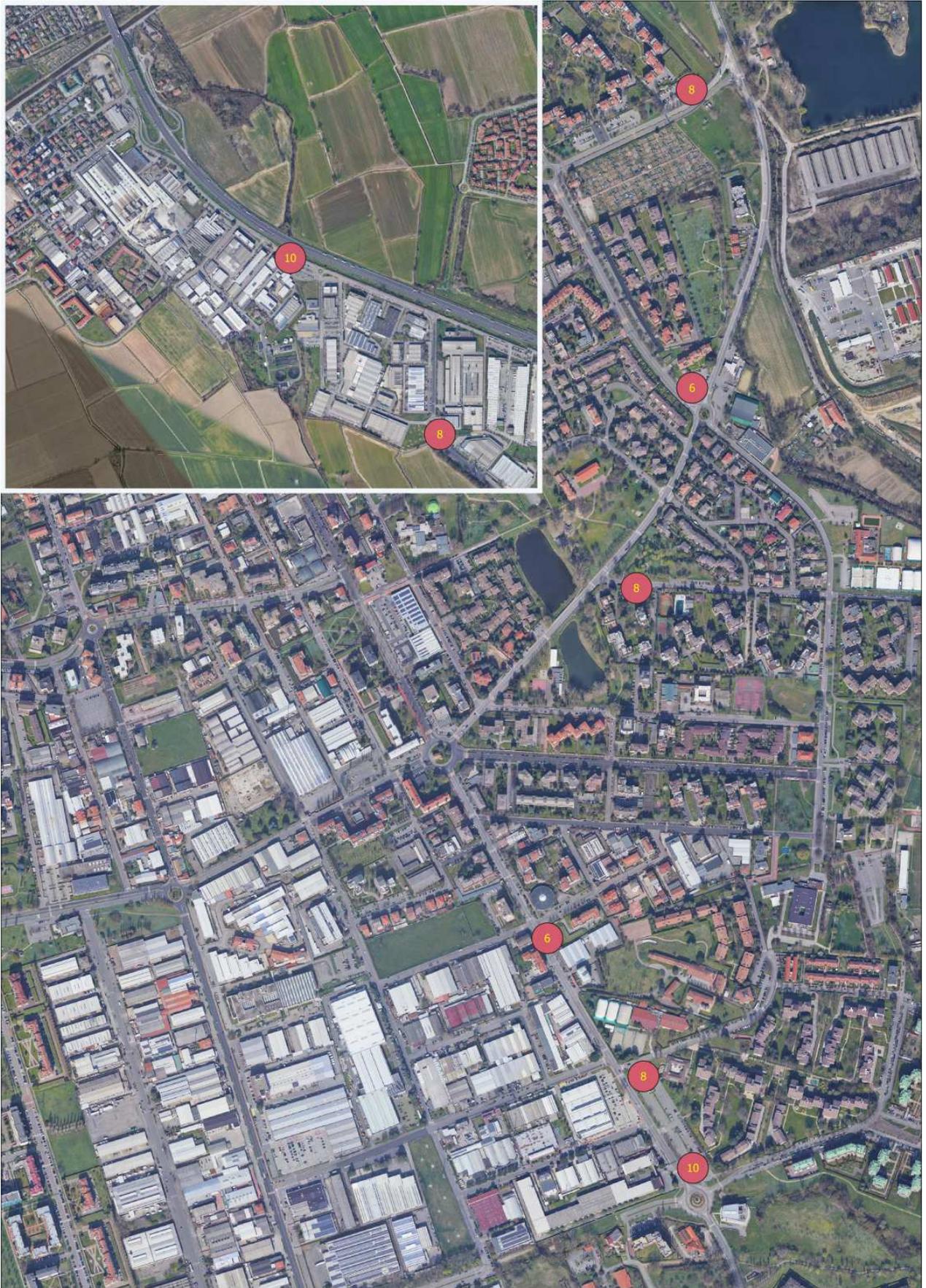
Gli assi nelle cui adiacenze si sono ricercate le possibili ZRT sono l'itinerario Costituzione-Lomellina, principale percorso di attraversamento del Comune, e l'itinerario viale delle Azalee/Commercio a Rovido, data la grande capacità attrattiva della zona e la vicinanza con lo svincolo autostradale.

Le localizzazioni sono state individuate in aree compatte, cioè fuori strada o, se lungo strada, con gli stalli disposti a pettine, in luoghi non a servizio diretto delle attività presenti e non caratterizzati da elevati livelli di occupazione della sosta.

Il limite dimensionale per tale tipologia di impianto è dettato dalla effettiva opportunità di identificazione di aree idonee e della loro capacità.

Nella figura seguente sono riportate le ZRT proposte, unitamente al numero massimo di punti di ricarica ipotizzabili per ciascuna zona.

L'indicazione, da inserire come requisito o in termini premiali nell'eventuale bando, è quella di garantire la presenza di una quota di colonnine per la ricarica fast (50 kw in cc).



Localizzazione e dimensionamento massimo delle ZRT

Assumendo una distanza utile di 180 km, una distanza media giornaliera di 30 km e un numero medio di servizi di ricarica di 2, si ottiene un fabbisogno di un posto di ricarica ogni 12 auto, parametro allineato con quello riportato quale valore orientativo dal Pnire di 1 punto ogni 10 auto elettriche.

I risultati del calcolo sono sintetizzati nella seguente tabella, dalla quale al 2030 risulta un fabbisogno complessivo di 78 punti di ricarica corrispondenti a 39 colonnine, mentre nella figura successiva è operata una prima localizzazione discretizzata delle colonnine per le diverse sezioni di censimento.

	quota parco circolante	elettrico stazionante su strada	punti di ricarica necessari	colonnine
2021	0.4%	53	4	2
2025	2%	265	22	11
2030	7%	927	78	39
2040	33%	4369	364	182
2050	66%	8739	728	364
2060	92%	12181	1015	508
2070	100%	13240	1103	552

Fabbisogno di punti di ricarica nei diversi scenari temporali



Numero teorico di colonnine necessario al 2030 per sezione di censimento

L'ultimo passaggio è consistito nel raggruppare le colonnine per zone di ricarica individuando i punti di possibile installazione.

Nel compiere tale operazione si è cercato di:

- concentrare due o più colonnine nello stesso sito, avendo cura di avere margini per possibili successivi ampliamenti;
- privilegiare siti di sosta concentrata;
- evitare di sovrapporre di bacini di influenza delle ZRR.

La localizzazione l'insieme dei punti di ricarica con il relativo dimensionamento è riportato nella figura seguente; in appendice è invece riportata la localizzazione puntuale di ciascuna ZRR.



Localizzazione e dimensionamento minimo delle ZRR

3.3 Le ZRC

A integrazione del sistema delle zone di ricarica di utilizzo pubblico sopra descritte è possibile prevedere anche l'installazione di colonnine destinate all'uso privato su suolo pubblico (zone di ricarica condominiale).

Si tratta di una possibilità offerta ai condomini di almeno 6 unità abitative non dotati 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 dell'AC, solo in assenza di vincoli per la circolabilità degli spazi sia pedonali che carrabili e in assenza di condizioni di eccessiva saturazione della sosta, e per un **massimo di 2 punti di ricarica** per ogni soggetto richiedente.

A tal fine sono riportate in cartografia le zone ove sussistono tali condizioni.

E' sempre richiesta l'accensione di una polizza fidejussoria, estinguibile con il ripristino dello stato dei luoghi.

3.4 Le Zone 'di cortesia'

Si tratta della possibilità offerta ai conduttori di attività aperte al pubblico (artigianali aperte al pubblico, commerciali, di somministrazione, ricettive e simili) di installare colonnine di ricarica su suolo pubblico e di uso pubblico in stretta adiacenza alla propria attività, e che non abbiano la possibilità di ospitare tale servizio all'interno dell'area privata.

Come nel caso precedente l'autorizzazione, che potrà riguardare una singola colonnina per un **massimo di due stalli di ricarica**, prevede una concessione di occupazione permanente di suolo pubblico di durata decennale comprensiva degli stalli di sosta dedicati alla ricarica e l'accensione della polizza fidejussoria, che potrà essere estinta o con il ripristino dello stato dei luoghi o con l'accensione di una polizza analoga da parte del gestore subentrante o del proprietario dell'immobile.

La richiesta può essere avanzata dal gestore, ma deve essere formalmente assentita dal proprietario dell'immobile sede dell'attività.

Anche per questa tipologia di installazione non sono previste localizzazioni predefinite; l'autorizzazione tuttavia potrà essere rilasciata, sempre a giudizio dell'AC, solo in assenza di vincoli per la circolabilità degli spazi sia pedonali che carrabili e in assenza di condizioni di eccessiva saturazione della sosta.

L'autorizzazione può essere concessa nel rispetto degli stessi vincoli prescritti per le ZRC oltre che della non stretta vicinanza alle ZRT e ZRR. Per stretta vicinanza si intende una distanza inferiore a 150 m.

4 Principali contenuti del provvedimento, della concessione, della procedura di affidamento

Il provvedimento comunale previsto dall DL 76/20 è finalizzato a **disciplinare le richieste di installazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica con occupazione di suolo pubblico** e i conseguenti atti di concessione.

Un 'provvedimento' tuttavia è una fattispecie normativamente non definita e che potrebbe essere ricondotta a forme diverse di determinazione, come ad esempio una semplice delibera di giunta ovvero un vero e proprio Regolamento come definito dall'art.7 del TUEL.

Nel capitolo sono precisati alcuni dei contenuti che, oltre a quelli di carattere generale, devono essere considerati nella predisposizione degli atti di affidamento e stipula delle concessioni

4.1 Aspetti generali

Con 'zone di ricarica' si intendono i gruppi di colonnine organizzate in un unico sito, le loro connessioni alla rete di distribuzione dell'energia elettrica e gli stalli riservati ai veicoli in ricarica.

Le richieste di autorizzazione devono obbligatoriamente riferirsi alle localizzazioni in precedenza illustrate e riportate in dettaglio negli allegati al presente rapporto, allegati nei quali sono individuati:

- l'elenco delle zone, con i relativi codici identificativi, denominazioni e coordinate geografiche;
- la localizzazione cartografica delle zone di ricarica di transito (ZRT), su suolo e di uso pubblico, principalmente destinate a servire i veicoli in attraversamento del territorio comunale;
- la localizzazione cartografica delle zone di ricarica residenziale (ZRR), su suolo e di uso pubblico, principalmente destinate a servire i veicoli dei residenti;
- le aree ove sussistono condizioni di particolare criticità della sosta, e risultano pertanto inidonee al rilascio di autorizzazioni per le zone di ricarica condominiale (ZRC) e delle zone di cortesia (ZC).

L'autorizzazione si configura formalmente come una **concessione decennale d'uso dello spazio pubblico** per l'installazione e l'esercizio delle infrastrutture di ricarica.

4.2 Il canone di occupazione del suolo pubblico

La concessione per l'installazione e l'esercizio delle zone di ricarica è rilasciata a titolo non oneroso ai sensi dell'art.57 comma 7 della L.76/20.

Le installazioni sono soggette al pagamento del Canone Unico per l'occupazione del suolo pubblico, occupazione nel caso delle ZRT e ZRR calcolata con riferimento alle sole infrastrutture di ricarica (colonnine e connessioni elettriche); detto Canone è annullato nel caso il Concessionario distribuisca energia proveniente da fonti rinnovabili, ai sensi dell'art.57 comma 9 della legge sopracitata.

Nel caso delle ZRC e delle ZC il Canone Unico è applicato computando anche la superficie degli stalli riservati, e non ne è previsto l'annullamento ai sensi del comma 9 sopracitato.

4.3 Costi di installazione, manutenzione e tariffe

I costi per la realizzazione delle zone di ricarica sono interamente a carico del concessionario, ivi compresi quelli relativi alla realizzazione e manutenzione della segnaletica verticale e orizzontale.

Il Comune potrà richiedere al concessionario di intervenire per mantenere/ripristinare la segnaletica

deteriorata; il Comune potrà sostituirsi al concessionario inadempiente rivalendosi dei relativi costi sulla fidejussione.

La determinazione delle tariffe di ricarica, ivi comprese quelle per la sosta prolungata oltre un'ora dal termine della ricarica⁸, sono di esclusiva competenza del concessionario.

Le tariffe applicate dovranno essere rese pubbliche sia come open data che sul sito web quando esistente e presso i punti di ricarica; tale prescrizione non si applica alle ZRC.

4.4 Avvio delle attività, operatività, cessazione

Il concessionario si impegna ad avviare il servizio entro 3 mesi dal rilascio della concessione; scaduto tale termine, e in assenza di validi e giustificati motivi di forza maggiore, la concessione si intende revocata e verrà incamerato il 20% della fidejussione da parte del Comune.

Il concessionario deve garantire la piena operatività del servizio nel tempo. A tal fine dovrà trasmettere con cadenza semestrale le statistiche sull'operatività delle singole colonnine e sulle ricariche erogate; da tale prescrizione restano escluse le ZRC e ZC.

Riduzioni significative dell'operatività non concordate con il Comune concedente sono motivo di revoca della concessione⁹. Per riduzioni significative si intendono periodi di interruzione pari o superiori al 15% del tempo complessivo del periodo semestrale.

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.

4.5 Le ZRT

Le localizzazioni delle ZRT sono riportate in allegato, dove è altresì riportato il numero massimo ammissibile di punti di ricarica (stalli), mentre il numero minimo non può scendere sotto i quattro punti di ricarica.

Gli operatori devono inoltre garantire non meno del 25% di colonnine attrezzate per la ricarica veloce (maggiore di 22 kw), e le restanti a carica accelerata (22 kw).

L'affidamento delle concessioni prevede l'adozione di una procedura a evidenza pubblica; nessun concessionario potrà aggiudicarsi più del 50% delle localizzazioni individuate.

I costi per la realizzazione delle zone di ricarica sono interamente a carico dell'operatore, ivi compresi quelli relativi alla realizzazione della segnaletica verticale –anche di indirizzamento- e orizzontale.

4.6 Le ZRR

Le localizzazioni delle ZRR sono riportate in allegato B, dove è altresì riportato il numero minimo ammissibile di punti di ricarica (stalli), mentre il numero massimo non potrà eccedere del 50% il numero minimo di punti di ricarica.¹⁰

Tutte le colonnine dovranno offrire la ricarica accelerata (22 kw), mentre è facoltà dell'operatore prevedere anche punti di ricarica veloce.

L'affidamento delle concessioni prevede l'adozione di una procedura a evidenza pubblica, tale per cui

⁸ Così come previsto dall'art.158 comma 1 lettera h bis del DL 285/92, come modificato dall'art.57 c.5 del DL 76/20.

⁹ E' possibile che nei primi anni di attività il numero di colonnine possa risultare sovradimensionato rispetto alla domanda effettiva. Questo può giustificare la richiesta di una parzializzazione della zona di ricarica.

¹⁰ Qualora il numero dei punti di ricarica si rivelassero insufficienti, sarà piuttosto opportuno individuare nuove localizzazioni.

nessun concessionario potrà aggiudicarsi più del 30% delle localizzazioni individuate.

4.7 Le ZRC e le ZC

Le localizzazioni delle ZRC e delle ZC non sono predefinite né nel numero, né nella singola localizzazione, né nella potenza erogata, e saranno valutate caso per caso sulla base della documentazione presentata e delle condizioni del sito proposto. Non sono previsti termini temporali per la presentazione delle domande di concessione.

4.8 La procedura di evidenza pubblica

La procedura di evidenza pubblica per l'installazione delle ZRR e ZRT consiste in una manifestazione di interesse il cui bando riporta gli elementi considerati per la formazione di una graduatoria tra le istanze ricevute.

In caso di domande in eccesso rispetto alle localizzazioni gli affidamenti saranno definiti sulla base di tale graduatoria.

In caso di domande in difetto, saranno riaperti i termini per le manifestazioni di interesse ogni 6 mesi, sino all'esaurimento delle localizzazioni individuate.

4.8.1 Documentazione di progetto

Nella documentazione di progetto dovrà essere riportata su cartografia quotata il tracciato delle connessioni, la localizzazione delle colonnine e degli stalli annessi, la segnaletica verticale e orizzontale da realizzare.

Il progetto potrà proporre modifiche locali nella collocazione e organizzazione degli stalli, ferma restando la localizzazione della zona e il suo dimensionamento.

A seguito del rilascio della concessione, prima dell'inizio dei lavori, il concessionario dovrà stipulare una polizza fidejussoria, del valore pari a € 1'500,00 per ogni colonnina a ricarica accelerata e a € 5'000,00 per ogni colonnina veloce, a garanzia di eventuali danni e ripristini.

Il concessionario dovrà inoltre stipulare un'adeguata polizza RC a copertura di eventuali incidenti e/o danni a terzi.

Si sottolinea come il rilascio della concessione da parte del Comune sia legato unicamente agli aspetti direttamente normati dal presente provvedimento. La conformità con tutte le altre norme e prescrizioni rilevanti, quali quelle relative alle caratteristiche del servizio (interoperabilità, libero accesso, roaming, pubblicità dei dati¹¹ ecc.), alla sicurezza, agli impianti elettrici o alle interferenze ecc., resta di piena e diretta responsabilità dell'operatore che ne autodichiarerà la sussistenza.

4.8.2 Formazione delle graduatorie e meccanismo di affidamento

Le domande saranno ordinate secondo una graduatoria formata sulla base dei seguenti parametri:

- a) l'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili (2 punti per ogni zona alimentata con fonti rinnovabili).
- b) il numero di colonnine di ricarica veloce oltre a quelle minime richieste (2 punti per ogni colonnina veloce aggiuntiva);
- c) il numero di zone che intendono realizzare (1 punto per ogni ZRR, 0.5 per ogni ZRT);
- d) il numero complessivo di colonnine realizzate per ciascuna tipologia (2 punti al primo classificato, 1

¹¹ L'operatore deve garantire l'accesso pubblico ai dati relativi al funzionamento di ciascuna colonnina (i.e. localizzazione, caratteristiche, operatività, stato di occupazione)

al secondo, 0 ai successivi);

- e) la dispersione territoriale delle diverse zone proposte¹² (1 punto al primo classificato, 0.5 al secondo, 0 ai successivi).

In caso di ex aequo prevarrà il concorrente che avrà ottenuto il miglior punteggio per il parametro a), in subordine quello b) e così via sino al primo criterio non paritetico.

Al concorrente primo in graduatoria saranno concesse tutte le localizzazioni richieste.

Il concorrente secondo classificato, nel caso in cui alcune delle localizzazioni richieste risultassero già affidate, potrà sostituirle con altre della stessa tipologia, ovvero rinunciare all'affidamento e così via sino all'esaurimento delle domande.

4.9 Aggiornamento del provvedimento

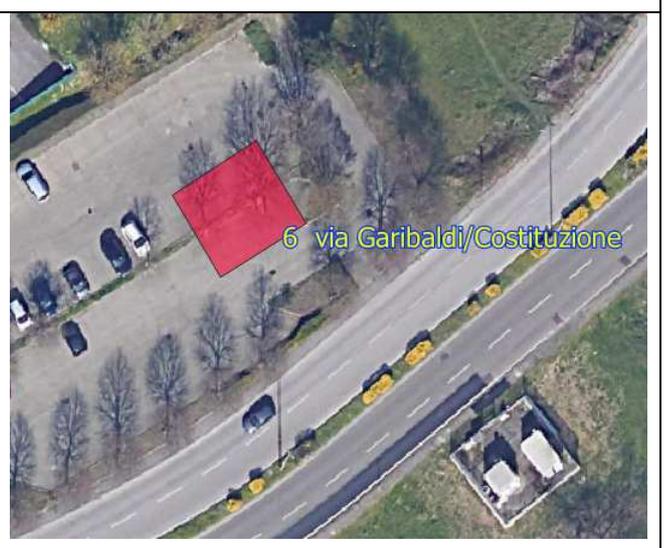
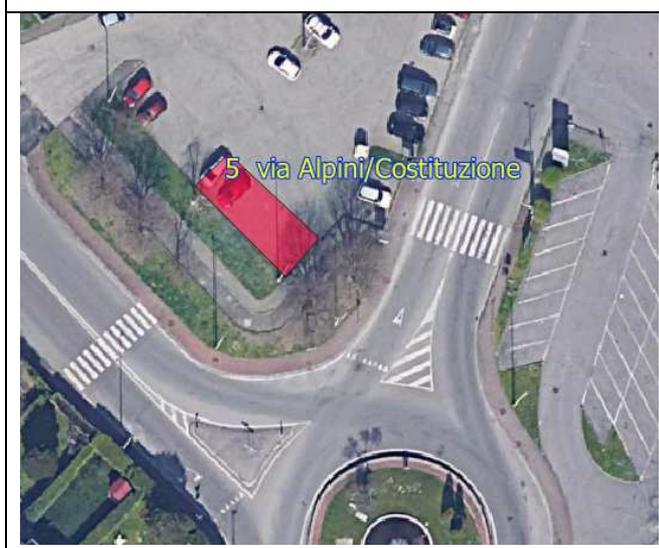
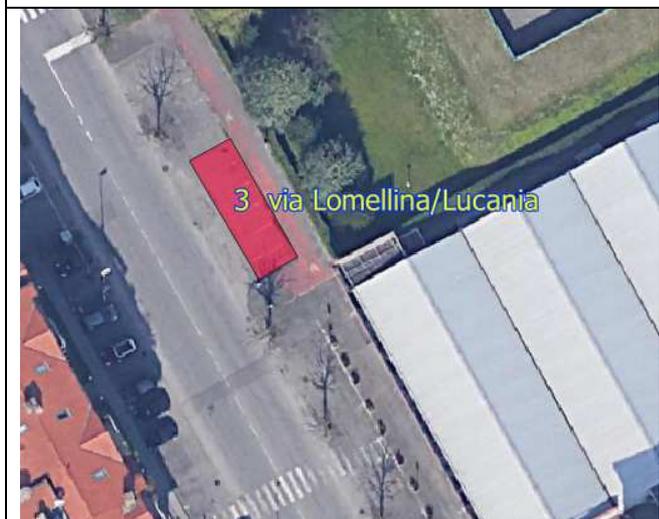
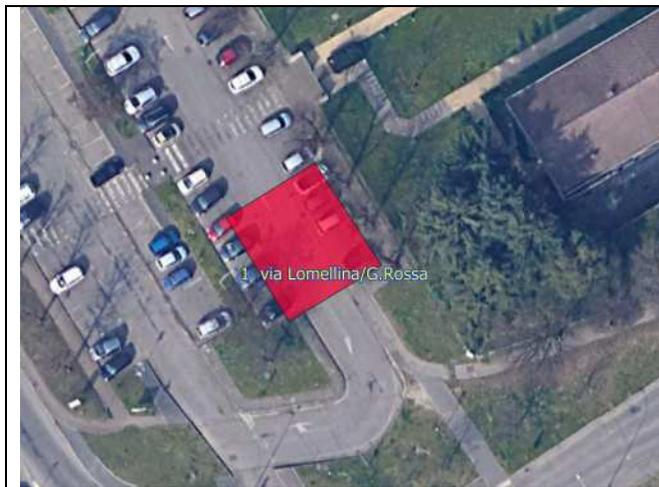
Il numero, il dimensionamento e la localizzazione delle zone di ricarica ZRT e ZRR, nonché i criteri di affidamento saranno oggetto di verifica ed eventuale aggiornamento a conclusione del primo bando di affidamento, ovvero nel caso di esaurimento delle zone disponibili o comunque qualora lo richiedesse l'effettiva evoluzione del mercato o della normativa.

¹² La dispersione è calcolata come sommatoria delle distanze di ciascuna zona di ricarica da quella a lei più prossima. Le coordinate delle zone da utilizzare sono quelle riportate nella tabella in appendice A.

Allegato A: elenco delle zone di ricarica

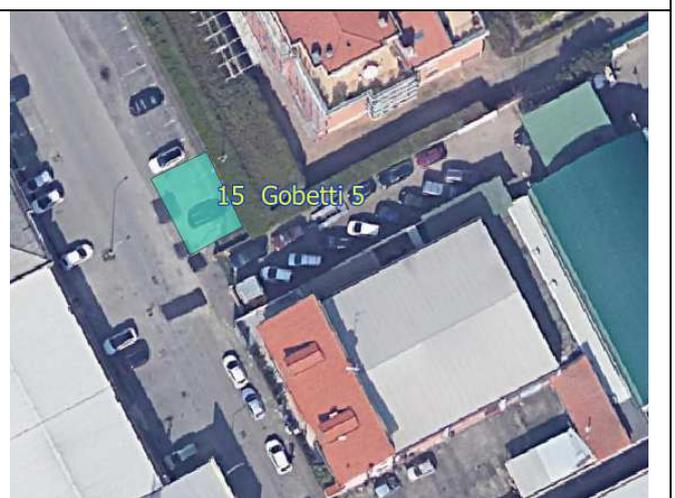
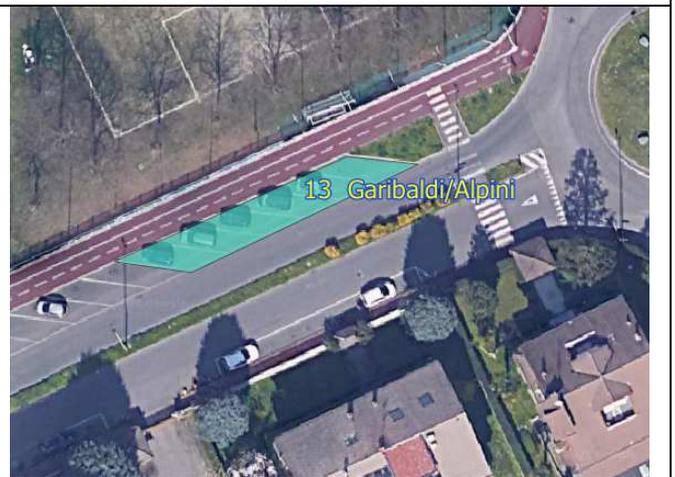
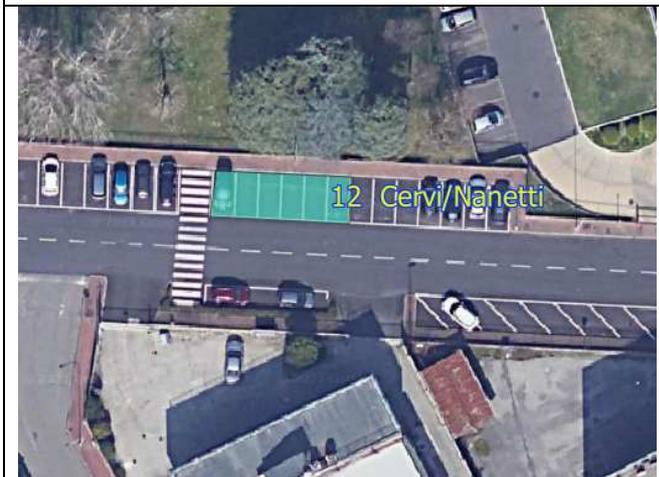
id	Tipo	Nro stalli	Località	X	Y
1	ZRT	10	via Lomellina/G.Rossa	509776	5029062
2	ZRT	8	via Lomellina/Moro	509697	5029211
3	ZRT	6	via Lomellina/Lucania	509548	5029425
4	ZRT	8	via Morandi/Greppi	509685	5030006
5	ZRT	6	via Alpini/Costituzione	509775	5030332
6	ZRT	8	via Garibaldi/Costituzione	509774	5030816
7	ZRT	8	l° Maggio/Emilia	508115	5029433
8	ZRT	10	Azalee/Artigianato	506867	5029130
9	ZRT	8	Lavoratori/Commercio	507399	5028499
10	ZRR	8	G.Rossa/Platani	510080	5029215
11	ZRR	2	Mulino 13	509471	5031353
12	ZRR	6	Cervi/Nanetti	509748	5029621
13	ZRR	6	Garibaldi/Alpini	509498	5030667
14	ZRR	4	Palermo/Buozzi	508913	5030221
15	ZRR	4	Gobetti 5	509131	5029851
16	ZRR	2	Pietro Micca 6/A	507694	5029675
17	ZRR	2	Salieri 16	508208	5028885
18	ZRR	4	Scarlatti/Solferino	508428	5029202
19	ZRR	6	Vivaldi/Cimarosa	508768	5028983
20	ZRR	6	Roma Buccino	508411	5029848
21	ZRR	2	Lario 9	508710	5029870
22	ZRR	4	Friuli/Gelsi	507946	5030195
23	ZRR	4	dei Pini	508248	5030143
24	ZRR	2	Emilia/Galli	509269	5029702
25	ZRR	4	Dante	509251	5030195
26	ZRR	4	Petrarca/Tintoretto	509269	5030840
27	ZRR	6	Morandi/Crimea	509960	5029992

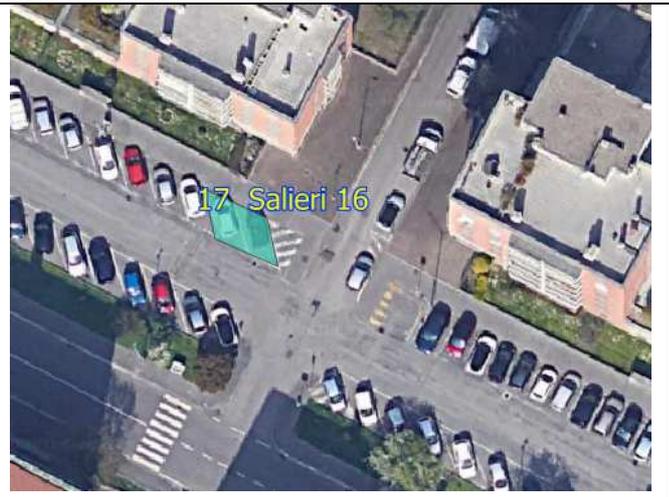
Allegato B: localizzazione di dettaglio delle ZRT

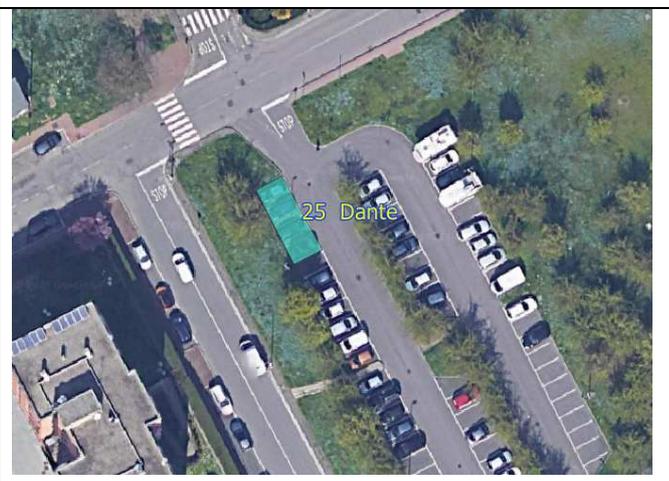
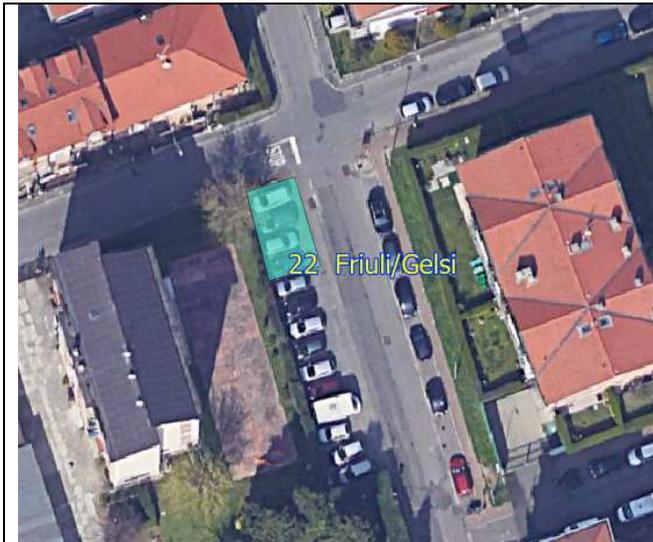




Allegato C: localizzazione di dettaglio delle ZRR







Allegato B: ambiti di esclusione per la realizzazione delle ZRC e delle ZC

