

**LINEE GUIDA PER  
L'INSTALLAZIONE DI  
INFRASTRUTTURE PUBBLICHE DI  
RICARICA ELETTRICA SUL  
TERRITORIO COMUNALE**

## Sommario

|     |                                                                                                                    |    |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | INTRODUZIONE .....                                                                                                 | 2  |
| 2   | NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....                                                                                     | 2  |
| 3   | CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INFRASTRUTTURA DI RICARICA.....                                                      | 3  |
| 4   | CRITERI PER LA LOCALIZZAZIONE DEI SITI DI RICARICA .....                                                           | 5  |
| 5   | CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE.....                                                                          | 5  |
| 5.1 | Posizionamento e dotazioni minime.....                                                                             | 5  |
| 5.2 | Dimensioni, materiali e cromie.....                                                                                | 6  |
| 5.3 | Modalità d'uso .....                                                                                               | 8  |
| 5.4 | Criteri per la localizzazione delle infrastrutture (“indirizzi progettuali”) ..                                    | 9  |
| 6   | PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER LA SCELTA DEI SOGGETTI<br>INTERESSATI ALL'INSTALLAZIONE DI COLONNINE DI RICARICA..... | 10 |
| 7   | ITER AUTORIZZATIVO.....                                                                                            | 11 |
| 7.1 | Documentazione richiesta .....                                                                                     | 11 |
| 7.2 | Elaborati grafici.....                                                                                             | 12 |
| 7.3 | Esiti della Conferenza dei Servizi .....                                                                           | 14 |
| 8   | ITER ATTUATIVO .....                                                                                               | 15 |
| 9   | CANONE DI OCCUPAZIONE SUOLO PUBBLICO .....                                                                         | 16 |
| 10  | CONFORMITA', SICUREZZA E MESSA IN ESERCIZIO.....                                                                   | 16 |
| 11  | OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO.....                                                                                   | 16 |

## I INTRODUZIONE

Premesso che la crescente adozione di veicoli elettrici evidenzia la necessità di identificare adeguate infrastrutture per supportare la mobilità elettrica, garantendo servizi efficienti sia per i residenti che per i turisti e che il progressivo aumento della mobilità elettrica sottolinea l'urgenza di fornire soluzioni infrastrutturali adeguate a sostenere la domanda in continua crescita; il Comune di Trieste, nell'ottica di tutelare l'ambiente e preservare il territorio e quindi ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, si è posto come obiettivo primario la promozione della "mobilità elettrica".

Preso atto che l'art. 57 del DL 76/2020 semplifica le norme per la realizzazione di punti e stazioni di ricarica per veicoli elettrici e specifica che l'autorizzazione all'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica deve essere "compatibile con la programmazione degli spazi pubblici destinati alla ricarica dei veicoli elettrici adottata dal comune".

Tutto ciò premesso, attraverso il seguente documento si vogliono delineare le **linee guida per l'installazione di infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica sul territorio comunale**, da parte di soggetti privati potenzialmente interessati, in accordo con quanto previsto dalla Delibera di Giunta Comunale n. 674 dd. 28.12.2023.

Le presenti linee guida **non si applicano** nella loro totalità:

- per progetti il cui iter sia già stato avviato e che, alla data del seguente documento, siano già stati approvati in Conferenza dei Servizi.

Al fine di una coerente interpretazione delle presenti Linee Guida, si specifica che:

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

Per **infrastruttura** si intende il complesso degli elementi che andranno posizionati in strada: **colonnina di ricarica + manufatti porta-contatore + (eventuale cabina di trasformazione lato utente)** mentre, per **colonnina di ricarica** si intende un manufatto di norma caratterizzato dalla presenza di due punti di ricarica.

## 2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- DIRETTIVA 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternative (meglio conosciuta come Direttiva AFID - Alternative Fuels Infrastructure Directive),
- Legge n. 134 del 7 agosto 2012, Art. 17 septies, comma 1 (meglio conosciuta come PNIRE - Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica),
- Legge 11 settembre 2020, n. 120,

- Regolamento per l'esecuzione delle manomissioni del suolo pubblico da parte di soggetti terzi nel territorio comunale, Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 17.08.2021,
- Regolamento del Verde Pubblico approvato con Deliberazione del Consiglio comunale n. 13 del 7 APRILE 2014,
- Regolamento per l'istituzione e la disciplina del canone unico patrimoniale e del canone di concessione per l'occupazione delle aree e degli spazi appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile, destinati a mercati realizzati anche in strutture attrezzate" approvato con deliberazione consiliare n. 65 dd. 30/12/2020,
- Eventuali ulteriori Regolamenti Comunali o Norme di Settore non precedentemente elencate

Il primo documento (Direttiva AFID) contiene i requisiti che devono essere obbligatoriamente rispettati per lo sviluppo dell'infrastruttura a servizio dei combustibili alternativi (tra i quali l'elettrico è al primo posto).

Il secondo documento (PNIRE) è un insieme di linee guida promosse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti finalizzate a orientare lo sviluppo della mobilità elettrica in Italia.

La Legge 11 settembre 2020, n. 120 ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale. In essa si definisce e disciplina la realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici in apposite aree di sosta, sia aperte al pubblico sia in aree private, stabilendo un approccio non discriminatorio e prevedendo **semplificazioni per la relativa realizzazione**.

In particolare, il Regolamento per l'esecuzione delle manomissioni del suolo pubblico disciplina le manomissioni del suolo pubblico e delle aree di proprietà privata gravate da servitù di uso pubblico di competenza del Comune di Trieste, svolte da soggetti pubblici o privati a qualunque titolo.

### 3 CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'INFRASTRUTTURA DI RICARICA

Le normative sopracitate dividono i sistemi di ricarica in due tipologie, in base alla relativa potenza massima:

- **«punto di ricarica di potenza standard»:** un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico. Il punto di ricarica di potenza standard è dettagliato nelle seguenti tipologie:
  - ✓ lenta = pari o inferiore a 7,4 kW;
  - ✓ accelerata = superiore a 7,4 kW e pari o inferiore a 22 kW.

- **«punto di ricarica di potenza elevata»:** un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW. Il punto di ricarica di potenza elevata è dettagliato nelle seguenti tipologie:
  - ✓ veloce: superiore a 22 kW e pari o inferiore a 50 kW;
  - ✓ ultra-veloce: superiore a 50 kW.

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

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

Questi sistemi di ricarica devono essere conformi almeno ai seguenti requisiti tecnici minimi:

### **Punti di ricarica di potenza Standard per veicoli a motore**

I punti di ricarica di potenza standard a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del Tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. Mantenendo la compatibilità del tipo 2, tali prese fisse possono essere munite di dispositivi quali otturatori meccanici.

### **Punti di ricarica di potenza Elevata per veicoli a motore**

I punti di ricarica di potenza elevata a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. I punti di ricarica di potenza elevata a corrente continua (DC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato «Combo 2», quali descritti nella norma EN62196-3.

La normativa europea e il Piano nazionale specificano quindi:

- Per le ricariche in corrente alternata (AC): le stazioni di ricarica devono essere conformi al Modo 3 della IEC 61851 e devono essere dotate di Presa di ricarica Tipo 2 secondo EN 62196.
- Per le ricariche in corrente continua (DC): la stazione di ricarica deve essere almeno dotata di Standard CCS Combo2.

Il PNIRE specifica ulteriormente che:

- lo sviluppo e la diffusione delle infrastrutture in ambito pubblico deve comunque prendere in considerazione la presenza di veicoli dotati di altri dispositivi di ricarica in corrente continua (quale ad esempio CHAdeMO - "Modo 4") e Fast AC "Tipo 2", adottati per molte vetture prodotte da case automobilistiche che sono produttori di veicoli (ad esempio Nissan, Mitsubishi, Renault) anche molto presenti sul territorio nazionale.

Per questo motivo, nel caso di installazione di sistemi di ricarica in corrente continua (DC - Modo 4), è sempre fortemente consigliato l'impiego di stazioni di ricarica multistandard (che integrano quindi i 3 standard presenti sul mercato per la ricarica veloce dei veicoli elettrici).

#### **4 CRITERI PER LA LOCALIZZAZIONE DEI SITI DI RICARICA**

In accordo alle prescrizioni della Delibera di Giunta (DG\_674 dd. 28.12.2023), le presenti linee guida intendono regolamentare la scelta dei siti di ricarica sulla base dei seguenti criteri:

- creazione di hub di ricarica strategici al fine di massimizzare l'efficienza e l'utilizzo ottimale delle risorse;
- ogni hub abbia un adeguato numero di stalli tali da garantire una elevata probabilità di trovare la ricarica disponibile per gli utenti, massimizzando così la probabilità di trovare un punto di ricarica disponibile soddisfacendo le esigenze degli utenti; l'obiettivo è di garantire una copertura ottimale, riducendo così il rischio di congestione e garantendo una disponibilità costante dei servizi di ricarica;
- di norma, gli hub devono essere collocati in piazzali, aree di parcheggio, evitando la viabilità ordinaria e salvaguardando le aree verdi esistenti nel rispetto delle prescrizioni di cui al Regolamento Comunale sul verde pubblico;
- le posizioni individuate siano compatibili con le potenze erogabili dalle reti delle infrastrutture energetiche ed eventualmente prevedano la possibilità di adeguate cabine elettriche;
- la distribuzione dei siti deve essere quanto più omogenea sul territorio per garantire equità e accessibilità;
- le iniziative private complementari su aree private, quali distributori, centri commerciali, impianti di parcheggio, ecc., sono benvenute e accoglibili dall'amministrazione comunale, ma non devono contrastare con il piano comunale.

In aggiunta a quanto previsto nella suddetta delibera si specifica che il singolo sito di installazione dovrà essere gestito da un **unico operatore** per garantirne l'efficienza, la manutenzione e la regolarità del servizio, salvo casi specifici che saranno valutati dall'Amministrazione Comunale

#### **5 CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE**

##### **5.1 Posizionamento e dotazioni minime**

Premesso che l'installazione delle colonnine potrà avvenire **esclusivamente** nelle **aree indicate nell'elaborato grafico allegato alle presenti linee guida**, di seguito si riportano alcuni criteri generali.

In generale, l'installazione delle colonnine di potenza standard (dai 3,7 ai 22 KW) rispetterà le seguenti localizzazioni:

- aree di sosta prioritariamente non a pagamento in ambito urbano,
- poli attrattori di traffico.

L'installazione di colonnine di potenza elevata (oltre i 22 KW) dovrà avvenire presso:

- aree di servizio,
- parcheggi di interscambio.

Per le colonnine di elevata potenza, ma in generale per tutte i tipi di installazioni, ove ci sia disponibilità di capacità di potenza, **è preferibile prevedere quante più installazioni possibili di colonnine nello stesso punto**, in modo di ampliare l'offerta di ricarica per gli utenti nel singolo luogo, compatibilmente con la disponibilità di spazi e la domanda di sosta nell'area oggetto di intervento.

In particolare, nei siti adibiti alla ricarica dei veicoli mediante potenza elevata, dovranno essere installate almeno **2 infrastrutture di ricarica del tipo FAST o ULTRA FAST**.

**Si precisa che su ogni singola postazione sarà possibile installare infrastrutture di ricarica gestite da un singolo operatore economico**, salvo casi specifici che saranno valutati dall'Amministrazione Comunale.

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

- Punti di ricarica a potenza standard (tra 3,7 e 22 KW): almeno n. 2 prese fisse o connettori per veicoli "tipo 2", con possibilità di inserire in aggiunta n. 2 prese "tipo 3A".
- Punti di ricarica a potenza elevata (oltre 22 KW): connettori del sistema di ricarica combinato tipo "Combo 2" (standard Europeo) e CHAdeMO, con possibilità di inserire in aggiunta prese fisse/connettori "tipo 2" (la tipologia Combo 2 deve essere obbligatoriamente presente sulla singola colonnina).

## 5.2 Dimensioni, materiali e cromie

La struttura di ricarica da installarsi dovrà rispondere alle indicazioni delle disposizioni legislative vigenti in materia e dovrà rispettare le seguenti **dimensioni**:

### Soprasuolo:

- la colonnina di ricarica dovrà avere un **basamento che possieda una superficie** che non superi **0,50 mq**, collegata a una superficie pari ad almeno 20 mq e almeno due stalli di sosta ad essa dedicati (ciascuno aventi dimensioni pari a

5 metri in lunghezza e almeno 2 metri in larghezza) finalizzati alla sola sosta per la ricarica del veicolo alimentato ad energia elettrica.

- L'altezza della colonnina **non dovrà superare 1,90 metri**, salvo comprovate esigenze di carattere tecnico.

#### **Sottosuolo:**

- una infrastruttura di rete che consenta la fornitura dell'energia elettrica ai veicoli che si colleghino alla struttura di ricarica nel rispetto delle profondità di scavo e delle eventuali necessità di tutela degli apparati radicali degli alberi, come definite dagli uffici comunali competenti e dall'Ente gestore dell'energia elettrica (Acegas APS Amga) ed in funzione della fornitura in corrente alternata (AC) o in corrente continua (DC).

Premesso che le infrastrutture di ricarica dovranno quanto più possibile uniformarsi agli attuali elementi di arredo urbano presenti in città, le stesse dovranno essere preferibilmente realizzate **in acciaio e dovranno avere una colorazione grigio antracite (RAL 7016)**.

**Si precisa che per quanto riguarda le aree sottoposte a vincolo di tutela (paesaggistica, monumentale, ...) potranno essere fornite dagli Enti competenti ulteriori indicazioni in merito alla qualità estetica dell'infrastruttura da installare, alla sua contestualizzazione e al suo impatto sullo stato dei luoghi.**

Inoltre, dovranno essere rispettati i seguenti indirizzi generali:

- **ridurre le dimensioni del logo** sulle colonnine al minimo indispensabile, posizionandolo unicamente sul fronte in modo tale da non risultare eccessivamente invasivo, prediligendo elementi serigrafati/incisi;
- **non siano installati ulteriori apparati pubblicitari sull'infrastruttura** al di là del logo;
- il **contatore/quadro elettrico** (ed eventuali strutture accessorie) dovrà essere **necessariamente collocato all'interno della cabina di trasformazione**, qualora prevista, o in alternativa dovrà **essere mascherato all'interno della stessa struttura della colonnina elettrica o mediante un carter di rivestimento dalle medesime caratteristiche estetiche della colonnina stessa**;
- **ridurre quanto più possibile le dimensioni delle cabine lato distributore e di trasformazione MT/BT lato utente.**

### 5.3 Modalità d'uso

L'infrastruttura di ricarica dovrà rispondere anzitutto a requisiti di **interoperabilità a garanzia della libertà di mercato e dell'efficienza di servizio**, consentendo l'uso dell'infrastruttura a tutti gli utenti senza alcun genere di esclusività per i soli abbonati. I principi attraverso i quali si intende garantire l'interoperabilità sono i seguenti:

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

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

In ogni caso, per garantire un turnover adeguato alle strutture di ricarica ed evitare che esse si rivelino inaccessibili a causa di veicoli indebitamente parcheggiati negli stalli destinati alla ricarica, si ritiene necessario regolare la sosta anche per le auto in ricarica presso le colonnine pubbliche. Negli stalli di sosta posti in corrispondenza delle colonnine, la sosta è regolata secondo i seguenti principi:

- è vietata ai veicoli, pur alimentati ad energia elettrica, che non siano effettivamente in fase di ricarica;
- è consentita fino a un massimo di **60 minuti** ai veicoli alimentati ad energia elettrica che siano in fase di ricarica **presso i punti di ricarica a potenza elevata (oltre 22 KW)**;
- è consentita fino a un massimo di **3 ore** ai veicoli alimentati ad energia elettrica che siano in fase di ricarica **presso i punti di ricarica a potenza standard (da 3,7 KW fino a 22 KW)**;
- I tempi di permanenza per la ricarica dei veicoli, sopra indicati, sono stabiliti dal Comune di Trieste e potranno essere modificati a seconda delle variazioni della domanda di ricarica e dell'offerta di infrastrutture e del parco veicolare elettrico.

I dati rilevati relativamente al numero di utenti, numero di ricariche, kWh consumati per ogni utente e per ogni infrastruttura di ricarica, tempo di ricarica, stato di

funzionamento delle infrastrutture, dovranno essere messi a disposizione in tempo reale al Comune di Trieste.

Il servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica dovrà essere attivo continuativamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24.

Ogni infrastruttura di ricarica dovrà essere in comunicazione con il centro di controllo sviluppato dall'operatore.

Dovrà essere garantito il corretto e continuativo funzionamento delle infrastrutture di ricarica, il cui stato dovrà essere monitorato dall'operatore in tempo reale.

In caso di guasto o malfunzionamento delle infrastrutture dovrà essere data immediata comunicazione alla clientela e al Comune di Trieste.

#### **5.4 Criteri per la localizzazione delle infrastrutture (“indirizzi progettuali”)**

Il progetto di localizzazione delle infrastrutture di ricarica **dovrà prediligere zone in cui è presente la sosta libera** (tracciata e non – in strada di colore bianco) a pettine/spina di pesce o in subordine in linea.

Le aree di **sosta a pagamento** potranno essere autorizzate solo in casi eccezionali.

Invece, **sono escluse**: aree di sosta a cavallo del marciapiede, riservate a carico/scarico, a persone con disabilità e altre categorie.

##### Casi Particolari:

- in aree soggette ad interventi di trasformazione/riqualificazione: se il progetto è già stato approvato, non si può concedere l'area; se il progetto è una previsione del PUMS o altri strumenti di pianificazione, è possibile concedere l'area previa dichiarazione di consapevolezza che lo smantellamento dell'infrastruttura sarà a carico dell'operatore senza costi per l'amministrazione. Questa postilla dovrà essere riportata in concessione.

Si riportano di seguito alcuni indirizzi generali per la progettazione delle infrastrutture di ricarica nella loro interezza e che pertanto si riferiscono a tutti i manufatti che la compongono (colonnina di ricarica, contatore/quadro elettrico, eventuale cabina):

- a. deve sempre essere garantita l'accessibilità dell'utenza debole (pedoni, ciclisti, ecc.) secondo quanto previsto dal Codice della Strada e relativo Regolamento e dalle Norme Tecniche del vigente PGU,
- b. evitare la creazione di spazi residui e la frammentazione della disciplina di sosta presente nell'area oggetto di intervento,
- c. l'infrastruttura non deve creare interferenze con altri usi previgenti da parte dei cittadini:
  - I. in caso di manufatti installati sul marciapiede, deve essere mantenuto un passaggio libero di almeno 2 metri, il passaggio potrà essere ridotto a 1,50 metri solo in caso di ostacolo puntuale che non comprometta in alcun modo

la fruibilità del marciapiede. Si rammenta che eventuali griglie sul marciapiede non sono computabili ai fini della larghezza utile,

- II. I manufatti devono essere posti a 50 cm dal filo cordolo esterno del marciapiede su cui è installata l'infrastruttura, ai sensi dell'articolo 81, comma 2 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada, avendo cura che non interferiscano con la visibilità degli attraversamenti pedonali e/o con altra segnaletica stradale.

La presenza di cavi esterni (come nel caso delle colonnine fast) potrebbe richiedere una rimodulazione delle distanze sopra in elenco e presuppone un'assunzione di responsabilità da parte dell'operatore nel caso in cui i cavi, mal riposti dagli utenti o per malfunzionamento dell'avvolgitore, risultino interferenti con il pubblico passaggio pedonale/ciclabile/veicolare, causando intralcio o ingombro.

- d. l'infrastruttura o parti di essa non devono essere collocate in zone S5 o in aree che, indipendentemente dalla destinazione urbanistica, siano destinate a verde pubblico, salvo specifiche deroghe concesse dal Servizio competente che potranno essere rilasciate solo in assenza di alberi a distanza di metri 5 dalla linea esterna degli scavi, misurata dalla base degli alberi e di metri 2 misurata dalla base degli arbusti.

## **6 PROCEDURE AMMINISTRATIVE PER LA SCELTA DEI SOGGETTI INTERESSATI ALL'INSTALLAZIONE DI COLONNINE DI RICARICA**

Le procedure amministrative che potranno essere adottate per la scelta dei soggetti interessati all'installazione di infrastrutture di ricarica sono di **due tipi**:

### **A. MANIFESTAZIONE DI INTERESSE / PROCEDURA COMPETITIVA:**

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 potrà decidere di definire un unico criterio oggettivo ed univoco o istituire una commissione tecnica.

La procedura, i criteri di scelta, la documentazione da presentare e i successivi accordi tra le parti (convenzione o protocollo d'intesa) saranno definiti in sede di pubblicazione della manifestazione di interesse.

### **B. PROTOCOLLO DI INTESA COMUNE – OPERATORE PRIVATO:**

Qualora l'operatore privato sia già aggiudicatario di un finanziamento PNRR (per l'installazione di colonnine elettriche) o di una gara d'appalto ad evidenza pubblica che preveda tra le altre cose l'installazione di infrastrutture di ricarica, il Comune ha la facoltà di siglare con il suddetto operatore privato 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. Si precisa che il protocollo potrà essere siglato esclusivamente con riferimento

a siti contenuti all'interno delle presenti Linee Guida e successivamente all'ottenimento dell'autorizzazione di cui al successivo comma, salvo casi specifici che saranno valutati dall'Amministrazione Comunale.

Per entrambe le procedure è previsto il rilascio di un'**autorizzazione** da parte dell'Amministrazione comunale il cui iter viene di seguito descritto.

## **7 ITER AUTORIZZATIVO**

Per l'avvio dell'iter autorizzativo, **l'operatore privato dovrà inviare** a mezzo PEC al Dipartimento Territorio, Ambiente, Lavori Pubblici e Patrimonio – Servizio Mobilità e Traffico del comune di Trieste la **richiesta di autorizzazione all'installazione di una o più infrastrutture di ricarica**.

Il rilascio della suddetta autorizzazione per la installazione e l'esercizio delle strutture di ricarica dei veicoli elettrici avviene attraverso una Conferenza dei Servizi Semplificata a carattere istruttorio ai sensi dell'art. 14 bis della L.241/1990 e ss.mm.ii indetta - per gli aspetti tecnici, pianificatori, e viabilistici – dal Servizio Mobilità e Traffico.

La concessione d'occupazione del suolo pubblico per l'installazione dell'infrastruttura/e di ricarica avrà durata **massima di 29 anni**.

Per tutta la durata della concessione, l'operatore dovrà stipulare un'adeguata polizza RCT a copertura di eventuali incidenti e/o danni a persone, cose e animali e rischio incendio; Il massimale della polizza di assicurazione dovrà essere dedicato totalmente ed esplicitamente al Comune di Trieste.

### **7.1 Documentazione richiesta**

Il richiedente dovrà produrre la seguente documentazione, sia in formato .pdf che in formato p7m, avente titolo corrispondente al contenuto:

- a. relazione generale di progetto, contenente:
  - la descrizione del progetto: progetto comunitario, progetto nazionale, investimento privato, ecc.,
  - il numero delle infrastrutture di ricarica previste dal progetto,
  - le motivazioni sottese alla scelta della localizzazione proposta,
  - indicazione dei costi complessivi suddivisi per la parte di investimento e per le parti di gestione e manutenzione successive (PEF),
  - piano di Manutenzione con indicazione di tutte le attività previste per ciascun punto di ricarica installato, in cui vengano esplicitati tempistiche, frequenze e interventi atti a garantire l'erogazione di un servizio continuativo e senza interruzioni oltre lo stretto necessario per le manutenzioni stesse, con l'indicazione del soggetto che provvederà della gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica,
  - le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste.
- b. Relazione Paesaggistica (qualora le infrastrutture ricadano in vincolo Paesaggistico) secondo il format di cui al DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE 4 marzo 2021, n. 026/Pres.;

- c. Relazione archeologica (secondo quanto disposto dal D.Lgs 42/2004);
- d. Dichiarazione di manleva da qualsivoglia responsabilità sia penale che civile per eventuali danni provocati a persone, animali, cose e/o lesioni subite correlate all'infrastruttura oggetto di richiesta;
- e. elaborati grafici di progetto (per le specifiche vedere "Elaborati grafici");
- f. relazione tecnica relativa alle caratteristiche dell'infrastruttura di ricarica, che deve contenere almeno le dimensioni, i colori (presenza di eventuali loghi), l'interfaccia con l'utente, gli standard delle prese, le modalità di accesso e pagamento, le modalità di dissuasione dall'uso improprio delle infrastrutture che l'operatore metterà in pratica, eventuale sviluppo del software del sistema di gestione, smaltimento delle apparecchiature a fine vita e la rispondenza alle normative vigenti in materia di sicurezza dell'impiantistica elettrica e antincendio;
- g. copia della richiesta di connessione alla rete di distribuzione elettrica o di modifica della connessione esistente, completa di schemi impiantistici della rete di alimentazione ed evidenza da parte di un distributore di energia elettrica circa l'effettiva capacità di fornire il servizio di ricarica ai veicoli alimentati a energia elettrica in ambito del contesto proposto;
- h. dettagliato Piano Tariffario completo di tutte le tariffe rivolte all'utenza;
- i. Cronoprogramma dei lavori;
- j. Annullamento della marca da bollo apposta all'istanza;
- k. Laddove, con espressa deroga concessa dal Servizio competente alla gestione del verde pubblico, siano interessate aree di verde pubblico, il progetto deve conformarsi alle prescrizioni di cui al Regolamento sul verde e contenere anche i seguenti elaborati:
  - relazione sullo stato di fatto con particolare riguardo alle alberature (specie, dimensioni, stato fitosanitario, ecc., di ogni pianta), con relativa planimetria e documentazione fotografica;
  - elaborati grafici a scala adeguata con individuazione delle distanze tra le linee di scavo e la vegetazione arborea e arbustiva, gli arredi e eventuali impianti tecnologici esistenti;
  - programma operativo di tutela e salvaguardia del verde esistente nella fase di esecuzione dei lavori, avuto riguardo non solo della tutela degli apparati radicali e dei fusti degli alberi ma anche della necessità di proteggere il suolo dal calpestio e dal deposito di materiali;
  - programma manutentivo di attecchimento dell'impianto a verde da realizzare, qualora siano prescritti compensazioni o messa a dimora di vegetazione per il mascheramento dell'infrastruttura, comprensivo degli oneri ed interventi, posti a carico dell'esecutore per il periodo di un anno dal collaudo delle opere, atti a garantire il perfetto sviluppo ed attecchimento della vegetazione

## **7.2 Elaborati grafici**

### **TAVOLA I – INQUADRAMENTO E STATO DI FATTO**

- planimetria dei vincoli e zonizzazione; dovrà essere indicata la presenza di eventuali immobili dichiarati di interesse storico-artistico ai sensi del D.Lgs 42/2004

(dovranno essere indicati gli estremi del D.M. di vincolo) e vincoli ex art. 45 D.Lgs 42/2004;

- planimetria catastale con individuazione delle particelle interessate dall'intervento, comprensiva di indicazione dei possessori catastali e tavolari;
- planimetria di inquadramento del contesto con:
  - rappresentazione dell'intera fascia di sosta oggetto di intervento: da passo carraio a passo carraio, oppure dallo spigolo dell'edificio d'angolo al primo passo carraio, con adeguata quotatura, indicando i numeri civici di riferimento e la denominazione delle vie di interesse in scala non inferiore a 1:5000;
  - rappresentazione delle discipline presenti (segnaletica verticale e orizzontale) e dei sensi di marcia;
  - dettaglio degli ingressi condominiali o degli accessi ai negozi, compreso quelli delle uscite di sicurezza e dei locali tecnici;
  - indicazione del sistema di scolo delle acque meteoriche stradali mediante rappresentazione dei chiusini, delle bocche di lupo e delle pendenze dello stato di fatto, descrizione delle componenti della sovrastruttura stradale con l'evidenza dei materiali e delle tipologie anche nei tratti interessati da opere di scavo;
  - rappresentazione dei dissuasori della sosta, dei pali luce, dei totem per il pagamento della sosta, delle occupazioni sul marciapiede (es. tavolini) e/o in carreggiata (dehor) e di tutti i manufatti che potrebbero impattare sul passaggio pedonale,
  - indicazione di presenza di aree a verde.

## TAVOLA 2 - PROGETTO

- il progetto deve rappresentare sia la planimetria che le sezioni stradali, e indicare le luci libere al passaggio e gli elementi strutturali/in elevazione, distintamente rispetto a chiusini e scavi;
- planimetrie e sezioni esecutive tipiche e/o di dettaglio in scala 1:10/20 rappresentanti le opere necessarie alla realizzazione del progetto presentato, comprensive dei particolari costruttivi/installativi, e dovranno riportare adeguatamente il contesto in cui è inserita l'infrastruttura (finestre, ingressi, cancellate, ...) sia in prospetto che in sezione; in caso di edificio arretrato rispetto alla recinzione di proprietà, dovrà essere quotata anche la distanza tra il confine di proprietà e l'edificio;
- rappresentazione, in scala adeguata, degli elementi ad uso dei fruitori, come la posizione dei punti di presa e di pagamento, la lunghezza dei cavi e le modalità di riavvolgimento di questi (totale o parziale);
- indicazione delle caditoie e delle pendenze per la raccolta delle acque meteoriche stradali, ante e post-operam;
- indicazione di materiali e finiture degli elementi di progetto ed eventuali misure di mitigazione paesaggistico/ambientale.

## TAVOLA 3 – CONFRONTI E SCAVI

- planimetrie di dettaglio dell'intervento comprensive di stato di fatto, stato di progetto e raffronto ("gialli e rossi") con le modifiche al suolo/sottosuolo pubblico per effetto dell'inserimento dell'infrastruttura proposta;
- indicazione dei tracciati di scavo per l'esecuzione delle infrastrutture, indicazione dei ripristini provvisori, indicazione dei ripristini definitivi;
- indicazione delle tempistiche di intervento relativamente all'inizio lavori, all'esecuzione dei ripristini provvisori, definitivi ai sensi del regolamento delle manomissioni del suolo pubblico.

#### TAVOLA 4 - DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E FOTOINSERIMENTO

- documentazione fotografica dell'area di sosta allo stato attuale, ripresa da diverse angolazioni, (almeno n.4 fotografie datate e firmate);
- n. 4 o più foto inserimenti a colori illustranti la struttura di ricarica e l'area di sosta antistante, riprese da diverse angolazioni al fine di rappresentare lo stato post operam visto dalla carreggiata, dal marciapiede, dall'inizio e dalla fine della fascia di sosta oggetto di intervento, datate e firmate. I foto-inserimenti dovranno essere realistici, coerenti con il progetto (piante e sezioni), quale strumento di controllo e verifica della corretta contestualizzazione del manufatto all'interno del tessuto urbano;

#### TAVOLA 5 - CANTIERIZZAZIONE

- Rappresentazione delle aree previste di cantierizzazione, adeguatamente quotata;

#### TAVOLA 6 - SEGNALETICA

- gli elaborati grafici dovranno riportare un'ipotesi della segnaletica orizzontale e verticale necessaria, eventuali spostamenti di manufatti e/o cartelli stradali presenti nell'area, eventuale integrazione/ritracciatura delle discipline vigenti in caso di adeguamenti della fascia di sosta residua, da redigere sulla base dello schema tipologico allegato. Si precisa, ad ogni buon conto, che, in caso di esito favorevole dell'istanza, la planimetria della segnaletica orizzontale e verticale da attuare sarà verificata e concordata con il Servizio Mobilità e Traffico.

#### DOCUMENTAZIONE GEOREFERENZIATA

- planimetrie su supporto informatico georeferenziato in coordinate RDN2008/TM33/ EPSG 6708 con i contenuti di cui alle tavole 2, 3, 5, 6.

### 7.3 Esiti della Conferenza dei Servizi

La Conferenza dei Servizi seguirà le modalità di cui all'art. 14 bis della Legge 241/1990 e l'istanza potrà concludersi come:

- **APPROVATA** con parere **FAVOREVOLE**, la pratica potrà proseguire nell'iter attuativo di cui all'art. 8,

- RIGETTATA con parere NEGATIVO, la pratica sarà diniegata in quanto ritenuta non idonea e non suscettibile di miglioramenti,
- APPROVATA con parere FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI.

In caso di parere FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI l'operatore dovrà prendere atto delle prescrizioni e recepirle entro 45 giorni dal ricevimento dell'autorizzazione.

## 8 ITER ATTUATIVO

In caso di esito positivo della Conferenza dei Servizi, l'Ufficio competente invierà l'autorizzazione all'installazione delle infrastrutture di ricarica comprensiva delle eventuali prescrizioni.

La realizzazione delle opere è subordinata all'acquisizione di tutti i provvedimenti amministrativi legati all'esecuzione dei lavori (es. Manomissione di suolo pubblico, Ordinanza in linea di Viabilità, Occupazione per aree di cantiere, ecc.) e all'ottenimento della Concessione di Occupazione del Soprasuolo/sottosuolo Pubblico.

Il rilascio dei suddetti provvedimenti è soggetto:

- al versamento di canoni di occupazione suolo pubblico (per infrastrutture e aree di cantiere),
- al versamento di depositi cauzionali/fidejussioni comunicati dagli Uffici competenti,
- alla stipula di un'apposita polizza assicurativa di cui all'art. 7 da allegarsi all'istanza di Concessione di Occupazione del Soprasuolo/sottosuolo Pubblico.

Prima dell'inizio dei lavori dovranno, inoltre, essere comunicate le seguenti informazioni:

- Il cognome, nome, C.F. o P. I.V.A., telefono, numero di iscrizione all'ordine/albo del Direttore Lavori con copia della carta d'identità, e indirizzo di posta elettronica certificata;
- l'anagrafica, C.F. o P. I.V.A., l'indirizzo della sede legale, l'indirizzo di posta elettronica certificata della ditta esecutrice dei lavori;
- la data di inizio dei lavori, la durata dei lavori, la data del ripristino definitivo del suolo pubblico del Comune di Trieste.

L'attuazione della segnaletica verticale, orizzontale e complementare è a cura e spese del richiedente, dovrà corrispondere nei minimi dettagli a quanto prescritto, ed ogni eventuale difformità, nei colori, nei pittogrammi o nelle descrizioni testuali, dovrà essere urgentemente rettificata, prima dell'utilizzo del servizio da parte dei cittadini. Si precisa che la planimetria della segnaletica potrà disporre spostamenti di manufatti e/o cartelli stradali presenti nell'area, eventuale integrazione/ritracciatura delle discipline vigenti, in caso di adeguamenti della fascia di sosta residua.

## 9 CANONE DI OCCUPAZIONE SUOLO PUBBLICO

L'installazione di infrastrutture di ricarica è **soggetto al pagamento** di un canone di cui al "Regolamento per l'istituzione e la disciplina del canone unico patrimoniale e del canone di concessione per l'occupazione delle aree e degli spazi appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile, destinati a mercati realizzati anche in strutture attrezzate" approvato con deliberazione consiliare n. 65 dd. 30/12/2020.

Per quanto non espressamente indicato nel suddetto Regolamento ci si riferisce al precedente "Regolamento comunale del canone di occupazione spazi ed aree pubbliche" approvato con deliberazione consiliare n. 111 dd. 22.12.1999, punto 5.3.9.

## 10 CONFORMITA', SICUREZZA E MESSA IN ESERCIZIO

I manufatti installati dovranno essere conformi alle normative vigenti in materia di infrastrutture di ricarica elettrica e di sicurezza.

Il collaudo delle suddette infrastrutture sarà a cura e spese dell'operatore privato.

L'operatore privato dovrà comunicare all'amministrazione Comunale la data di attivazione delle colonnine allegando tutta la documentazione comprovante la realizzazione a regola d'arte e secondo la normativa vigente.

## 11 OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

Il concessionario a cui viene autorizzata l'installazione e gestione delle infrastrutture di ricarica, pena la revoca della concessione, si impegna a:

- collegare le infrastrutture di ricarica alla rete elettrica, richiedendo contestualmente al competente distributore locale una nuova connessione alla rete elettrica (POD) intestata al concessionario stesso;
- provvedere alla installazione delle infrastrutture di ricarica, che restano di sua proprietà;
- realizzare le opere in conformità a quanto autorizzato;
- esercire e gestire le infrastrutture di ricarica per l'intera durata della concessione;
- provvedere, al termine della concessione, alla rimozione dei manufatti e parti di impianto elettrico fuori terra (quadri, colonnina, segnaletica, cabina), nonché a tutti gli aggiornamenti catastali eventualmente necessari;
- mantenere l'infrastruttura di ricarica, al fine di garantirne il perfetto funzionamento per l'intera durata della concessione come previsto dal Piano di Manutenzione delle opere (consegnato in sede di domanda e debitamente aggiornato);

- provvedere alla realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale, verticale e complementare, conforme al Codice della Strada e a quanto specificato dal Servizio comunale competente;
- provvedere a tutte le attività di collaudo;
- mantenere in condizioni di ordine e pulizia l'area occupata;
- garantire il corretto defluire delle acque piovane, intervenendo immediatamente in caso di ristagni d'acqua riconducibili, anche parzialmente, alla presenza dell'infrastruttura di ricarica;
- versare quanto dovuto per il rilascio degli atti amministrativi necessari all'installazione dei manufatti.

È considerato **motivo di revoca della concessione**:

- la violazione delle norme di legge o regolamenti, o delle condizioni, modalità, obblighi previsti dal provvedimento di concessione;
- l'uso improprio della struttura, ivi compresa la sub-concessione, o l'esercizio di attività in contrasto con le norme vigenti;
- il **mancato inizio dei lavori** di realizzazione e messa in esercizio dell'infrastruttura, senza giustificato motivo, entro **1 anno** dal rilascio del provvedimento di concessione di Occupazione del Soprasuolo/sottosuolo Pubblico;

la mancata trasmissione, entro il 31 dicembre di ogni anno, del piano di monitoraggio di cui sopra

Infine, la concessione, oltre che per i casi espressamente previsti dal “Regolamento per l'istituzione e la disciplina del canone unico patrimoniale e del canone di concessione per l'occupazione delle aree e degli spazi appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile, destinati a mercati realizzati anche in strutture attrezzate” e dalla legge 241/90 e s.m.i. potrà essere revocata o modificata, previo adeguato preavviso, per sopraggiunti **interessi pubblici di ordine superiore** incompatibili con la presenza dell'infrastruttura di ricarica. Gli interventi di ripristino dei luoghi dovranno essere eseguiti a cura e spese del concessionario, senza che egli abbia nulla a pretendere.