

ROMA



Protocollo RC n. 29208/17

Deliberazione n. 48

**ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI
DELL'ASSEMBLEA CAPITOLINA**

Anno 2018

VERBALE N. 21

Seduta Pubblica del 19 aprile 2018

Presidenza: DE VITO – DE PRIAMO – STEFÀNO

L'anno 2018, il giorno di giovedì 19 del mese di aprile, alle ore 12,05 nel Palazzo Senatorio, in Campidoglio, si è adunata l'Assemblea Capitolina in seduta pubblica, previa trasmissione degli avvisi per le ore 12 dello stesso giorno, per l'esame degli argomenti iscritti all'ordine dei lavori e indicati nei medesimi avvisi.

Partecipa alla seduta il sottoscritto Vice Segretario Generale, dott.ssa Mariarosa TURCHI.

Assume la presidenza dell'Assemblea Capitolina il Presidente Marcello DE VITO il quale dichiara aperta la seduta e dispone che si proceda, ai sensi dell'art. 35 del Regolamento, all'appello dei Consiglieri.

(OMISSIS)

Alla ripresa dei lavori - sono le ore 12,25 - il Presidente dispone che si proceda al secondo appello.

Eseguito l'appello, il Presidente comunica che sono presenti i sottoriportati n. 26 Consiglieri:

Agnello Alessandra, Angelucci Nello, Ardu Francesco, Bernabei Annalisa, Calabrese Pietro, Catini Maria Agnese, Coia Andrea, De Vito Marcello, Di Palma Roberto, Donati Simona, Ferrara Paolo, Ficcardi Simona, Grancio Cristina, Guadagno Eleonora, Guerrini Gemma, Iorio Donatella, Onorato Alessandro, Pacetti Giuliano, Paciocco Cristiana, Penna Carola, Seccia Sara, Stefano Enrico, Sturni Angelo, Terranova Marco, Vivarelli Valentina e Zotta Teresa Maria.

ASSENTI l'on. Sindaca Virginia Raggi e i seguenti Consiglieri:

Baglio Valeria, Bordoni Davide, Celli Svetlana, Corsetti Orlando, De Priamo Andrea, Di Biase Michela, Diaco Daniele, Diario Angelo, Fassina Stefano, Figliomeni Francesco, Ghera Fabrizio, Giachetti Roberto, Marchini Alfio, Meloni Giorgia, Montella Monica, Mussolini Rachele, Palumbo Marco, Pelonzi Antongiulio, Piccolo Ilaria, Politi Maurizio, Tempesta Giulia e Tranchina Fabio.

Il Presidente, constatato che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi, comunica che i Consiglieri Montella e Tranchina hanno giustificato la propria assenza.

Partecipano alla seduta, ai sensi dell'art. 46 del Regolamento, gli Assessori Lemmetti Gianni e Meleo Linda.

(OMISSIS)

Il PRESIDENTE pone quindi in votazione, con sistema elettronico, la 92^a proposta nel sottoriportato testo risultante dall'accoglimento, da parte della Giunta Capitolina, di una richiesta formulata dal Municipio I, nonché dall'approvazione di emendamenti da parte dell'Assemblea Capitolina:

92^a Proposta (Dec. G.C. n. 42 del 23 ottobre 2017)

Approvazione del "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020". Approvazione del "Regolamento per la realizzazione e la gestione degli impianti di pubblico accesso adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica". Parziale abrogazione delle disposizioni relative alla mobilità elettrica contenute nel "Regolamento degli impianti stradali di rifornimento energetico nel Comune di Roma" approvato con deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri del Consiglio Comunale, n. 26 del 17 marzo 2008.

Premesso

che, sulla base dei dati rilevati durante i recenti monitoraggi validati dall'ARPA Lazio sede di Roma, è stato più volte constatato il superamento del valore limite di inquinanti di cui al D.Lgs. n. 155/2010;

che, come evidenziato da studi riportati in bibliografia scientifica, i danni alla salute provocati dalla esposizione a concentrazioni significative di inquinanti si manifestano in effetti sanitari sia cronici che acuti, soprattutto a carico dell'apparato respiratorio e cardio-circolatorio;

che, conseguentemente, sono stati adottati provvedimenti per il contenimento dell'inquinamento atmosferico basati principalmente su divieti alla circolazione veicolare privata con motorizzazioni endotermiche e limitazione dell'utilizzo degli impianti termici degli immobili;

che la mobilità elettrica favorisce la riduzione delle emissioni di CO₂, la riduzione della dipendenza dai combustibili fossili e soprattutto appare, in prospettiva, come uno degli strumenti più efficaci per la riduzione delle emissioni inquinanti nei centri urbani e nelle aree metropolitane;

considerato inoltre

che il decreto interministeriale del 27 marzo 1998 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale - serie generale - n. 179 del 3 agosto 1998) avente ad oggetto "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", attribuisce all'Amministrazione Comunale la competenza ad adottare misure per la prevenzione e la riduzione delle emissioni inquinanti;

che Roma Capitale ha sviluppato ed attuato una serie di iniziative nel campo della mobilità elettrica e, in particolare, con la deliberazione di Giunta Capitolina n. 259 del 5 agosto 2009, è stato avviato con la società Enel Ingegneria ed Innovazione S.p.A. un progetto sperimentale per la realizzazione e la gestione di una rete di ricarica per i veicoli elettrici all'interno del

territorio comunale, a cura e spese di Enel S.p.A., costituita da 118 punti di ricarica, di cui 106 dedicati agli autoveicoli e 12 ai motoveicoli;

che successivamente, con deliberazione di Giunta Capitolina n. 380 del 24 novembre 2011, Roma Capitale ha sottoscritto un Protocollo di Intesa con le società Enel S.p.A. ed Acea S.p.A. per la prosecuzione del progetto sperimentale di ricarica e per lo sviluppo di progetti innovativi nel campo della mobilità elettrica che prevedeva la realizzazione di 200 punti di ricarica pubblica nel territorio di Roma Capitale di cui 100 a cura di Enel S.p.A. e 100 a cura di Acea S.p.A.;

che l'Unione Europea con la Comunicazione COM (2011) 144 "Libro Bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ha affermato il ruolo strategico della mobilità urbana per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria e, in questo quadro generale, la strategia "Trasporti 2050" ha definito una roadmap per la competitività dell'intero settore, fissando l'obiettivo della sostituzione del 50% delle auto ad "alimentazione convenzionale" entro il 2030, fino al ritiro dal mercato entro il 2050;

che il Decreto Legge 83 del 22 giugno 2012, convertito con modificazioni dalla Legge 134 del 7 agosto 2012, al Capo IV-bis ha introdotto una serie di misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida;

che la realizzazione delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale costituisce obiettivo prioritario ed urgente per tutta una serie dettagliata di interventi previsti al comma 3 dell'art. 17 bis della suddetta Legge 134/2012, al fine di perseguire i livelli prestazionali in materia di emissioni delle autovetture fissati dal Regolamento CE n. 443/2009 e di contribuire alla strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico di cui alla Comunicazione della Commissione Europea n. 186/2010;

rilevato altresì

che l'art. 17 septies della suddetta Legge n. 134/2012, al fine di garantire in tutto il territorio nazionale livelli minimi uniformi di accessibilità al servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, prevede la formulazione da parte dello Stato di apposite linee guida;

che la Direttiva n. 94/2014 del Parlamento e del Consiglio Europeo, evidenzia come l'assenza d'infrastrutture per combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo/infrastruttura, costituisce il principale ostacolo alla diffusione dei veicoli elettrici e alla conseguente accettazione da parte dei consumatori e ritiene, pertanto, necessario costruire nuove reti infrastrutturali;

che in attuazione dell'art. 17 septies della L. 134/2012, con D.P.C.M. del 26 settembre 2014 (pubblicato in G.U. del 2/12/2014 n. 280), è stato adottato il "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" (di seguito PNIRE), che rappresenta il quadro strategico nazionale, richiesto dall'articolo 3 della citata direttiva europea sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi e stabilisce, inoltre, una serie di misure sia per la semplificazione delle procedure amministrative sia per garantire l'interoperabilità internazionale dei servizi di ricarica;

che anche il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), approvato con deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21/2015, ha tra gli obiettivi prioritari la promozione di una mobilità multimodale e a basso impatto, inclusiva e aperta all'innovazione tecnologica, finalizzata

anche a ridurre progressivamente le emissioni dal traffico e indica, al p.to 8.8.3. lo sviluppo della mobilità elettrica, da realizzarsi attraverso l'estensione e la capillarità della rete di ricarica, come uno degli strumenti idonei alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e a migliorare la qualità dell'aria;

che secondo l'art. 11.2 del PNIRE "il disegno della rete infrastrutturale di ricarica deve essere inserito come parte integrante di una pianificazione integrata del trasporto urbano ed essere coerente con l'effettivo fabbisogno delle diverse realtà territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili di congestione del traffico veicolare privato, e della criticità dell'inquinamento atmosferico";

considerato ancora

che, in linea con gli indirizzi del PNIRE, con nota prot. n. 7244 del 3 marzo 2016 il Dipartimento Mobilità e Trasporti ha incaricato l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. per l'elaborazione di una proposta del Piano della mobilità elettrica al fine di promuovere e dare impulso al settore e individuare la localizzazione ottimale e il numero dei siti per la ricarica dei veicoli in funzione di analisi traffico/mobilità e in coerenza con i principi del PGTU;

che con nota acquisita al Protocollo del Dipartimento Mobilità e Trasporti, n. 16410 dell'11 maggio 2016, l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità ha trasmesso una bozza del suddetto Piano;

che con nota prot. n. 39203 dell'1 dicembre 2016 del Dipartimento Mobilità e Trasporti è stato chiesto all'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. di integrare la suddetta bozza di Piano tenendo conto dell'Aggiornamento annuale 2015 del PNIRE, di cui all'art. 17 septies, comma 2 della Legge n. 134/2012 e dell'indirizzo politico dettato dalla Giunta recentemente insediatasi;

che il D.Lgs. n. 257/2017 recante la "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi" stabilisce i requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e definisce le specifiche tecniche comuni e le informazioni minime che devono essere fornite agli utenti;

che in data 6 aprile 2017, con nota n. 13147, è stato acquisito al Protocollo del Dipartimento Mobilità e Trasporti il "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020" che definisce un quadro organico e coordinato di interventi e misure volte a sviluppare il settore della mobilità elettrica nel territorio capitolino fissando come riferimento temporale l'anno 2020;

che il PNIRE, al fine di garantire lo sviluppo della mobilità elettrica ed assicurare gli spostamenti in ambito urbano ed extra urbano dei veicoli, stabilisce, allo scopo di minimizzare i problemi di interoperabilità tra sistemi diversi di ricarica, che il servizio sia strutturato sulla base di ambiti territoriali non troppo limitati corrispondenti, per esempio, alla città metropolitana e individua nell'Ente Locale il soggetto che deve garantire l'interoperabilità tecnologica, anche tra infrastrutture sviluppate da diversi soggetti industriali, così da fornire una facile "continuità di ricarica" tra gli utenti dei comuni limitrofi e/o rientranti nella stessa area di influenza trasportistica;

che, ai sensi dell'art. 7 del PNIRE, nella fase di definizione del numero e dell'ubicazione delle infrastrutture di ricarica è "fondamentale la concertazione tra tutti i soggetti interessati, tra i quali in particolare gli enti locali, per la selezione ottimale dei siti sulla base della conoscenza del territorio e per semplificare e efficientare le procedure autorizzative e il distributore di energia elettrica per una verifica della rete elettrica e dei carichi della stessa", non solo per

uno sviluppo ottimale della rete di ricarica, ma anche per minimizzare le opere necessarie e quindi preservare il territorio e l'assetto urbanistico;

che, a tal fine, il Dipartimento Mobilità e Trasporti ha avviato una fase di confronto e partecipazione con la Città Metropolitana e la società Acea S.p.A. per la condivisione del Piano di cui sopra;

preso atto

che in data 29 maggio 2017 con prot. n. 19750 è stato acquisito il parere positivo della Città Metropolitana sul suddetto "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020" che prevede la circolazione dei veicoli alimentati ad energia elettrica (o ibridi plug in) senza soluzione di continuità a partire dalle aree comunali fino alle aree metropolitane;

che in data 30 maggio 2017, prot. n. 19875, è stato sottoscritto il protocollo di intesa tra Roma Capitale e la società di distribuzione di energia elettrica Areti S.p.A. che attesta la coerenza tra il Piano e l'adeguatezza della rete;

che in data 30 agosto 2017, l'Assessore alla Città in Movimento ha chiesto ai competenti uffici di Roma Capitale di adottare gli opportuni provvedimenti per individuare gli strumenti informatici (verosimilmente un'applicazione web) che consentano ai cittadini di segnalare le loro preferenze in ordine alla localizzazione dei punti di ricarica (nota prot. n. 30291 /2017);

che il PNIRE definisce, in linea con la Direttiva 2014/94/UE, l'attività di ricarica pubblica dei veicoli elettrici come "un'attività da svolgere in regime di concorrenza, laddove la concorrenza può essere assicurata in via diretta attraverso la competizione tra operatori ovvero in via indiretta attraverso la esecuzione di gare (indette dall'ente territoriale locale, regionale, nazionale)" e ritiene necessario che "la creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici siano realizzati con le modalità di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate alla creazione e/o alla gestione di infrastrutture di ricarica";

considerato che

l'Amministrazione Capitolina ritiene opportuno optare per la "tipologia diretta", al fine di assicurare la concorrenza tra gli operatori e avviare un mercato libero e competitivo avente ad oggetto non solo l'installazione dei punti di ricarica "di pubblico accesso", ma anche i servizi di gestione, manutenzione e ammodernamento degli stessi;

l'art. 4 comma 1 del suddetto D.Lgs. 257/2016 ha, come obiettivo, al 31 dicembre 2020, la realizzazione di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico, tale da garantire la circolazione di veicoli elettrici perlomeno negli agglomerati urbani/suburbani ed in altre zone densamente popolate;

il "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020", in base a un approfondito studio sui flussi di traffico e in linea con le indicazioni del p.to 6.3 del PNIRE, ha definito il fabbisogno minimo del servizio di ricarica al 2020 in un numero di 700 punti di ricarica, calcolato applicando il fattore 1:10 tra i punti di ricarica e il numero stimato di veicoli elettrici circolanti nell'area metropolitana alla fine del 2020;

nel suddetto Piano sono stati individuati 322 Ambiti di Piano all'interno delle 6 zone definite nel P.G.T.U., utilizzando come indice di attrazione della domanda di mobilità la densità di addetti; gli Ambiti sono aree circolari di raggio $R=300$ m, all'interno dei quali è possibile ubicare l'infrastruttura di ricarica, caratterizzate da una densità di addetti $>100/ha$;

l'Amministrazione Capitolina garantisce un mercato concorrenziale e aperto imponendo a ciascun operatore il limite massimo di presentazione di 30 Lotti (si definisce Lotto un target numerico di 40 punti di ricarica) e l'installazione di massimo 5 punti di ricarica per ciascun

Ambito di Piano, seguendo, ai fini della localizzazione della singola colonnina, l'ordine cronologico di presentazione della richiesta; la posizione esatta del punto di ricarica all'interno dell'Ambito di Piano è a discrezione del richiedente che può accogliere anche le preferenze/indicazioni e istanze degli utenti;

visto che

l'art. 23 co. 2bis della Legge 35 del 4 aprile 2012 "Conversione, con modificazioni, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5: Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo" stabilisce che "la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici è sottoposta alla disciplina della segnalazione certificata di inizio attività (S.C.I.A.) di cui all'articolo 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i.";

il punto 6.1 del PNIRE indica anche la mancanza di una tempistica certa del procedimento amministrativo per il rilascio della concessione per l'installazione dei punti di ricarica su suolo pubblico come uno degli elementi che crea barriere allo sviluppo della mobilità elettrica e stabilisce in 30 gg il tempo massimo per il rilascio delle autorizzazioni, salvo il caso in cui si renda necessario avviare il percorso delle conferenze di servizi e quindi seguire le tempistiche indicate nella normativa di settore;

l'art. 15 comma 4 del D.Lgs. 257/2016 tra le "Misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica" ha previsto l'emanazione di un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in cui sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui al co. 2bis della legge 35/2012;

l'art. 19 bis della legge 241/90 "Concentrazione dei regimi amministrativi", introdotto dall'art. 3, co. 1, lettera c) del D.Lgs. 126/2016 prevede il caso in cui l'attività oggetto di S.C.I.A. sia condizionata dall'acquisizione di atti di assenso o pareri di altri uffici e amministrazioni o all'esecuzione di verifiche preventive e sia quindi necessario convocare una conferenza di servizi;

ritenuto che,

come indicato nel PNIRE, una corretta policy dei trasporti, nelle grandi città, non può prescindere dalla promozione e attuazione di azioni energiche in favore della diffusione dei veicoli elettrici come l'ingresso in zone ZTL, la sosta gratuita nelle aree a sosta tariffata etc...;

il "Regolamento degli impianti stradali di rifornimento energetico nel Comune di Roma" approvato con deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri del Consiglio Comunale, n. 26 del 17 marzo 2008, disciplina anche l'installazione degli impianti di distribuzione di energia elettrica e, in particolare, prevede, per la realizzazione dei punti di ricarica per i veicoli elettrici, la stessa procedura autorizzativa e gli stessi oneri istruttori stabiliti per l'istallazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione carburante;

si ritiene necessario modificare il suddetto Regolamento e prevedere una disciplina specifica per l'istallazione, la gestione, la manutenzione e l'ammodernamento dei punti di ricarica di "pubblico accesso" e assegnare la competenza al Dipartimento Mobilità e Trasporti.

Visto

che in data 5 ottobre 2017 il Direttore del Dipartimento Risorse Economiche ha attestato - "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 28 c. 1, lettere i) e j), del Regolamento degli Uffici e Servizi, come da dichiarazione in atti – la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione della Amministrazione, approvandola in ordine alle

scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore

F.to: A. Marinelli;

che in data 5 ottobre 2017 il Direttore del Dipartimento Sviluppo Economico Attività Produttive e Agricoltura ha attestato - "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 28 c. 1, lettera i) e j), del Regolamento degli Uffici e Servizi, come da dichiarazione in atti - la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione della Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore

F.to: L. Maggio;

che in data 5 ottobre 2017 il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha attestato - "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 28 c. 1, lettere i) e j), del Regolamento degli Uffici e Servizi, come da dichiarazione in atti - la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione della Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta;

Il Direttore

F.to: M. Viola

che in data 5 ottobre 2017 il Direttore della Direzione per la Gestione Procedimenti Connessi alle Entrate Fiscali ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Direttore

F.to: G. Formai”;

che in data 5 ottobre 2017 il Direttore della Direzione Sportelli Unici ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Direttore

F.to: L. Maggio”;

che in data 5 ottobre 2017 il Direttore della Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Direttore

F.to: M. Viola”;

che in data 12 ottobre 2017 il Dirigente della XXII U.O. della Ragioneria Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49, comma 1 del D.Lgs n. 267 del 18.8.2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di cui all'oggetto.

Il Dirigente

F.to: V. Toma”;

Che sul testo originario della proposta in esame è stata svolta, ad opera del Segretariato Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 97,

comma 2, del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii.;

Che la proposta, in data 24 ottobre 2017, è stata trasmessa ai Municipi per l'espressione del parere da parte dei relativi Consigli;

Che dai Consigli dei Municipi II e VIII e dalla Commissione Straordinaria del Municipio X non è pervenuto alcun parere;

Che i Consigli dei Municipi, III, IV, V, VI, VII, IX, XI, XIII e XV, con deliberazioni in atti, hanno espresso parere favorevole;

Che i Consigli dei Municipi I, XII e XIV hanno espresso parere favorevole con le seguenti richieste e/o osservazioni:

Municipio I:

1. prevedere nel piano della mobilità, Allegato A e Sub A, la possibilità per gli operatori di installare all'interno degli ambiti di piano già individuati e compatibilmente con le norme del CDS, colonnine per la ricarica di motocicli elettrici nei marciapiedi antistanti i parcheggi per i motorini già presenti nelle vigenti D.D. di traffico, dedicando alla ricarica degli stessi almeno due stalli in ogni parcheggio per motorini individuato dall'operatore.
2. prevedere la sosta per sole auto e quadricicli nei punti di ricarica posti al di fuori dei parcheggi per motorini per evitare che gli stessi siano occupati dai ciclomotori, realizzando così un circuito separato per auto e moto.
3. prevedere che all'interno di ciascun lotto siano presenti un minimo di 2 e un massimo di 4 punti di ricarica per motocicli.
4. specificare che il canone OSP dovuto dagli operatori, eventualmente decurtato in base a convenzioni e/o agevolazioni Cosap, sia relativo all'ingombro delle colonnine e non agli stalli sosta per i quali invece il canone non è dovuto, trattandosi di superficie che non viene sottratta all'utilizzo pubblico, ma che semplicemente viene destinata a particolari categorie.
5. valutare la possibilità che venga inserito all'interno di ciascun lotto l'obbligo di elettrificare almeno uno stallo di carico e scarico merci con apposito punto di ricarica anche singolo, destinato esclusivamente agli operatori commerciali, con presenza massima sul posto di 30 minuti.
6. prevedere agevolazioni e contributi per la realizzazione di una rete di punti di ricarica in prossimità degli edifici pubblici comunali, privilegiando l'utilizzo delle risorse capitoline per l'implementazione e la manutenzione della rete stessa, anziché destinare contributi all'acquisto di veicoli elettrici da parte di speciali categorie. A tale riguardo si consideri che l'utilizzo dei veicoli elettrici permette l'accesso alla ZTL, riduce i costi per bolli e assicurazioni, rende esenti dal pagamento della sosta tariffata e costituisce quindi già un risparmio per gli utenti, in parte sostenuto dalle finanze comunali. Mentre la realizzazione della rete nel medio termine costituisce un costo per gli operatori che altrimenti non verrebbe ammortizzato.

Municipio XII:

1. considerare la possibilità, in ottemperanza alla normativa vigente, di posa in opera di colonnine ad accumulo ad energie rinnovabili soprattutto per utenze di bassa potenza (ricarica biciclette elettriche e motorini).

2. considerare la possibilità di posizionare le colonnine ad accumulo di energie rinnovabili su aree di parcheggio poste in zone limitrofe a strade a grande viabilità e/o centri di aggregazione (chiese, ospedali, uffici pubblici).

Municipio XIV:

- nell'allegato sub B) del Regolamento per l'installazione e la Gestione degli impianti "di pubblico accesso" adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica, integrare quanto segue: all'art. 1 – comma 3 – lettera h – dopo le parole "Lotto: target numerico di" inserire la parola "almeno" 40 punti di ricarica "di pubblico accesso".

Che la Giunta Capitolina, nella seduta del 29 marzo 2018, in merito alle richieste e/o osservazioni formulate dai Municipi, ha rappresentato quanto segue:

Municipio I:

1. la richiesta non viene accolta in quanto la tipologia di prese /connettori che devono possedere i punti di ricarica previsti nel Regolamento (art. 16, p.to a) sono tali da consentire già la ricarica dei ciclomotori, motocicli e quadricicli.
2. la richiesta non viene accolta dato che la proposta trova applicazione nel momento dell'istituzione della disciplina di traffico (vedi art. 9 del Regolamento).
3. la richiesta non viene accolta dato che la tipologia di prese /connettori che devono possedere i punti di ricarica previsti nel Regolamento (art. 16, p.to a) sono tali da consentire già la ricarica dei ciclomotori, motocicli e quadricicli.
4. la richiesta non viene accolta. Attualmente la disciplina autorizzativa per l'installazione di un punto di ricarica è contenuta al punto IV "Promozione dei carburanti a basso impatto ambientale" del "Regolamento degli impianti stradali di rifornimento energetico nel Comune di Roma", approvato con deliberazione del Commissario Straordinario n. 26/2008. Il Regolamento attribuisce la competenza al Dipartimento Sviluppo Economico e Attività Produttive - Sportello Impianti Carburanti e stabilisce, per la realizzazione dei punti di ricarica per i veicoli elettrici, la stessa procedura autorizzativa e gli stessi oneri istruttori stabiliti per l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione carburante e quindi il pagamento del canone per l'occupazione di suolo pubblico per gli stalli adibiti al servizio. Pertanto con il Regolamento di cui alla proposta in oggetto si vuole modificare il Regolamento degli impianti stradali e stabilire una disciplina specifica per l'installazione, la gestione, la manutenzione e l'ammodernamento dei punti di ricarica di "pubblico accesso" assegnando la competenza al Dipartimento Mobilità e Trasporti ad eccezione della richiesta di installazione di punti di ricarica all'interno degli impianti di carburante.
5. la richiesta viene accolta, l'obbligo di elettrificare uno stallo di carico/scarico merci è consentito laddove negli Ambiti di Piano siano già individuati tali stalli e fino al 30% degli stessi, l'istituzione di ulteriori nuovi stalli di carico/scarico saranno definiti a valle dell'approvazione del nuovo Piano di distribuzione merci e dell'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Di seguito si riporta il co. 4 dell'Articolo 2 - Richiesta di installazione degli impianti di ricarica del Regolamento di cui all'All.to sub B) modificato a valle dell'accoglimento della proposta (inserimento del p.to b):

4. Per ciascun Lotto devono essere rispettati i seguenti vincoli di distribuzione territoriale:

- a) i punti di ricarica devono essere ubicati esclusivamente all'interno degli Ambiti di Piano, la posizione esatta è a discrezione del richiedente;
 - b) elettrificazione di uno stallo di carico/scarico merci laddove presente nell'Ambito di Piano, fino al 30%;
 - c) all'interno di ciascun Ambito di Piano possono essere installati massimo 5 punti di ricarica da parte del medesimo richiedente;
 - d) il 60% dei punti di ricarica deve essere uniformemente distribuito nelle 6 zone del PGTU (4 punti di ricarica per zona);
 - e) il restante 40% può essere ubicato, a discrezione dell'operatore, nelle 6 zone del PGTU, all'interno degli Ambiti di Piano;
 - f) il rapporto 4:1 tra i punti di ricarica lenta/accelerata e veloce multistandard;
 - g) i punti di ricarica veloce multistandard possono essere ubicati anche al di fuori degli Ambiti di Piano purché lungo una viabilità principale;
6. la richiesta non viene accolta in quanto il Regolamento non comporta oneri per l'Amministrazione, lo scopo infatti è quello di dotare il territorio capitolino di una moderna ed efficiente rete di ricarica favorendo lo sviluppo della mobilità elettrica mediante uno snellimento delle procedure autorizzative ed esentando gli operatori economici dal pagamento dell'occupazione di suolo pubblico.

Municipio XII:

- le richieste non possono essere accolte in quanto il Regolamento non comporta oneri per l'Amministrazione, lo scopo infatti è quello di dotare il territorio capitolino di una moderna ed efficiente rete di ricarica favorendo lo sviluppo della mobilità elettrica mediante uno snellimento delle procedure autorizzative ed esentando gli operatori economici dal pagamento dell'occupazione di suolo pubblico.

Municipio XIV:

- la richiesta non viene accolta in quanto il numero di punti di ricarica all'interno del lotto è stato stabilito al fine di consentire una distribuzione il più omogenea possibile dei punti sull'intero territorio capitolino (vedi Art. 2 - Richiesta di installazione degli impianti di ricarica).

Atteso che le Commissioni Capitoline Permanenti I e III, nella seduta congiunta del 13 dicembre 2017, hanno espresso, in ordine alla proposta, parere favorevole;

Che la Commissione Capitolina Permanente IX, nella seduta del 10 gennaio 2018, ha espresso parere favorevole;

Visto il parere favorevole del Dirigente responsabile del Servizio, espresso, ai sensi dell'art. 49 del T.U.E.L., in ordine agli emendamenti approvati;

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

per i motivi espressi in narrativa

DELIBERA

- 1) di approvare il "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020" allegato alla deliberazione quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, che,

coerentemente con il fabbisogno del territorio e in linea con gli indirizzi del PGTU, definisce le azioni e gli strumenti per lo sviluppo della mobilità elettrica sul territorio capitolino e individua le zone/aree per la localizzazione ottimale delle infrastrutture di ricarica di "pubblico accesso";

- 2) di approvare il "Regolamento per l'installazione e la gestione degli impianti di pubblico accesso adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica" allegato sotto la lettera B) quale parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 3) di abrogare tutte le disposizioni in contrasto con la presente disciplina e in particolare quelle, aventi ad oggetto la mobilità elettrica, contenute nel "Regolamento degli impianti stradali di rifornimento energetico del Comune di Roma" approvato con deliberazione del Commissario Straordinario, con i poteri del Consiglio Comunale, n. 26 del 17 marzo 2008, ad eccezione della competenza dell'iter autorizzativo al Dipartimento Sviluppo Economico Attività Produttive e Agricoltura nel caso di richiesta di installazione di punti di ricarica all'interno degli impianti di carburante. Il Dipartimento Mobilità e Trasporti eserciterà la competenza in materia di iter autorizzativo di cui all'Allegato sub. B);
- 4) di demandare alla Giunta Capitolina, sentito il parere della Commissione Capitolina Permanente III - Mobilità, ogni successiva modifica al "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020" in merito al numero ed alla localizzazione dei punti di ricarica, anche alla luce dell'evoluzione delle condizioni di qualità dell'aria e della domanda potenziale di mobilità da monitorare anche attraverso strumenti di segnalazione telematica delle preferenze da parte dei cittadini;
- 5) di stabilire che gli introiti derivanti dal rimborso delle spese di istruttoria per l'installazione e la gestione degli impianti adibiti alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica sono accertati sulla risorsa E3.01.02.01.003.0 DLI 0MC dei rispettivi bilanci di competenza.

REGOLAMENTO PER L'INSTALLAZIONE E LA GESTIONE DEGLI IMPIANTI "DI PUBBLICO ACCESSO" ADIBITI ESCLUSIVAMENTE ALLA RICARICA DI VEICOLI ALIMENTATI AD ENERGIA ELETTRICA

Articolo 1 *(Ambito e finalità)*

1. Il presente Regolamento disciplina, nel rispetto delle disposizioni legislative vigenti, l'installazione e la gestione degli impianti di "pubblico accesso" sul territorio di Roma Capitale, adibiti alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica, a esclusione dei dispositivi senza fili o a induzione e dei dispositivi che prevedono un cambio di batteria, nonché i requisiti tecnici minimi per la realizzazione, l'esercizio e l'interoperabilità dei sistemi di ricarica.
2. La realizzazione di una postazione di ricarica ai sensi del presente Regolamento include sia la sua costruzione che il suo ammodernamento. Per ammodernamento si intende qualsiasi modifica, non trascurabile e tecnicamente rilevante, di una postazione di ricarica; non costituiscono ammodernamenti le modifiche tecniche apportate esclusivamente ai fini della conservazione della funzionalità o dell'esercizio di una postazione di ricarica.
3. Ai fini del presente Regolamento, si definisce:
 - a) **Veicolo elettrico**: un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente;
 - b) **Punto di ricarica**: un'interfaccia in grado di caricare i veicoli elettrici;
 - c) **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;
 - d) **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;

- e) **Punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico:** un punto di ricarica che garantisce un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. A tal fine si considera punto di ricarica aperto al pubblico:
- un punto di ricarica la cui area di stazionamento è accessibile al pubblico, anche mediante autorizzazione e pagamento di un diritto di accesso;
 - un punto di ricarica collegato a un sistema di autovetture condivise e accessibile a terzi, anche a seguito del pagamento del servizio di ricarica;
- f) **Punto di ricarica non accessibile al pubblico:**
- un punto di ricarica installato in un edificio residenziale privato o in una pertinenza di un edificio residenziale privato, riservato esclusivamente ai residenti;
 - un punto di ricarica destinato esclusivamente alla ricarica di veicoli autorizzati ad entrare all'interno di una stessa entità, installato all'interno di una recinzione dipendente da tale entità;
 - un punto di ricarica installato in un'officina di manutenzione o di riparazione, non accessibile al pubblico;
- g) **Ambito di Piano:** aree circolari individuate all'interno della zonizzazione del PGTU, con raggio $R=300$ m, caratterizzate da una densità di addetti $>100/ha$, all'interno delle quali è possibile ubicare i punti di ricarica;
- h) **Lotto:** target numerico di 40 punti di ricarica "di pubblico accesso";
- i) **Operatore/gestore:** il soggetto pubblico o privato autorizzato all'installazione e gestione degli impianti di ricarica.

Articolo 2

(Richiesta di installazione degli impianti di ricarica)

1. L'installazione degli impianti di ricarica di "pubblico accesso", adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica, è richiesta mediante presentazione della Segnalazione Certificata di Inizio Attività (S.C.I.A.) di cui all'articolo 19bis, comma 3, della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.
2. La richiesta di installazione è presentata esclusivamente per Lotti, come definiti all'articolo 1 del presente Regolamento. Ogni richiesta può contenere soltanto un Lotto.
3. Il soggetto interessato può presentare al massimo 30 richieste.
4. Per ciascun Lotto devono essere rispettati i seguenti vincoli di distribuzione territoriale:
 - a) i punti di ricarica devono essere ubicati esclusivamente all'interno degli Ambiti di Piano, la posizione esatta è a discrezione del richiedente;
 - b) elettrificazione di uno stallo di carico/scarico merci laddove presente nell'Ambito di Piano, fino al 30%;

- c) all'interno di ciascun Ambito di Piano possono essere installati massimo 5 punti di ricarica da parte del medesimo richiedente;
 - d) il 60% dei punti di ricarica deve essere uniformemente distribuito nelle 6 zone del PGTU (4 punti di ricarica per zona);
 - e) il restante 40% può essere ubicato, a discrezione dell'operatore, nelle 6 zone del PGTU, all'interno degli Ambiti di Piano;
 - f) il rapporto 4:1 tra i punti di ricarica lenta/accelerata e veloce multistandard;
 - g) i punti di ricarica veloce multistandard possono essere ubicati anche al di fuori degli Ambiti di Piano purché lungo una viabilità principale.
5. L'obbligo di cui al comma 4 lett. e) si applica alle istanze presentate dopo il 31/12/18.
6. Dall'1 luglio 2018 i privati cittadini che dimostrino il possesso o l'avvenuto ordine di veicoli elettrici, potranno presentare istanza per l'installazione di colonnine di ricarica dedicate secondo le modalità che saranno definite con apposita deliberazione della Giunta Capitolina, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente deliberazione.

Articolo 3

(Soggetti e requisiti)

1. I soggetti pubblici o privati, organizzati in forma di impresa individuale o societaria, in forma di Raggruppamento Temporaneo d'Imprese o anche in forma consortile, compresi i soggetti di altri Stati membri dell'Unione Europea non residenti in Italia, possono presentare la S.C.I.A. di cui all'articolo 19bis, comma 3, della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, purché siano in possesso dei seguenti requisiti:
- a) essere iscritti al registro della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, o registro equivalente in caso di soggetto residente in altro Stato membro dell'Unione Europea;
 - b) essere in possesso dei requisiti morali di cui all'articolo 11 del regio decreto 18 giugno 1931, n. 773;
 - c) non avere a loro carico le cause di divieto, di decadenza o di sospensione di cui all'articolo 67 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159;
 - d) non avere contenziosi in essere con l'Amministrazione Capitolina.

Articolo 4

(Presentazione della S.C.I.A.)

1. La S.C.I.A., redatta in lingua italiana, è inviata a Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti, con una delle seguenti modalità: a) consegnata direttamente a Roma Capitale, Dipartimento Mobilità e Trasporti; alla parte sarà rilasciata ricevuta dell'avvenuta presentazione; b) in busta chiusa, tramite il servizio postale, con

raccomandata con avviso di ricevimento, in tal caso farà fede la data apposta dall'ufficio postale accettante; c) tramite posta elettronica certificata (PEC).

2. La S.C.I.A. deve essere in regola con le disposizioni sull'imposta di bollo, fatte salve le esenzioni di legge.
3. In presenza di più richieste per la medesima localizzazione, si applica l'ordine cronologico di ricezione e protocollo, purché la richiesta sia completa di tutti gli elementi prescritti.

Articolo 5

(Contenuto della S.C.I.A.)

1. La S.C.I.A. contiene, mediante dichiarazione sostitutiva ai sensi e per gli effetti del D.P.R. n. 445 del 2000:
 - a) denominazione o ragione sociale, sede legale, codice fiscale e partita IVA del soggetto pubblico o privato richiedente, nonché generalità complete e residenza del legale rappresentante;
 - b) numero di iscrizione alla Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, o registro equivalente in caso di soggetto residente in altro Stato membro, secondo le modalità previste nello Stato di residenza;
 - c) eventuale sede amministrativa diversa dalla sede legale;
 - d) indirizzo presso il quale devono essere fatte le comunicazioni con il recapito telefonico e l'indirizzo di posta elettronica certificata (PEC);
 - e) ubicazione e delimitazione dell'area oggetto della richiesta;
 - f) superficie o estensione lineare dell'occupazione;
 - g) impegno al rispetto delle norme legislative e regolamentari, vigenti in materia, e di ogni altra prescrizione contenuta nel presente Regolamento;
 - h) dichiarazione di avere preso visione del presente Regolamento in ogni sua parte;
 - i) sottoscrizione da parte del soggetto pubblico o privato richiedente.
2. Non è ricevibile la S.C.I.A. priva degli elementi indispensabili per l'individuazione del soggetto richiedente.

Articolo 6

(Documentazione da allegare alla S.C.I.A.)

1. In allegato alla S.C.I.A. devono essere presentati i seguenti documenti:
 - a) progetto esecutivo redatto ai sensi dell'articolo 7 del presente Regolamento;
 - b) dichiarazione asseverata redatta da un professionista abilitato, competente per la sottoscrizione del progetto, iscritto al relativo albo professionale, attestante il rispetto delle prescrizioni urbanistiche, ambientali, di quelle previste dal Codice

della Strada, dal Regolamento viario del nuovo PGTU, dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dalla Sovrintendenza Capitolina ai beni Culturali;

- c) dichiarazione di conformità, ai sensi del D.P.R. n. 445 del 2000, attestante il rispetto dei vincoli di distribuzione territoriale imposti all'interno del Lotto;
- d) documentazione attestante la positiva verifica di fattibilità della fornitura elettrica da parte della società distributrice di energia sul territorio capitolino;
- e) polizza fideiussoria con garanzia "a prima richiesta" pari a Euro 10.000,00 per ogni Lotto, a garanzia dell'avvenuta installazione dei punti di ricarica entro i tempi e secondo le modalità stabiliti nel presente Regolamento;
- f) ricevuta attestante il versamento delle spese di istruttoria;
- g) copia fotostatica di un documento d'identità, in corso di validità, del soggetto pubblico o privato richiedente.

Articolo 7 (Progetto esecutivo)

1. Il progetto esecutivo di cui all'articolo 6, comma 1, lett. a), allegato alla S.C.I.A., deve contenere:
 - a) relazione tecnica illustrativa che descrive il progetto, i criteri utilizzati per la localizzazione dell'infrastruttura di ricarica, gli aspetti dell'inserimento sul territorio, le interferenze, le caratteristiche prestazionali, i lavori necessari e i tempi previsti, la funzionalità e la gestione delle infrastrutture di ricarica;
 - b) relazione sulle caratteristiche tecniche dell'Infrastruttura di ricarica contenente almeno le dimensioni, i colori, l'interfaccia con l'utente, gli standard delle prese, le modalità di accesso e pagamento, eventuale upgradabilità del software del sistema di gestione, smaltimento delle apparecchiature a fine vita;
 - c) cronoprogramma dei lavori;
 - d) piano di gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica, dal quale si evinca la garanzia della gestione della rete realizzata per tutto il periodo di autorizzazione/concessione;
 - e) elaborati grafici, come di seguito specificati:
 - inquadramento urbanistico con l'esatta indicazione dell'area interessata dall'intervento;
 - planimetria in scala non inferiore a 1:200, corredata da due o più sezioni atte ad illustrare i profili significativi dell'intervento, anche in relazione al terreno, alle strade e passi carrabili, pali, alberi, segnaletica, impianti semaforici, manufatti ed altri ingombri (situati a una distanza inferiore di 10 m), prima e dopo l'intervento;
 - planimetrie e sezioni in cui sono riportati i tracciati dell'impianto di ricarica, gli scavi necessari per l'allocazione dei cavi, la localizzazione del punto di presa dell'energia elettrica e dell'infrastruttura;
 - particolari costruttivi;

- planimetria con le dimensioni delle aree di sosta e l'indicazione della segnaletica orizzontale e verticale;
- documentazione fotografica dei luoghi prima e dopo l'intervento (Rendering);
- scheda tecnica dell'impianto proposto con le caratteristiche tecnologiche (prese e modi) e dimensionali.

Articolo 8

(Istruttoria della richiesta di installazione/S.C.I.A.)

1. L'ufficio competente a ricevere la richiesta procede all'istruttoria e alla definizione del procedimento.
2. L'ufficio, ricevuta la richiesta, provvede alla necessaria attività istruttoria e in particolare:
 - a) verifica la regolarità e completezza degli atti;
 - b) qualora, fermo restando quanto previsto al precedente comma 1, risultino errati o mancanti uno o più elementi della richiesta, invita il richiedente, con raccomandata postale con avviso di ricevimento, o con PEC, a integrare o correggere la stessa non oltre il termine di 30 (trenta) giorni, decorso inutilmente il quale la richiesta si intende rigettata;
 - c) convoca ai sensi dell'articolo 14 e seguenti della legge n. 241 del 1990, e s.m.i., la Conferenza di Servizi per l'acquisizione degli atti di assenso comunque denominati o dei pareri di altri uffici e amministrazioni, ovvero per l'esecuzione delle verifiche preventive, prescritti dalla normativa vigente in materia. I termini per la convocazione della Conferenza di Servizi decorrono dalla data di presentazione della richiesta.

Articolo 9

(Rilascio dell'autorizzazione/concessione)

1. L'ufficio competente dispone con determinazione dirigenziale la chiusura della Conferenza di Servizi di cui al precedente articolo 8, comma 2, lett. c), e, accertata la presenza delle condizioni prescritte, autorizza il piano delle installazioni, ovvero rigetta la richiesta, dandone comunicazione formale al richiedente.
2. Con la medesima determinazione dirigenziale di cui al comma 1, l'ufficio competente rilascia la concessione/autorizzazione all'occupazione degli spazi e delle aree pubbliche, ovvero delle aree private soggette a servitù di pubblico passaggio, oggetto della richiesta.
3. Il Dipartimento Mobilità e Trasporti entro e non oltre 15 giorni dalla chiusura della Conferenza di Servizi con propria determinazione dirigenziale provvede ad istituire la relativa disciplina di traffico.

Articolo 10

(Durata dell'autorizzazione/concessione)

1. La concessione/autorizzazione all'occupazione di spazi e aree pubbliche, nonché di aree private soggette a servitù di pubblico passaggio, è rilasciata per un periodo di 6 anni, con scadenza al 31 dicembre del sesto anno.
2. Al termine del periodo di concessione/autorizzazione - ove l'operatore non faccia richiesta per un'ulteriore autorizzazione - l'Amministrazione potrà chiedere la rimozione delle infrastrutture di ricarica con ripristino dello stato iniziale dei luoghi, a cura e spese dell'operatore, o acquisirla al proprio patrimonio senza ulteriori oneri.

Articolo 11

(Modifica, sospensione e revoca dell'autorizzazione/concessione)

1. Per sopravvenute ragioni di pubblico interesse e in qualsiasi momento, l'autorizzazione/concessione può essere modificata, sospesa o revocata, con provvedimento motivato, nel rispetto delle norme generali sull'azione amministrativa stabilite dalla legge.
2. In caso di modifica d'ufficio, è fatto obbligo al gestore di provvedere, a sue spese, all'adeguamento richiesto, compreso l'eventuale spostamento dell'impianto.
3. La modifica d'ufficio e la sospensione sono comunicate, tramite raccomandata postale con avviso di ricevimento, o con PEC. L'avvio del procedimento di revoca è comunicato al concessionario, ai sensi degli articoli 7 e 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241. Il provvedimento di revoca è notificato secondo le procedure di legge, con l'indicazione dell'autorità cui è possibile ricorrere e del termine per la presentazione del ricorso.

Articolo 12

(Agevolazioni)

1. Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento si richiamano le disposizioni in materia di occupazioni suolo pubblico (OSP) e del canone (COSAP) dettata dalla deliberazione di Assemblea Capitolina n. 39/2014 e dalla deliberazione di Consiglio Comunale n. 54/2010.

Articolo 13

(Obblighi dell'operatore/gestore)

1. L'operatore/gestore, a seguito del rilascio dell'autorizzazione/concessione di cui all'articolo 9, provvede, senza indugi, a sua cura e spese, a:

- a) richiedere ai Municipi territorialmente competenti le autorizzazioni necessarie per l'esecuzione dei lavori e delle opere dirette alla realizzazione dei punti di ricarica e alla connessione alla rete elettrica;
 - b) eseguire i lavori necessari per il ripristino dello stato dei luoghi, come il rifacimento delle pavimentazioni stradali, dei marciapiedi, cordoli o simili;
 - c) installare la segnaletica orizzontale e verticale indicata all'articolo 17;
 - d) completare il piano di installazione dei punti di ricarica autorizzati per ciascun Lotto, entro 180 giorni dalla ricezione del provvedimento autorizzatorio;
 - e) attivare il servizio di ricarica entro 20 giorni dal completamento del piano di installazione di cui alla lettera d), comma 1, del presente articolo, dandone tempestiva comunicazione al Dipartimento Mobilità e Trasporti;
 - f) presentare al Dipartimento Mobilità e Trasporti i certificati di collaudo dei punti di ricarica realizzati;
 - g) garantire il funzionamento giornaliero di almeno il 90% dei punti di ricarica.
2. L'operatore/gestore è tenuto a inviare al Dipartimento Mobilità e Trasporti, entro il sedicesimo giorno dalla fine di ciascun semestre solare, un rapporto che indichi:
- a) il numero di ricariche effettuate su base mensile;
 - b) il numero di giorni di inattività del punto di ricarica e la motivazione dell'inattività.
3. Essere in regola con la normativa fiscale.

Articolo 14

(Controlli e sanzioni)

1. Al fine di verificare il rispetto degli obblighi dell'operatore/gestore, dei requisiti tecnici dei punti di ricarica, nonché il corretto funzionamento delle parti elettriche e meccaniche dei punti di ricarica (es. linee elettriche, quadri di alimentazione), il Dipartimento Mobilità e Trasporti effettua periodicamente controlli a campione, anche mediante test di funzionalità sui componenti.
2. Ai sensi dell'articolo 7bis del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, si applicano le seguenti sanzioni amministrative pecuniarie:
 - a) Euro 300,00 per l'inosservanza degli obblighi prescritti dall'articolo 13, comma 1, lettere b), c) e f);
 - b) Euro 150,00 per ogni mancato invio del rapporto di cui all'articolo 13, comma 2, entro il termine prescritto;
 - c) Euro 500,00 a semestre, per ogni punto di ricarica, in caso di mancato rispetto del termine prescritto dall'articolo 13, comma 1, lettera d) e incameramento della polizza fideiussoria a garanzia;
 - d) Euro 50,00 per ogni giorno successivo di ritardo nell'attivazione del servizio di ricarica di cui all'articolo 13, comma 2, lettera e), per ciascun punto di punto di ricarica inattivato;

- e) Euro 60,00 per ogni giorno in cui non viene garantito il funzionamento giornaliero di almeno il 90% dei punti di ricarica;
- f) Euro 200,00, a semestre, nel caso in cui il punto di ricarica risulti inattivo per un periodo superiore a 3 mesi, anche non continuativi, nell'arco dell'anno solare, e l'operatore/gestore non abbia fornito adeguata motivazione al Dipartimento Mobilità e Trasporti.
3. Nel caso in cui la violazione dell'obbligo di cui all'articolo 13, comma 1, lett. d), si protragga per oltre un anno per cause riconducibili a responsabilità dell'operatore/gestore e interessi la mancata installazione di oltre 5 punti di ricarica per singolo Lotto, l'Amministrazione procede alla revoca di tutte le autorizzazioni concesse e all'acquisizione dei relativi impianti di ricarica, eventualmente già installati, al patrimonio di Roma Capitale.
4. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano nel rispetto delle disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni, e della deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 10 del 12 marzo 2015.

Articolo 15

(Localizzazione delle infrastrutture di ricarica)

1. Il numero di Ambiti di Piano e il fabbisogno minimo di infrastrutture di ricarica per ciascuna zona del PGTU sono indicati nella sottostante tabella.

Fascia PGTU	Sup. Totale (kmq)	Sup. area urban. (Kmq)	Pop. (ab)	Densità popolazione (ab/kmq urbanizz.)	Addetti 2016	Densità addetti (addetti/sup. urbaniz.)	Indicatori piano 2020	
							Colonnine	Ambiti
	1	2	3	4 = (3/2)	5	6 = (5/2)	7	8
Mura Aureliane	14,3	7	107.247	15.321	198.309	28330	112	50
Anello ferroviario	33,7	15	346.215	23.081	259.928	17329	147	76
Fascia Verde	109,4	40	823.882	20.597	267.285	6682	151	79
GRA	186,8	78	805.892	10.332	287.950	3692	163	68
Confine comunale	850,7	121	634.446	5.243	188.369	1557	107	34
Ostia e Acilia	88,8	29	273.879	9.444	36.223	1249	20	15
TOTALE	1283,7	290	2.991.561	10.316	1.238.064	4269	700	322

2. Le infrastrutture di ricarica devono essere posizionate in modo da garantire una distanza con il ciglio del marciapiede non inferiore a 70 cm e in modo da non limitare la sicurezza dei pedoni.

3. Nelle carreggiate stradali non già interessate da disciplina della sosta, possono essere autorizzate infrastrutture relative alla ricarica per veicoli ad alimentazione elettrica esclusivamente all'interno di un progetto per l'istituzione della sosta relativo al tratto stradale interessato.
4. Le aree così delimitate possono interessare aree di sosta già istituite sia tariffate che non tariffate a rotazione anche oraria e non devono modificare la relativa segnaletica orizzontale degli stalli già implementati, ad eccezione del colore.

Articolo 16

(Caratteristiche tecniche dei punti di ricarica)

1. Nel rispetto di quanto stabilito dalla normativa europea e nazionale si definiscono i seguenti requisiti tecnici per i punti di ricarica.
2. Tutti i materiali e i componenti devono essere realizzati nel rispetto di quanto prescritto dalla legislazione tecnica vigente in materia e devono essere rispondenti agli standard fissati dagli organismi di normalizzazione europei e internazionali IEC (International Electrotechnical Commission) e CENELEC (Comité européen de normalisation électrotechnique) e alle corrispondenti norme recepite in ambito UNI, CEI.
3. Per ogni punto di ricarica deve essere previsto uno stallo di dimensioni adeguate, la ricarica deve avvenire esclusivamente tramite la presa e occupando lo stallo di ricarica adeguato.
4. Al fine di poter minimizzare l'impatto dell'utilizzo di suolo pubblico ogni punto di ricarica deve permettere la ricarica simultanea di almeno 2 veicoli.

a) PRESE/CONNETTORI

1. I punti di ricarica di potenza standard a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità di:
 - una presa del Tipo 2, come descritto nello standard EN62196-2, per la ricarica di autovetture e veicoli commerciali a quattro ruote;
 - una presa del Tipo 3A, come descritto nella norma EN62196-2, per la ricarica di ciclomotori, motocicli e quadricicli.
2. I punti di ricarica di potenza elevata devono essere dotati almeno di un connettore di tipo Combo 2, secondo la norma EN62196-3, per la ricarica a corrente continua (DC).
3. Al fine di garantire un accesso il più ampio possibile e non discriminatorio, i sistemi di elevata potenza devono essere dotati, oltre a quanto definito al punto precedente, anche di:
 - un connettore del Tipo 2 secondo la norma EN62196-2, per la ricarica a corrente alternata (AC);

- un connettore di tipo CHAdEMO, secondo la norma EN62196-3, per la ricarica a corrente continua (DC).

b) REQUISITI DI SICUREZZA

1. Tutte le prese devono essere dotate di sistema di protezione antivandalo in grado di proteggere la presa quando la stazione è in condizioni di stand by e un sistema di blocco della spina che impedisce la disconnessione non autorizzata del connettore durante l'erogazione.
2. In particolare, la presa di Tipo 2 deve garantire i seguenti requisiti minimi di sicurezza:
 - contatto pilota CP per la verifica della connessione permanente delle masse del veicolo all'impianto di terra e per la comunicazione tra la stazione e il veicolo;
 - contatto pilota PP per l'identificazione della taglia del cavo;
 - sistema di blocco anti-estrazione della spina, integrato con la funzione di blocco per l'apertura del coperchio;
 - switch integrati per il controllo della presa (inserimento blocco, chiusura del coperchio);
 - grado di protezione IPXXD.
3. Analogamente, le prese di Tipo 3A devono rispettare i seguenti requisiti minimi di sicurezza:
 - contatto pilota CP per la verifica della connessione permanente delle masse del veicolo all'impianto di terra e per la comunicazione tra la stazione e il veicolo;
 - sistema di blocco anti-estrazione della spina, integrato con la funzione di blocco per l'apertura del coperchio;
 - switch integrati per il controllo della presa (inserimento blocco, chiusura del coperchio);
 - grado di protezione IPXXD.

c) COMUNICAZIONE CON IL VEICOLO

1. Il sistema di ricarica deve permettere la comunicazione con il veicolo secondo i seguenti protocolli:
 - Ricarica in AC per autovetture e veicoli commerciali: comunicazione in modo 3 secondo la IEC 61851-1 (PWM);
 - Ricarica in AC per ciclomotori, motocicli e quadricicli: comunicazione in modo "semplificato" secondo la IEC 61851-1;
 - Ricarica in DC CCS Combo 2: comunicazione in PLC secondo la DIN SPEC 70121 (a tendere, secondo la ISO 15118);
 - Ricarica in DC CHAdEMO: comunicazione in CAN secondo la IEC 61851-24.
2. Il sistema di ricarica deve essere connesso ad un sistema di controllo (backend) che permetta di svolgere al minimo le seguenti funzioni in real-time:

- verifica del corretto funzionamento (disponibilità);
 - verifica dello stato di occupazione;
 - riconoscimento dell'utente;
 - abilitazione/inibizione della carica;
 - lettura dei parametri elettrici in fase di carica.
3. La comunicazione tra sistema di ricarica e sistema di controllo deve avvenire tramite un protocollo che sia il più possibile aperto, flessibile e condiviso e che presenti già una sensibile diffusione sul mercato, in modo da facilitare l'implementazione progressiva di una infrastruttura completamente interoperabile.
 4. Il sistema di ricarica deve prevedere tutti gli accorgimenti tecnici necessari per una efficace connessione alla Piattaforma Unica Nazionale (PUN).

d) ACCESSO ALLA RICARICA

1. L'articolo 4, comma 9, della Direttiva 2014/94/UE specifica che tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico devono prevedere modalità di ricarica ad hoc per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati.
2. Il sistema di ricarica deve essere accessibile 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 e non deve prevedere alcun blocco fisico che non sia rimovibile tramite il sistema di controllo remoto (è fatto divieto, ad esempio, di utilizzare chiavi fisiche per l'accesso).
3. Il sistema di ricarica deve adottare soluzioni per l'accesso e il pagamento che siano:
 - interoperabili;
 - funzionali;
 - semplici da utilizzare;
 - facilmente reperibili;
 - integrati con altri servizi di mobilità presenti sul territorio;
 - aggiornati e basati sulle più recenti soluzioni tecnologiche disponibili sul mercato, con particolare riferimento ad applicativi web/smartphone, a sistemi di pagamento digitale e a piattaforme che aggregano diversi operatori.
4. Il sistema di ricarica deve permettere:
 - accesso e pagamento per utenti dotati di contratto con il fornitore del servizio di ricarica;
 - accesso e pagamento per utenti occasionali, in conformità con quanto stabilito dalla Direttiva 2014/94/UE. In questi termini, e come stabilito dal PNIRE, deve essere garantita la possibilità di utilizzo dei comuni mezzi di pagamento o in forma diretta o, preferibilmente, attraverso applicativi web/smartphone e sistemi di pagamento digitale.

e) SERVIZI AUSILIARI

1. Il gestore del servizio di ricarica dovrà garantire al cliente finale, al minimo, i seguenti servizi:
 - geolocalizzazione dei punti di ricarica;
 - verifica dello stato e della disponibilità;
 - monitoraggio della carica;
 - possibilità di prenotazione;
 - visualizzazione dei costi di ricarica.

f) CONTATORI

1. In accordo con quanto definito dal PNIRE, tutti i punti di ricarica devono essere dotati di contatori intelligenti definiti all'Art. 2, paragrafo 28, della Direttiva Europea 2012/27/UE.
2. I sistemi di misurazione intelligente devono essere in grado di fornire informazioni dettagliate necessarie anche in tempo reale per contribuire alla stabilità della rete elettrica ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta e consentire una gestione sicura e flessibile dei dati.
3. Tutti i contatori devono rispettare i requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2 della Direttiva 2012/27/UE.
4. Tra le varie predisposizioni, i sistemi di misurazione devono:
 - fornire ai clienti finali informazioni sul tempo d'uso effettivo;
 - garantire la sicurezza dei contatori intelligenti e della comunicazione dei dati nonché la privacy dei clienti finali, in conformità della pertinente legislazione dell'Unione sulla protezione dei dati e la privacy;
 - essere predisposti alla rendicontazione dell'energia elettrica immessa nella rete dal cliente finale;
 - fornire i dati relativi all'immissione e al prelievo di energia elettrica al cliente finale in un formato facilmente comprensibile.
5. Con specifico riferimento all'utilizzo dei contatori e alla loro collocazione, deve essere garantito un modello di servizio "multivendor" nel rispetto dei principi di libertà di concorrenza e interoperabilità.

g) PIATTAFORMA UNICA NAZIONALE

1. Il sistema di ricarica deve prevedere tutti gli accorgimenti tecnici necessari per garantire un'efficace connessione alla Piattaforma Unica Nazionale (PUN) in conformità al punto 9 del PNIRE, in particolare ogni gestore è tenuto a trasmettere le seguenti informazioni minime:

- localizzazione;
- tecnologia utilizzata (tipologia di presa/e);
- potenza erogata (slow, quick, fast);
- tecnologia utilizzata per l'accesso alla ricarica (card proprietaria, carta di credito, altro);
- disponibilità accesso (24h/24, altro);
- identificativo infrastruttura;
- foto della localizzazione dell'infrastruttura;
- costi del servizio;
- stato del punto di ricarica (occupato, libero, prenotato, fuori servizio, in manutenzione);
- proprietario dell'infrastruttura (nome, indirizzo email, web, riferimento telefonico eventuale call center).

Articolo 17 *(Segnaletica)*

1. In applicazione dell'art.17 del D.Lgs. 257/2016 che integra le previsioni relative ai divieti di sosta di cui al comma 1 dell'art. 158 del Codice della Strada e vieta la sosta "negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica" si prevede l'installazione di opportuna segnaletica orizzontale e verticale, dettagliatamente descritta nel "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020".
2. In merito alla segnaletica orizzontale, si precisa che la delimitazione degli stalli è di colore bianco e al centro deve essere posizionato il logo di colore verde che indica il veicolo in ricarica.
3. Per evitare la sosta all'interno delle aree di ricarica da parte di veicoli alimentati da fonte non elettrica o di veicoli non connessi al sistema di ricarica la segnaletica verticale è costituita da un pannello composito recante il segnale di cui all'art. 120 comma 1 lettera a) del Regolamento di esecuzione del Codice della strada corredato della specifica indicazione 0-24 con la dicitura "eccetto veicoli in ricarica" e di un altro pannello contenente il numero degli stalli in cui vige la prescrizione.

Articolo 18 *(Norme transitorie)*

1. Gli operatori/gestori delle postazioni di ricarica che sono state attivate prima dell'entrata in vigore del presente Regolamento, a seguito della sottoscrizione di Protocolli di Intesa approvati dall'Amministrazione Capitolina, sono tenuti a regolarizzarne la gestione entro 180 giorni dall'approvazione del Regolamento, nonché

a comprovare il rispetto dei requisiti tecnici di cui all'articolo 7 presentando idonea documentazione al dipartimento Mobilità e Trasporti.

2. Nel caso in cui l'operatore/gestore non intenda continuare a gestire i punti di ricarica, precedentemente installati, deve inviare con raccomandata con avviso di ricevimento, o con PEC, espressa rinuncia al Dipartimento Mobilità e Trasporti entro i termini di cui al comma 1.
3. Nel caso di cui al comma 2 l'operatore/gestore è tenuto a rimuovere i punti di ricarica e a ripristinare lo stato iniziale dei luoghi a proprie spese.
4. Qualora dovesse verificarsi la necessità di far fronte ad una domanda superiore alle previsioni del "Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020" la Giunta Capitolina potrà autorizzare la realizzazione di punti di ricarica in quantità superiori ed in ambiti diversi da quanto stabilito dall'art. 2 del presente Regolamento.

Articolo 19

(Monitoraggio dell'attuazione del Piano Capitolino della Mobilità Elettrica)

1. Ai fini dell'attuazione del presente Regolamento e del conseguimento degli obiettivi indicati nel Piano Capitolino della Mobilità Elettrica, il Dipartimento Mobilità e Trasporti, seguendo le indicazioni di indirizzo dell'Assessorato alla Città in Movimento, promuove, nel termine di tre mesi, la costituzione di un tavolo tecnico permanente, con funzioni consultive, che coinvolga i principali Gestori operanti nel settore delle infrastrutture per ricarica di veicoli elettrici.
2. Il suddetto tavolo tecnico dovrà:
 - a. garantire un costante dialogo che evidenzi le principali criticità nell'attuazione del Piano Capitolino della Mobilità Elettrica e individui possibili soluzioni;
 - b. individuare proposte di modifica della collocazione degli Ambiti di Piano.

Procedutosi alla votazione nella forma come sopra indicata, il Presidente con l'assistenza dei Segretari dichiara che la proposta risulta approvata con 28 voti favorevoli e l'astensione del Consigliere Pelonzi.

Hanno votato a favore i Consiglieri Agnello, Angelucci, Ardu, Bernabei, Calabrese, Catini, Coia, De Priamo, De Vito, Di Palma, Diaco, Diario, Donati, Ferrara, Ficcardi, Grancio, Guadagno, Guerrini, Iorio, Pacetti, Paciocco, Penna, Politi, Seccia, Stefàno, Sturni, Terranova e Zotta.

La presente deliberazione assume il n. 48.

(OMISSIS)

IL PRESIDENTE
M. DE VITO - A. DE PRIAMO - E. STEFÀNO

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
M. TURCHI

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 12 maggio 2018 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 26 maggio 2018.

Li, 11 maggio 2018

SECRETARIATO GENERALE
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina
IL DIRETTORE
F.to S. Baldino