**ALLEGATO B**

**DISCIPLINARE TECNICO E MODALITÀ DI GESTIONE INFRASTRUTTURE DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI SU SUOLO PUBBLICO**

**PARTE I**

**NORME GENERALI**

**Art. 1 - Ambito di applicazione**

Il presente documento è uno strumento volto a fornire criteri formali e funzionali per l'installazione di Infrastrutture di Ricarica per veicoli elettrici su area pubblica nel territorio comunale, assegnate ai sensi del relativo “Regolamento per l'installazione e gestione di Infrastrutture di Ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico” (**“Regolamento”**) approvato dalla giunta comunale.

Per la progettazione, realizzazione e gestione dei manufatti si applicano tutte le prescrizioni e le norme tecniche di settore, compresi i Regolamenti comunali.

La progettazione, realizzazione, manutenzione degli impianti nonché la gestione del servizio di ricarica sarà a totale cura e spese del richiedente.

La richiesta di installazione di strutture per la ricarica di veicoli elettrici e la fornitura di servizi di ricarica per i veicoli elettrici può essere presentata da soggetti pubblici o privati, organizzati in forma di impresa individuale o societaria, in forma di Raggruppamento Temporaneo d'lmprese o anche in forma consortile, o da soggetti di altri Stati membri e non residenti in Italia.

I documenti progettuali da inviare ai sensi del Regolamento dovranno essere corredati da adeguata documentazione tecnica che ne faccia comprendere l'esatta localizzazione delle aree in cui si intenda installare le colonnine di ricarica ed i relativi stalli di sosta.

La documentazione dovrà essere corredata da autocertificazione con le generalità del richiedente, il domicilio, Il codice fiscale, la data ed il numero di iscrizione al Registro delle Imprese attestante il possesso, da parte dello stesso, dei requisiti soggettivi previsti dalla normativa vigente in materia di gestione di impianti di ricarica per veicoli elettrici.

I progetti e la realizzazione dei manufatti dovranno essere conformi alle previsioni degli strumenti urbanistici, del Regolamento di manomissione del suolo pubblico, del Regolamento edilizio e in generale della normativa ambientale, urbanistica ed edilizia vigente e della normativa speciale.

La realizzazione degli interventi che riguardino aree sottoposte a tutela storico-artistica o paesaggistico-ambientale sarà subordinata al preventivo rilascio del parere o dell'autorizzazione richiesti dalle disposizioni di legge vigenti.

**Art. 2 – Definizioni**

Ai sensi del presente regolamento si intende come Concessionario il soggetto che viene autorizzato dall’amministrazione comunale ad installare, gestire e manutenere l’infrastruttura di ricarica su suolo pubblico, di seguito definito anche come “Charging Point Operator” (CPO). Si definiscono “Mobility Service Provider” (di seguito anche MSP) i soggetti che vendono il servizio di ricarica all’utente finale. Il CPO si impegna a garantire a questi ultimi l’accesso alle proprie infrastrutture di ricarica senza discriminazioni.

**Art. 3 - Impegni del concessionario**

Il concessionario a cui viene autorizzata l’installazione e gestione di Infrastrutture di Ricarica per veicoli elettrici si impegna a:

1. collegare le Infrastrutture di Ricarica alla rete elettrica, richiedendo al competente distributore locale una nuova connessione alla rete elettrica (POD) intestata al concessionario stesso;
2. provvedere alla installazione delle Infrastrutture di Ricarica, che restano di sua proprietà;
3. esercire e gestire le Infrastrutture di Ricarica per l’intera durata della concessione;
4. provvedere alla rimozione dei manufatti e parti di impianto elettrico fuori terra (quadri, colonnina, segnaletica) al termine della concessione;
5. manutenere l’infrastruttura di ricarica, al fine di garantirne il perfetto funzionamento per l’intera durata del Protocollo;
6. provvedere alla realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale e verticale;
7. provvedere a tutte le attività di collaudo;

**PARTE II**

**CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI E DEL SERVIZIO DI GESTIONE**

**Art. 4 - Tipologia di servizio e interoperabilità**

Ai sensi del D.Lgs. del 16.12.2016 n. 257 e ss. mm. e ii. gli impianti dovranno garantire interoperabilità fra sistemi di ricarica e tra circuiti diversi, consentendo l'uso di ogni singola installazione da parte di utenti appartenenti a circuiti o Paesi diversi.

Il concessionario proprietario della colonnina (Charge Point Operator – CPO) si impegna quindi a garantire in modo non discriminatorio l’accesso alle Infrastrutture di Ricarica a tutti i soggetti terzi (Mobility Service Provider - MSP) che vorranno offrire servizi di ricarica agli utenti finali, attraverso protocolli di comunicazione ed interoperabilità (ad esempio OCPI), riconosciuti a livello internazionale.

Il gestore dovrà garantire all'utente finale, anche utilizzando eventualmente funzionalità offerte da uno o più Mobility Service Provider (MSP) interoperabili, la possibilità di ricaricare il proprio veicolo, anche attraverso l'utilizzo di strumenti digitali, senza la necessità di sottoscrivere abbonamenti o registrazioni ad un servizio di ricarica.

**Art. 5 - Caratteristiche tecniche Infrastrutture di Ricarica**

Le Infrastrutture di Ricarica dovranno rispettare le normative e i regolamenti vigenti e i più recenti standard a livello internazionale al fine di garantire sia la sicurezza sia la funzionalità oltre all’accessibilità e la gestione in autonomia dell'intero processo di ricarica a tutti gli utenti.

Potranno essere installate sia Infrastrutture di Ricarica di tipo Standard (IdR dotate di connettori con potenza fino a 22 kW per presa), sia Infrastrutture di tipo Fast (IdR con almeno un connettore con potenza pari o superiore a 50 kW), sia in corrente alternata (AC) che continua (DC) oppure infrastrutture di tipo Ultra Fast (IdR con almeno un connettore con potenza pari o superiore a 100 kW) in corrente continua (DC).

Nel caso di Infrastrutture di Ricarica Standard, con modo di ricarica 3 secondo la normativa EN 61851-1, la struttura dovrà essere dotata di almeno di due connettori (prese di ricarica) di tipo 2 in conformità alla norma internazionale EN 62196-1/2. L’operatore potrà proporre altresì di sostituire una delle due prese di tipo 2 con una presa di tipo 3A sempre secondo la norma EN 62196-1/2 o di aggiungere alle prese tipo 2 ulteriori prese di ricarica di tipo 3A nella propria infrastruttura.

Nel caso di Infrastrutture di Ricarica Fast con potenza elevata, con modo di ricarica 4 secondo la norma internazionale EN 61851-1, queste dovranno essere di tipo multistandard e pertanto essere dotate di almeno 2 connettori conformi alla norma EN 62196-1/2/3, di cui almeno uno del tipo CCS2 in conformità a quanto riportato nel D.L. 257 del 16-12-2016. L’ulteriore connettore potrà essere alternativamente un ulteriore connettore tipo CCS2 oppure del tipo CHAdeMO sempre conformemente alla norma EN 62196-1/2/3. È opzionale la presenza di un ulteriore connettore Tipo 2.

Nel caso di Infrastrutture di Ricarica Ultra Fast con potenza elevata, con modo di ricarica 4 secondo la norma internazionale EN 61851-1, queste dovranno essere dotate di connettori (prese di ricarica) del tipo CCS2 conformi alla norma EN 62196-1/2/3.

Tutti i componenti di impianto e la relativa installazione dovranno essere conformi alle norme CEI vigenti al momento della installazione.

Il sistema di gestione di ciascun operatore deve permettere di visualizzare, tramite mappa su web propria o di aggregatori esistenti o degli MSP, le colonnine di ricarica disponibili, permetterne la prenotazione, segnalare guasti o malfunzionamenti. Tutte le funzionalità di gestione del servizio di ricarica dovranno essere messe a disposizione da parte del CPO a tutti gli MSP che le presenteranno al cliente finale, preferibilmente tramite un’apposita applicazione per smartphone.

Il CPO sarà autorizzato a non consentire l’accesso alle proprie infrastrutture in regime di interoperabilità, come previsto dal precedente articolo 4, per quegli MSP che non garantiscano adeguati livelli di servizio ai clienti finali.

**Art. 6 - Call center**

Il concessionario si impegna a rendere disponibile per gli MSP interoperabili o, laddove il CPO fornisca anche il servizio di ricarica anche per i clienti finali, un servizio di call center telefonico operativo 24 ore al giorno per 365 giorni all’anno, almeno in lingua italiana e inglese.

**Art. 7 - Segnaletica**

I singoli stalli dovranno essere demarcati a cura del concessionario con strisce di colore giallo (con vernice permanente) o con colorazioni in conformità a quanto previsto dal Codice della Strada.

Dovrà essere apposta idonea segnaletica verticale composta da segnale di divieto di sosta ed il segnale complementare con la dicitura "eccetto veicoli in ricarica".

**Art. 8 - Prescrizioni**

Saranno ammissibili Infrastrutture di Ricarica aventi caratteristiche di forma e colore confacenti al comune decoro.

**Art. 10 - Manutenzione**

Il concessionario ha l'obbligo:

1. Di fornire l'evidenza all'Amministrazione concedente dell'esito positivo del collaudo del manufatto e della rispondenza del medesimo alle norme in vigore;
2. Di mantenere funzionante e sicura la struttura di ricarica elettrica dei veicoli elettrici posta su area pubblica oggetto della concessione all'esercizio dell'attività di fornitura corrispondente;
3. Di eseguire tutte le manutenzioni e verifiche periodiche prescritte dalla normativa. Nell'esecuzione di eventuali lavori che si rendessero necessari connessi alla concessione per la Installazione e l'esercizio delle Infrastrutture di Ricarica dei veicoli elettrici, il concessionario deve osservare anche le norme tecniche previste in materia dalle leggi e dai regolamenti specifici.

**Art. 11 Rimozione impianti**

Il titolare, allo scadere della concessione o qualora cessi la propria attività di ricarica dei veicoli elettrici, è tenuto, previa verifica di interesse da parte di altro gestore a subentrare nella proprietà dell'impianto e nella titolarità della concessione, a rimuovere il manufatto fuori terra e le parti di impianto elettrico fuori terra (quadri, colonnina, segnaletica) e al ripristino dello stato dei luoghi.

In caso contrario l'Amministrazione procederà a norma di legge.

In caso in cui l'impianto dovesse risultare fuori servizio il concessionario ha l'obbligo di ripristinarne la funzione nel più breve tempo possibile e comunque entro 15 giorni, ad eccezione di casi particolarmente gravi da motivare adeguatamente all’Amministrazione.

Se in qualsiasi momento si dovesse verificare il non rispetto di una qualsiasi delle condizioni contenute nel presente disciplinare sarà revocata al concessionario l'esenzione dal pagamento del Canone Unico Patrimoniale prevista dal Regolamento.

Nel caso in cui Il concessionario non dovesse provvedere alla rimozione dell'impianto entro un mese dalla revoca della concessione, l'impianto sarà rimosso a cura della Amministrazione comunale con addebito delle spese al concessionario.