

ROMA



Protocollo RC n. 17921/2022

Deliberazione n. 116

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

Anno 2023

VERBALE N. 46

Seduta Pubblica del 13 giugno 2023

Presidenza: CELLI

L'anno 2023, il giorno di martedì 13 del mese di giugno, alle ore 14,03 nell'Aula Giulio Cesare di Palazzo Senatorio, in Campidoglio, si è adunata l'Assemblea Capitolina in seduta pubblica, previa trasmissione dell'avviso per le ore 14 dello stesso giorno, per l'esame degli argomenti iscritti all'ordine dei lavori.

Partecipa alla seduta il sottoscritto Vice Segretario Generale Vicario, dott. Gianluca VIGGIANO.

Assume la Presidenza dell'Assemblea Capitolina la Presidente Svetlana CELLI, la quale dichiara aperta la seduta e dispone che si proceda all'appello, ai sensi dell'art. 35 del Regolamento del Consiglio Comunale.

(OMISSIS)

Alla ripresa dei lavori – sono le ore 15,07 – la Presidente dispone che si proceda al terzo appello.

Eseguito l'appello, la Presidente comunica che sono presenti i sotto riportati n. 24 Consiglieri:

Alemanni Andrea, Amodeo Tommaso, Baglio Valeria, Barbati Carmine, Battaglia Erica, Biolghini Tiziana, Bonessio Ferdinando, Celli Svetlana, Ciani Paolo, Corbucci Riccardo, Fermariello Carla Consuelo, Lancellotti Elisabetta, Luparelli

Alessandro, Marinone Lorenzo, Melito Antonella, Michetelli Cristina, Nanni Dario, Palmieri Giammarco, Pappatà Claudia, Parrucci Daniele, Stampete Antonio, Tempesta Giulia, Trabucco Giorgio e Zannola Giovanni.

Assenti il Sindaco Roberto Gualtieri e i seguenti Consiglieri:

Angelucci Mariano, Barbato Francesca, Bordoni Davide, Carpano Francesco Filippo, Casini Valerio, Caudo Giovanni, Cicculli Michela, Converti Nella, De Gregorio Flavia, De Santis Antonio, Di Stefano Marco, Diaco Daniele, Erbaggi Stefano, Ferrara Paolo, Ferraro Rocco, Leoncini Francesca, Masi Mariacristina, Meleo Linda, Mussolini Rachele, Quarzo Giovanni, Raggi Virginia, Rocca Federico, Santori Fabrizio e Trombetti Yuri.

La Presidente constata che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi.

Partecipa alla seduta, ai sensi dell'art. 46 del Regolamento, l'Assessore Patanè Eugenio.

(OMISSIS)

La Presidente pone quindi in votazione, con procedimento elettronico, la 53^a proposta nel sotto riportato testo, così come emendato:

53^a Proposta (Dec. G.C. n. 32 del 10 giugno 2022)

Abrogazione del Regolamento per la realizzazione e la gestione degli impianti di pubblico accesso adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica, approvato con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 48 del 19 aprile 2018.

Approvazione del Regolamento per l'installazione e la gestione dei dispositivi adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica lungo strade pubbliche e private aperte al pubblico transito, aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e aperte all'uso pubblico.

Premesso che

sulla base dei dati rilevati dai monitoraggi validati dall'A.R.P.A. Lazio sede di Roma, è stato più volte constatato il superamento del valore limite di inquinanti di cui al D.Lgs. n. 155/2010;

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;

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;

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 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;

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;

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 (cento) a cura di Enel S.p.A. e 100 (cento) a cura di Acea S.p.A.;

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;

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;

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 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;

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;

in attuazione dell'art. 17 septies della Legge 134/2012, con D.P.C.M. del 26 settembre 2014 (pubblicato in G.U del 2 dicembre 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;

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 punto 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;

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";

con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 14 del 22 febbraio 2022 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), che individua tra le leve strategiche la promozione della mobilità elettrica in ambito urbano;

con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 48 del 19 aprile 2018 è stato approvato il "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, il quale prevede un procedimento amministrativo basato su richieste di singoli operatori per lotti di quaranta dispositivi di ricarica, liberamente individuati nell'ambito distributivo delle zone di P.G.T.U.;

la Legge 120/2020 e ss.mm.ii., all'art. 57 ha previsto la semplificazione delle norme per la realizzazione di punti e stazioni di ricarica di veicoli elettrici.

Preso atto che

a seguito delle proposte pervenute dagli Operatori, sono state indette, convocate e concluse le seguenti Conferenze di Servizi:

- Enel X lotti 1 - 3 (120 impianti di ricarica proposti) approvati 90 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 828 del 16 ottobre 2018 (3 impianti non possono essere realizzati);
- Enel X lotti 4 - 5 (80 impianti di ricarica proposti) approvati tutti gli impianti con Determinazione Dirigenziale n. 614 del 12 giugno 2019 (18 impianti non possono essere realizzati);
- Enel X lotti 6 - 15 (400 impianti di ricarica proposti) approvati 207 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 124 del 10 febbraio 2020;
- Axpo lotto 1 (40 impianti di ricarica proposti) approvati tutti gli impianti con Determinazione Dirigenziale n. 615 del 12 giugno 2019 (8 impianti non possono essere realizzati);
- On Sharing lotti 1 - 3 (120 impianti di ricarica proposti) approvati 23 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 264 del 10 marzo 2020; (3 impianti non possono essere realizzati);
- Enel X lotti 1 - 3 bis (30 impianti di ricarica proposti) approvati 10 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 212 del 28 febbraio 2020; (1 impianto non può essere realizzato);
- Be Charge lotti 1 - 4 (160 impianti di ricarica proposti) approvati 56 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 570 del 16 giugno 2020;
- Acea Innovation S.r.l. lotti 1 - 5 (200 impianti di ricarica proposti) approvati 115 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 1122 del 10 novembre 2020 e 19 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 62 del 20 gennaio 2021, per un totale di 134 impianti approvati;
- On Sharing S.r.l. Lotti 1 - 3 bis (97 impianti di ricarica proposti) approvati 49 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 445 del 23 aprile 2021;
- Acea Innovation S.r.l. lotti 6 - 13 (320 impianti di ricarica proposti) approvati 162 impianti con Determinazione Dirigenziale n. 911 del 12 agosto 2021;
- Be Charge S.r.l. lotti 1 - 4 bis (104 impianti di ricarica proposti) approvati 59 con Determinazione Dirigenziale n. 1124 del 7 ottobre 2021;

per un totale di 1671 impianti di ricarica proposti dalle società, di cui autorizzati in Conferenza di Servizi solamente 877 (623 già installati e i restanti 254 in fase di posa in opera);

alla data del 5 aprile 2022, 794 impianti dei menzionati 1671 proposti non sono stati autorizzati per varie motivazioni, fra le quali:

- Parere contrario della Polizia Locale per scarsa ampiezza del marciapiede.
Il Comando Generale della Polizia Locale ha espresso parere negativo per molti impianti di ricarica in quanto il passaggio pedonale utile di m. 2 previsto dall'art. 20 del Codice della Strada non era stato rispettato e pertanto si è giunti ad esiti negativi, da parte degli Uffici municipali, in ordine al rilascio della licenza di apertura cavi.
- Pareri negativi da parte della Sovrintendenza Capitolina per eccessivo ingombro manufatti di servizio.
Numerosi impianti non sono stati approvati a seguito del parere negativo espresso dalla Sovrintendenza Capitolina. La Sovrintendenza ha suggerito tipologie e collocazioni degli impianti di ricarica più compatibili con il decoro dei luoghi e col rispetto della qualità storica, architettonica ed urbana di Roma, riscontrando inadeguatezza di alcune proposte progettuali, in relazione alla particolare rilevanza storico -ambientale dei luoghi.
- Carenze progettuali.
Si è riscontrato uno scarso dettaglio degli elaborati progettuali che ha portato ad un impegno straordinario in termini di sopralluoghi, con conseguente aggravio dell'attività istruttoria.
- Luoghi pubblici in concessione a privati.
È emerso che diversi impianti proposti in Conferenza di Servizi erano ricompresi in aree private non ancora acquisite al patrimonio capitolino.
- Mancato coordinamento in fase di scelta dei siti con la società distributrice di energia elettrica con gravi difficoltà in fase di alimentazione e allaccio.
- Ritardi nei tempi di rilascio dell'autorizzazione all'apertura dei cavi.
- Incertezza sui tempi di realizzazione;

a seguito delle suddette riscontrate criticità, l'Assessore alla Mobilità - a conferma di molteplici direttive verbali impartite sin dall'inizio della Consiliatura - con nota prot. QG 13137/2022, ha richiesto agli Uffici del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, la predisposizione di un nuovo regolamento, allo scopo di una più efficace promozione della mobilità multimodale, inclusiva e aperta all'innovazione tecnologica finalizzata a incrementare la disponibilità del servizio di ricarica dei veicoli elettrici e ottenere una riduzione delle emissioni inquinanti, per garantire nuovo impulso allo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici, al fine di conseguire i seguenti obiettivi:

- snellimento dell'iter amministrativo di concessione degli impianti di ricarica, con particolare riferimento al coordinamento con la fase di autorizzazione degli scavi rilasciata dalle competenti strutture municipali;
- localizzazione e quantificazione periodica, da parte dell'Amministrazione, dei fabbisogni di impianti di ricarica in coerenza con gli strumenti di pianificazione e con gli sviluppi della rete di distribuzione, al fine di garantire un numero adeguato di stalli in funzione della domanda e delle finalità di progressivo rinnovo del parco dei veicoli circolanti;

- individuazione dei soggetti destinatari di provvedimenti concessori mediante procedure competitive ad evidenza pubblica;
- definizione di criteri per l’installazione degli impianti di ricarica in zone aventi particolare rilevanza storico-ambientale o particolari caratteristiche geometriche delle strade, garantendo comunque la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria;
- semplificazione delle procedure di aggiornamento dei requisiti tecnici degli impianti di ricarica;
- previsioni specifiche per l’installazione di impianti di ricarica in corrispondenza di stalli di sosta riservati ai veicoli per il trasporto pubblico non di linea o riservati a disabili;

gli Uffici del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti e i tecnici della Società Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., per il raggiungimento dei suddetti obiettivi, a seguito di una attività di confronto e verifica con i soggetti proponenti e con i funzionari della Sovrintendenza Capitolina, hanno, pertanto, elaborato lo schema del nuovo Regolamento, anche alla luce dei contributi della Sovrintendenza Capitolina ha di cui alla nota prot. QG/18025/2020, sulla base dei seguenti criteri:

- concordamento, attraverso specifica convenzione, con il Distributore (DSO) di tutte le attività inerenti ai piani di sviluppo della rete di distribuzione delle linee elettriche necessarie alla connessione dei dispositivi di ricarica;
- dotazione, per la città, di impianti di ricarica “diffusi” nel territorio attraverso una quantificazione periodica dei fabbisogni sulla base di zone e aree del territorio, sulla cui base indire procedure competitive per la selezione di soggetti destinatari di concessione all'esito della successiva presentazione di progettazioni da sottoporre ad istruttoria mediante Conferenza di Servizi;
- semplificazione del procedimento amministrativo mediante un unico provvedimento di concessione, comprensivo anche di licenza di apertura dei cavi stradali;
- salvaguardia delle strade pubbliche da una occupazione indiscriminata e non equilibrata, mantenendo una adeguata distanza tra gli impianti di ricarica, con garanzia del mantenimento degli standard di parcheggio gratuito;
- tutela delle zone di pregio storico architettonico paesistico sottoponendole ad una disciplina dedicata;
- certezza di tempistiche procedurali e di realizzazione degli impianti.

Atteso che

in data 1 giugno 2022 il Direttore della Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ha espresso il parere che di seguito si riporta: “Ai sensi e per gli effetti dell’articolo 49, comma 1, del Testo Unico delle leggi sull’Ordinamento degli Enti Locali di cui al D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.”

Il Direttore

F.to: F.S. Pellegrini;

in data 1 giugno 2022 il Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ha attestato, ai sensi dell'articolo 30, comma 1, lettere i) e j), del Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e Servizi, la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'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. Fatello;

in data 9 giugno 2022 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. n. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione di cui in oggetto."

Il Ragioniere Generale

F.to: M. Iacobucci.

Considerato che

la proposta, in data 10 giugno 2022, è stata trasmessa ai Municipi per l'espressione del parere da parte dei relativi Consigli, ai sensi dell'art. 6 del Regolamento del Decentramento Amministrativo;

i Consigli dei Municipi I, II e VIII non hanno fatto pervenire alcun parere;

i Consigli dei Municipi III, VII, XII, hanno trasmesso il parere oltre il termine previsto;

i Consigli dei Municipi V, VI e XI, con deliberazione in atti, hanno espresso parere favorevole senza osservazioni;

i Consigli dei Municipi IV, IX, X, XIII, XIV e XV, con deliberazione in atti, hanno espresso parere favorevole con le seguenti osservazioni:

Municipio IV

Osservazione 1:

"Art. 2, comma 1, sostituire 'sentito il Municipio' con 'd'intesa con il Municipio'".

Osservazione non accolta in quanto nella predisposizione periodica dei fabbisogni di dispositivi di ricarica si raccoglieranno i pareri dei singoli Municipi, con parere non vincolante in relazione al contemperamento di tutte le altre esigenze pubbliche, ivi compresa la potenzialità distributiva dell'energia elettrica.

La cadenza periodica di pubblicazione di procedure competitive assicura comunque, in modo dinamico ed organico, il recepimento di tutte le esigenze del territorio in un quadro coerente.

Municipio IX

Osservazione 1:

"In relazione agli artt. 8 e 9, la Commissione V Bilancio, Patrimonio, Personale, Regolamenti, Affari Generali invita a specificare nel Regolamento in oggetto, oppure in

sede di redazione del bando, come sarà regolamentato l'eventuale smantellamento dell'impianto in caso di termine concessione, o revoca, nel caso in cui non sia rinnovata la concessione medesima al concessionario in scadenza onde evitare la diffusione sul territorio di aree di ricarica in disuso o obsolete”.

Osservazione non accolta in quanto non essendo previsto il rinnovo della concessione, l'operatore deve, alla scadenza dei dieci anni o al ricorrere delle fattispecie dell'art. 9, smantellare, con oneri a proprio carico, l'impianto e smaltire, nei modi di legge, i relativi rifiuti. In ogni caso, tale obbligo sarà esplicitamente inserito nel bando di cui all'art. 3.

Municipio X

Osservazione 1:

“Art. 2, comma 1. La dicitura ‘sentito il Municipio competente’ dovrebbe essere sostituita con ‘di concerto con il Municipio competente’”.

Osservazione non accolta, sia per il non accoglimento dell'omologo emendamento del Municipio IV, sia perché il “concerto” (con-“insieme”; certare “contendere”) riguarda atti alla cui volontà concorrono le volontà di più distinte Amministrazioni.

Osservazione 2:

“Art. 3, comma 2. Il comma 2 andrebbe modificato in questo modo: (...) ‘lotti di infrastrutture di ricarica che rispettano, in prima applicazione, la seguente ripartizione territoriale’. Si ritiene, inoltre, che la tabellina con le infrastrutture di ricarica suddivise per zona di PGTU e le percentuali predeterminate, costituisce una prescrizione troppo rigida, che al mutare delle condizioni sarebbe poi difficile da cambiare, in quanto si richiederebbe una Deliberazione di Assemblea Capitolina.

Dopo la tabella inserire il seguente punto:

‘Il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti ridefinisce periodicamente, ogni tre anni, con proprio atto, le percentuali della tabella sopra riportata, alla luce dei risultati conseguiti e delle eventuali osservazioni provenienti dai Municipi e dalla cittadinanza’”.

Osservazione non accolta in quanto l'art. 2 già prevede un meccanismo flessibile e dinamico di determinazione dei fabbisogni di dispositivi di ricarica mediante provvedimento del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti.

Osservazione 3:

“Art. 7, comma 3. Si suggerisce di modificare l'art. 7, comma 3, aggiungendo la parte sottolineata “con espressa previsione di conclusione dei lavori entro 90 (novanta) giorni naturali e consecutivi dalla data della determinazione dirigenziale stessa. Aggiungere il seguente punto: nei 90 giorni non saranno computate eventuali sospensioni d'ufficio dell'esecuzione dei lavori, disposte dall'Amministrazione capitolina in sede di Conferenza di Servizi e/o successivamente ad essa”.

Osservazione non accolta in quanto la Conferenza di Servizi si svolge in fase istruttoria, prodromica all'emissione del provvedimento concessorio e non ha alcun ruolo in fase di esecuzione dei lavori.

Osservazione 4:

“È opportuno poi aggiungere i commi 3 bis e 3 ter come di seguito specificati: ‘comma 3bis. Saranno applicate le sospensioni di cui all’art. 8 comma 6 della D.C.S. n. 21/2016 e ss.mm.ii. I Municipi, in relazione alla specificità dei loro territori, hanno facoltà di approvare con proprio atto ulteriori prescrizioni e/o limitazioni ai lavori in determinati periodi dell’anno, in specifiche aree stradali chiaramente individuate; tale atto, ove prodotto in Conferenza dei Servizi varrà quale prescrizione vincolante per il concessionario’.

‘comma 3ter. Il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, in quanto Ufficio concedente, si occuperà di riscuotere dai concessionari i corrispettivi di cui all’art. 7, comma 2, del Regolamento per l’esecuzione ed il ripristino degli scavi stradali per la posa di canalizzazioni e relative opere civili e manufatti destinate alla fornitura di servizi a rete nel suolo, sottosuolo e soprassuolo di Roma Capitale, approvato con D.C.S. n. 21/2016 e ss.mm.ii., nonché del canone stabilito dal Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale per l’occupazione di suolo pubblico di cui all’articolo 1, comma 819, lettera a), della Legge 27 dicembre 2019, n. 160, approvato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21/2021’”.

Osservazione non accolta in quanto sono sempre fatte salve ragioni di pubblico interesse alle quali il Concessionario deve comunque ottemperare.

Osservazione 5:

“Art. 11, comma 1, lett. a) Si suggerisce di modificare la lettera a) secondo il testo che segue. ‘Comunicare al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, al Comando di Polizia Locale e al Municipio territorialmente competenti la data di effettivo inizio dei lavori’”.

Osservazione accolta.Osservazione 6:

“Art. 11, comma 1, lettera d) Alla fine del periodo si propone di aggiungere: ‘I lavori di installazione delle colonnine e di allaccio da parte del distributore debbono essere eseguiti senza soluzione di continuità e nel minor tempo possibile; ogni ingiustificata interruzione dei lavori costituisce violazione punibile con la sanzione di cui al successivo art. 12, comma 2, lettera a)’”.

Osservazione non accolta sia per l’indeterminatezza della formulazione sia perché al comma primo lett. d) dell’art. 11 è prescritto il completamento dei lavori di installazione nel termine di novanta giorni.

Osservazione 7:

“Art. 11, comma 1, lett. e) Alla fine del periodo si propone di aggiungere: ‘secondo le modalità stabilite dalla D.C.S. n. 21/2016 e ss.mm.ii. e relativi allegati, nonché delle eventuali ulteriori prescrizioni stabilite in Conferenza dei Servizi in relazione alla specificità dei luoghi; tali prescrizioni aggiuntive dovranno essere esplicitamente riportate nella determinazione dirigenziale di autorizzazione/concessione rilasciata dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti; il ripristino dello stato dei luoghi dovrà essere eseguito una sola volta a completamento di tutti i lavori necessari’”.

Osservazione non accolta in quanto il provvedimento concessorio di cui all’art. 7 è emesso all’esito dell’istruttoria ex art. 6, sulla base di specifica Conferenza di servizi decisoria.

Osservazione 8:

“Art. 12, comma 1, lettera a)

Dovrebbe comprendere anche la violazione dell’art. 11, comma 1, lettere c) ed e)”.

Osservazione accolta.Osservazione 9:

“Art. 12, comma 1, lettera c)

Non è chiaro a quale violazione si riferisce: non è chiaro in particolare se si riferisca alla violazione di cui alla lettera f) piuttosto che a quella di cui alla e)”.

Osservazione accolta: la violazione è per la lettera f).

Osservazione 10:

“Art. 12, comma 1, lettera f)

Lascia perplessi la possibilità che la norma, di fatto, comporti una sostanziosa riduzione della sanzione di cui alla precedente lettera e), nel caso in cui il periodo di inattività risulti lunghissimo (oltre tre mesi, ma la sanzione è addirittura su base semestrale). Per simili eventualità, andrebbe piuttosto prevista la revoca della concessione salvo il risarcimento del maggior danno e, in ogni caso, andrebbe chiarito che le sanzioni di cui alla lettera e) e alla lettera f) si intendono cumulabili”.

Osservazione non accolta in quanto l’elenco delle fattispecie sanzionabili non è alternativo ma la violazione contestuale delle medesime implica la cumulatività della sanzione.

Osservazione 11:

“Art. 12, comma 4. Alla fine del periodo aggiungere: ‘Restano ferme le eventuali ulteriori e/o maggiori sanzioni previste dal Regolamento per l’esecuzione ed il ripristino degli scavi stradali per la posa di canalizzazioni e relative opere civili e manufatti destinate alla fornitura di servizi a rete nel suolo, sottosuolo e soprassuolo di Roma Capitale, approvato con D.C.S. n. 21/2016 e ss.mm.ii., nonché dal Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale per l’occupazione di suolo pubblico di cui all’articolo 1, comma 819, lettera a), della Legge 27 dicembre 2019, n. 160, approvato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21/2021”’.

Osservazione non accolta in quanto la disposizione si riferisce alla disciplina applicabile alla procedura sanzionatoria, in disparte aperture di cavi stradali, normati dallo specifico Regolamento capitolino.

Osservazione 12:

“Art. 15, comma 2. Si suggerisce la modifica aggiungendo il termine anche nella prima parte del comma. ‘La manleva a favore dell’Amministrazione capitolina si applica anche in caso di danneggiamento per qualsivoglia motivo dell’infrastruttura di ricarica (...)”’.

Osservazione non accolta, sia perché il comma primo presenta già ampia latitudine applicativa sia perché l’inserimento della congiunzione “anche” introdurrebbe un elemento di indeterminatezza.

Osservazione 13:

“Art. 17, comma 2. Si suggerisce di modificare la disposizione sostituendo le parole: ‘art. 13 comma primo, lett. d)’ con le parole: ‘art. 13, comma primo, lett. d) ed e)’”.

Osservazione accolta.

Municipio XIIIOsservazione 1:

“Art. 7: Rilascio della concessione. Al comma 5, dopo la lettera e), inserire la lettera f):
‘f) Piano delle Manutenzioni 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 alla gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica”.

Osservazione accolta, escludendo le parole “con l’indicazione del soggetto che provvederà della gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica”, in quanto trattasi dello stesso Concessionario di cui alla determinazione dirigenziale ex art. 7 comma secondo.

Osservazione 2:

“Art. 11, comma 1: Obblighi del concessionario. Dopo la lettera g) inserire le lettere h, i, j):

‘h) di impegnarsi a sostituire il manufatto in caso di suo degrado o non idoneità all’uso e al rifacimento della segnaletica orizzontale e/o verticale in caso di suo deperimento e, ciò, anche su invito dell’Amministrazione comunale;

i) di impegnarsi a lasciare libero il suolo ogni qualvolta l’Amministrazione e/o gli Enti erogatori di servizi debbano intervenire con lavori sia programmati che di pronto intervento;

j) di assumersi totalmente le spese della rimozione e l’assunzione dei costi di rimozione nel caso in cui, per gli interventi sopra citati, l’Amministrazione o un Ente erogatore di servizi siano costretti a rimuovere in prima persona le strutture”.

Osservazione non accolta in quanto dette obbligazioni sono già ricomprese nelle previsioni di cui all’art. 9 dello schema di Regolamento.

Osservazione 3:

“Art. 13. Caratteristiche tecniche dei dispositivi di ricarica. Dopo il comma 4 inserire il punto 5:

‘5. La pubblicità e/o la “brandizzazione” sulle strutture soggette al presente Regolamento è, eventualmente, consentita solo previa autorizzazione degli uffici competenti laddove la “fascia sommitale” dedicata (così come concessa all’art. 16, comma 2, lettera b), superasse 1/5 dell’altezza della colonnina”.

Osservazione non accolta per incompatibilità sia con la disciplina in materia di impianti pubblicitari, sia – per impianti ricadenti nelle aree di cui all’art. 16 – con il D.Lgs. 42/2004 e altri provvedimenti di tutela.

Municipio XIV

Osservazione 1:

“All’art. 5 comma 1 lett. d) punto 3 e 4 prevedere successivamente ad ‘impianti semaforici’ la seguente dicitura ‘accessi scolastici, accessi ospedalieri, manufatti ed altri ingombri (situati ad una distanza di 10 m)’.

‘1) Inserire l’ipotesi di cui alla lettera h) del comma 1 dell’art. 11 “h) mantenere il dispositivo di ricarica in via ordinaria e straordinaria’.

‘2) Sostituire all’art.12 comma 1 lett. a) la frase “e g)” con “, g e h)””.

Osservazione accolta.

Osservazione 2:

“Si ritiene doveroso un chiarimento in relazione alla natura privata, o altresì pubblica dei dispositivi di ricarica da installare oggetto del Regolamento. Nel concreto, sembra opportuno specificare ulteriormente se il dispositivo rientri nel patrimonio di Roma Capitale anche in casi distinti dalla revoca della concessione”.

Osservazione non accolta, in quanto trattasi – come indicato dall’art. 7, comma secondo, e dall’art. 9 – di concessione di occupazione di strade pubbliche e private aperte al pubblico transito, aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e aperte all’uso pubblico ai fini di installazione di dispositivi di ricarica di operatori privati.

Osservazione 3:

“In conseguenza del chiarimento richiesto al punto 3), con specifica attenzione al caso in cui venga confermata la natura privata del dispositivo di ricarica, si suggerisce l’opportunità di inserire, all’interno del testo, la possibilità per il concessionario di ricorrere alla sponsorizzazione e alla c.d. brandizzazione – a favore di eventuali soggetti terzi interessati – del dispositivo di ricarica.

Altri regolamenti comunali prevedono infatti già uno strumento di sponsorizzazione/brandizzazione, che garantisce importanti entrate nelle casse comunali.

Pertanto, in virtù della titolarità privata del dispositivo, si ritiene di sottoporre la possibilità di attuare di un diverso sistema che preveda comunque una possibilità di sponsorizzazione e/o brandizzazione del dispositivo a terzi, con il riconoscimento, tramite il pagamento dei relativi oneri da parte però del concessionario, di un’entrata direttamente al Comune in linea con i regolamenti comunali in materia di pubblicità e relativi oneri;

In ogni caso, sia nel caso in cui il dispositivo fosse di natura privata che pubblica, sia nel caso in cui la sponsorizzazione fosse svolta direttamente per il marchio del concessionario che nel caso di operazione conto terzi, nei casi in cui la brandizzazione superasse i 30 cmq, ovvero nell’ipotesi in cui un soggetto terzo intenda apporre la propria pubblicità sulle predette colonnine di ricarica elettrica, si suggerisce di prevedere che ciò che sia consentito solo previa autorizzazione da parte degli uffici comunali competenti ”.

Osservazione non accolta per incompatibilità sia con la disciplina in materia di impianti pubblicitari, sia - per impianti ricadenti nelle aree di cui all’art.,16 - con D.Lgs. 42/2004 e altri provvedimenti di tutela, in disparte la formulazione dell’osservazione senza esplicitazione del testo emendato.

Municipio XV

Osservazione 1:

“In riferimento al nuovo Regolamento sugli impianti di ricarica per veicoli elettrici, si osserva quanto segue:

‘1. I Municipi, in quanto enti territoriali più vicini ai bisogni dei cittadini, dovrebbero essere coinvolti più approfonditamente nel meccanismo di pianificazione dei fabbisogni locali di cui all’art. 2, commi 1 e 2, con un ruolo attivo e non passivo, come indicato nel Regolamento. Tale ruolo dovrebbe potersi articolare in due fasi:

- a. ricognizione delle esigenze della popolazione e proposizione attiva al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti della localizzazione dei nuovi impianti sul proprio territorio, sempre rispettando la tabella di cui all’art. 3, comma 2;
- b. stipula autonoma, con parere del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, di protocolli d’intesa con uno o più C.P.O. per l’installazione sul territorio municipale di impianti di ricarica, secondo i criteri territoriali riportati nella tabella di cui all’art. 3, comma 2”.

Osservazione non accolta in quanto l’art. 2 già prevede un meccanismo flessibile e dinamico di determinazione dei fabbisogni di dispositivi di ricarica mediante provvedimento del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti.

Osservazione 2:

“Relativamente all’art. 11, comma 5, in cui si riportano gli obblighi di manutenzione ordinaria da parte del Concessionario sull’area degli stalli di ricarica elettrica in concessione, si ritiene opportuno chiarire se tale obbligo di manutenzione ricada sul concessionario anche quando il buono stato dell’area (segnaletica orizzontale, verticale, manto stradale) sia temporaneamente danneggiato da lavori operati da terzi, svolti con l’autorizzazione dell’Amministrazione o per conto della stessa (es. lavori per sottoservizi, oppure manutenzione ordinaria o straordinaria del manto stradale)”.

Osservazione non accolta in quanto se lo stato dei luoghi varia per lavori eseguiti da soggetti terzi, sono questi ultimi che devono ripristinare, ma deve essere il Concessionario – ai fini del rispetto dell’art. 11, comma 5 – ad interfacciarsi le strutture territorialmente competenti al controllo e vigilanza dei lavori su aree pubbliche e/o aperte al pubblico transito e/o aperte al pubblico;

la Giunta Capitolina, nella seduta del 6 ottobre 2022, preso atto delle suddette valutazioni, si dichiara favorevole all’ulteriore corso della proposta.

Dato atto che

in data 13 luglio 2022 la Commissione Capitolina Permanente III – Mobilità ha espresso parere favorevole sulla proposta indicata in oggetto;

le Commissioni Capitoline Permanenti I – Bilancio e IX – Commercio, nella seduta congiunta del 26 luglio 2022, hanno espresso parere favorevole sulla proposta di cui in oggetto;

sulla proposta in esame è stata svolta, da parte del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa, ai sensi dell’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..

Visti i pareri di regolarità tecnica e contabile, espressi ai sensi dell'art. 49 del T.U.E.L. (D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii), dai Dirigenti responsabili del Servizio, in ordine all'emendamento approvato.

Visti

il D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii.;

l'art. 57 della Legge 11 settembre 2020, n. 120 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 16 luglio 2020, n. 76, recante 'Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali';

lo Statuto di Roma Capitale approvato con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 8 del 7 marzo 2013 e ss.mm.ii.;

il vigente Piano Generale Traffico Urbano di Roma Capitale (PGTU) approvato con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 21/2015 e ss.mm.ii.;

il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) approvato con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 14 del 22 febbraio 2022.

Per i motivi espressi in narrativa,

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

DELIBERA

1. di abrogare il "Regolamento per la realizzazione e la gestione degli impianti di pubblico accesso adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica" approvato con deliberazione di Assemblea Capitolina n. 48 del 19 aprile 2018;
2. di approvare il "Regolamento per l'installazione e la gestione dei dispositivi adibiti esclusivamente alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica lungo strade pubbliche e private aperte al pubblico transito, aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e aperte all'uso pubblico", allegato sotto la lettera A, quale parte integrante e sostanziale del presente atto.

**REGOLAMENTO PER L'INSTALLAZIONE E
LA GESTIONE DEI DISPOSITIVI ADIBITI
ESCLUSIVAMENTE ALLA RICARICA DI
VEICOLI ALIMENTATI A ENERGIA
ELETTRICA LUNGO STRADE PUBBLICHE E
PRIVATE APERTE AL PUBBLICO TRANSITO,
AREE DI SOSTA, DI PARCHEGGIO E DI
SERVIZIO, PUBBLICHE E APERTE ALL'USO
PUBBLICO.**

Approvato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 116 del 13 giugno 2023.

REGOLAMENTO PER L'INSTALLAZIONE E LA GESTIONE DEI DISPOSITIVI ADIBITI ESCLUSIVAMENTE ALLA RICARICA DI VEICOLI ALIMENTATI A ENERGIA ELETTRICA LUNGO STRADE PUBBLICHE E PRIVATE APERTE AL PUBBLICO TRANSITO, AREE DI SOSTA, DI PARCHEGGIO E DI SERVIZIO, PUBBLICHE E APERTE ALL'USO PUBBLICO.

**Articolo 1
(Ambito, definizioni e finalità)**

1. Il presente Regolamento disciplina, nel rispetto delle disposizioni legislative vigenti, l'installazione e la gestione dei dispositivi di ricarica lungo strade pubbliche e private aperte al pubblico transito, aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e aperte all'uso pubblico, da adibire alla ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica, con l'esclusione di quelli senza fili o a induzione e di quelli che prevedono un cambio di batteria.
2. Per realizzazione di una infrastruttura di ricarica ai sensi del presente Regolamento si intende la sua installazione.
3. Ai fini del presente Regolamento, si intende:
 - **Zona:** porzione del territorio di Roma Capitale identificata in base alla zonizzazione del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.).
 - **Aree:** porzioni omogenee di territorio in cui viene suddivisa ogni singola zona, individuate secondo criteri socio-demografici, geografici e trasportistici così come meglio definite nell'annesso sub B.
 - **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 elettrica, che può essere ricaricato esternamente.
 - **Stazione di ricarica:** un'area, pubblica o privata, in cui sono realizzati stalli di sosta per la ricarica di veicoli elettrici e la relativa infrastruttura di ricarica. Nel caso essa sia realizzata su suolo pubblico o su aree private aperte al pubblico, ne è garantito un accesso libero e non discriminatorio a tutti gli utenti. La stazione di ricarica può essere dotata di apposita copertura con pannelli fotovoltaici per consentire l'interscambio di energia elettrica previa autorizzazione dell'Amministrazione capitolina.

- **Infrastruttura di ricarica (I.d.R.):** insieme di strutture, opere e impianti necessari alla realizzazione di aree di sosta dotate di uno o più punti di ricarica per veicoli elettrici. L’infrastruttura rispetta, ove possibile, i criteri di accessibilità e di progettazione universale, di cui agli artt. 2 e 9 della Convenzione O.N.U. sui diritti delle persone con disabilità, ratificata dall’Italia con la Legge n. 18/2009.
- **Dispositivo di ricarica:** dispositivo in grado di erogare il servizio di ricarica mediante uno o più punti di ricarica, comunemente denominato “colonnina di ricarica”.
- **Punto di ricarica (P.d.R.):** un’interfaccia, corrispondente ad una presa o ad un connettore, in grado di caricare un veicolo elettrico per volta ad esso connesso o un sistema in grado di sostituire la batteria di un veicolo elettrico per volta.
- **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, se in CA solo monofase;
 - **accelerata:** superiore a 7,4 e pari o inferiore a kW 22;
- **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 standard è dettagliato nelle seguenti tipologie:
 - **lento:** sino a 7,2 Kw;
 - **quick:** inferiore o uguale a 22 kW;
 - **fast:** inferiore o uguale a 100 kW;
 - **ultra fast:** superiore a 100 kW.
- **Punto d’interesse:** ambito di rilevanza sociale che presenta potenzialità realizzative per infrastrutture di ricarica in base alla presenza di spazi sufficientemente ampi per il parcheggio di veicoli e attività umane volte al turismo, allo svago o allo svolgimento di servizi per il quale, al momento dell’attivazione di una procedura competitiva, si verifichi la compatibilità della presenza e dell’uso dei veicoli privati con il territorio.

- **Corridoio di ricarica:** serie di dispositivi di ricarica composti da un numero minimo di tre consecutivi fino a un massimo di dieci consecutivi. La localizzazione dei corridoi di ricarica si riferisce prevalentemente ma non esclusivamente alle zone residenziali ove verranno installati preferibilmente punti di ricarica di potenza standard ovvero punti di ricarica adeguati con le tecnologie disponibili al tempo dell'installazione, finalizzati alla ricarica di veicoli per un tempo prevedibilmente lungo, verosimilmente la sosta notturna.
- **Isola di ricarica:** serie di dispositivi di ricarica di potenza elevata, compatibilmente con quanto tecnologicamente disponibile al tempo del bando di gara, atti a ridurre al minimo il tempo di ricarica e composti da un numero minimo di cinque consecutivi fino a un massimo di trenta consecutivi. La localizzazione delle Isole si riferisce prevalentemente ai Punti di interesse quali attività produttive, centri di servizi, uffici, stazioni ferroviarie, fermate linee metropolitane, fermate principali di linee bus (capolinea), nodi e parcheggi di scambio, ospedali, aree sosta taxi, ecc.
Nelle isole di ricarica, compatibilmente con i vincoli paesaggistici, archeologici, architettonici, è possibile prevedere l'installazione di tettoie fotovoltaiche a copertura degli stalli per la produzione di energia elettrica anche con scambio sul posto.
- **Operatore/gestore (Charging Point Operator - C.P.O.):** il soggetto pubblico o privato concessionario dell'installazione e gestione delle infrastrutture di ricarica.
- **Distributore (D.S.O.):** la società distributrice di energia elettrica.

Articolo 2

(Fabbisogni di dispositivi di ricarica)

1. Le installazioni dei dispositivi di ricarica nel territorio di Roma Capitale rispettano criteri specifici di copertura e distribuzione territoriale.

A tal fine, con cadenza periodica, per le aree in cui è suddiviso il territorio di Roma Capitale, il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, sentito il Municipio competente, definisce, con apposito provvedimento:

- numero di dispositivi di ricarica installati;
- fabbisogni di dispositivi di ricarica, anche con l'indicazione di corridoi di ricarica e isole di ricarica.

2. I fabbisogni sono determinati in funzione dei principali indicatori socio-demografici e territoriali (popolazione, addetti, densità abitativa, superficie, ecc.) e della potenzialità distributiva dell'energia elettrica, in coerenza con la normativa vigente in materia.

2-bis. I proprietari, a qualsiasi titolo, di strade private aperte al pubblico transito possono, di loro iniziativa, concordare con gli operatori di impianti di ricarica per veicoli elettrici la realizzazione di impianti di ricarica per vetture elettriche purché i criteri e le modalità di installazione corrispondano a quanto disposto nel presente Regolamento, con esclusione di quanto previsto all'articolo 3, comma 1, ai sensi dell'art. 57, comma 8, del Decreto-Legge 16 luglio 2020 n. 76, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 settembre 2020 n. 120 e successivamente modificato dall'art. 45 del D.Lgs. n. 199/2011. La messa in esercizio deve avvenire previa comunicazione, secondo quanto previsto all'art. 6 del presente Regolamento, al competente Ufficio del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, che provvede alle verifiche di rispondenza alla normativa vigente di concerto con il Municipio interessato al fine del rilascio del necessario nulla osta e dell'apposito provvedimento di disciplina del traffico.

3. L'Amministrazione capitolina concorda, con specifica convenzione, con il Distributore (D.S.O.) le attività inerenti ai piani di sviluppo della rete di distribuzione delle linee elettriche necessarie alla connessione dei dispositivi di ricarica.

4. Al fine di consentire una maggiore disponibilità di impianti di ricarica in occasione di eventi speciali, manifestazioni sportive, e/o nelle ipotesi di maggior fabbisogno per picchi di afflussi stagionali ad integrazione degli impianti esistenti, gli Operatori economici che intendono utilizzare apparecchiature per fornire la ricarica di veicoli elettrici lungo le strade pubbliche di Roma Capitale mediante impianti che non necessitino di collegamento alla rete di distribuzione elettrica, devono presentare una richiesta di concessione temporanea ai sensi del Regolamento O.S.P. di cui alla Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21 del 24 marzo 2021. Tali apparecchiature devono essere collocate a una distanza non inferiore a 100 metri dagli impianti di ricarica collegati alla rete di distribuzione elettrica. La Struttura competente all'autorizzazione O.S.P. rilascia l'autorizzazione stessa di concerto con il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti. La concessione è limitata a un periodo massimo di sei mesi.

Articolo 3

(Procedura di selezione di soggetti destinatari di concessione per l'installazione e gestione di dispositivi di ricarica di veicoli alimentati a energia elettrica)

1. Il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, anche su istanza di operatori privati, predispone la documentazione tecnico-amministrativa necessaria a indire, sulla base di criteri inerenti all'offerta tecnica, procedure competitive per la selezione di operatori economici qualificati destinatari di concessione amministrativa per l'installazione e gestione di dispositivi di ricarica, nel rispetto dei fabbisogni individuati ai sensi dell'art. 2.
2. Al fine di garantire una offerta di impianti di ricarica adeguatamente distribuita in tutto il territorio comunale, le manifestazioni di interesse sono riferite a lotti di infrastrutture di ricarica che rispettano la seguente ripartizione territoriale basata sulle zone del Piano Generale del Traffico Urbano:

Zona PGTU		Quota di infrastrutture di ricarica del lotto
Mura Aureliane	1	7%
Anello ferroviario	2	14%
Fascia Verde	3	26%
GRA	4	26%
Confine comunale	5	20%
Ostia e Acilia	6	7%

3. L'aggiudicazione della selezione conferisce titolo alla richiesta di cui all'art. 4 di concessione di un numero di dispositivi di ricarica pari a quello previsto dalla singola manifestazione di interesse.

Articolo 4

(Richiesta finalizzata all'ottenimento della concessione)

1. Il soggetto individuato sulla base di procedura selettiva di cui all'art. 3, ai fini dell'ottenimento della concessione, presenta entro venti giorni i seguenti documenti:
 - a) progetto esecutivo;
 - a-bis) relazione tecnica illustrativa;
 - b) nota tecnica con indicazione del posizionamento delle infrastrutture di ricarica in relazione alle coordinate dei punti ottimali di connessione;

- c) ricevuta comprovante il versamento delle spese di istruttoria;
- d) documentazione attestante la denominazione/ragione sociale, sede legale, Codice fiscale/Partita IVA, nonché generalità del Legale rappresentante con fotocopia di documento di identità, in corso di validità;
- e) coordinate geografiche dei dispositivi di ricarica in formato aperto.

Articolo 5 **(Progetto esecutivo)**

1. Il progetto esecutivo di cui all'art. 4 primo comma lett. a), si compone di:
- a) relazione tecnica illustrativa che descrive progetto, aspetti dell'inserimento sul territorio, interferenze, caratteristiche prestazionali, lavori necessari e tempi previsti, funzionalità e gestione dei dispositivi di ricarica;
 - b) relazione sulle caratteristiche tecniche dei dispositivi di ricarica contenente almeno dimensioni, colori, interfaccia con l'utente, standard delle prese, modalità di accesso e pagamento, eventuale aggiornamento del software del sistema di gestione, smaltimento delle apparecchiature a fine vita;
 - c) cronoprogramma dei lavori;
 - d) elaborati grafici:
 - inquadramento urbanistico con l'esatta indicazione dell'area interessata dall'intervento ed estratti dei principali strumenti urbanistici vigenti (P.R.G. - Sistemi e Regole, Carta della Qualità, P.T.P.R. e del P.G.T.U.), rete ecologica per l'individuazione della classificazione della strada;
 - verifiche catastali con estratto di mappa (foglio e particella);
 - planimetria dello stato dei luoghi ante operam 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 ad una distanza di 10 m);
 - planimetria dello stato dei luoghi post operam 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 ad una distanza di 10 m);
- planimetrie e sezioni in cui sono riportati i tracciati del dispositivo di ricarica, gli scavi necessari per l'allocazione dei cavi, la localizzazione del punto di presa dell'energia elettrica e relativi tracciati dal punto ottimale di connessione al punto di presa e dal punto di presa al dispositivo di ricarica; negli elaborati deve essere riportata la distanza tra i tracciati di scavo e le alberature, pali, griglie e manufatti presenti;
 - 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) illustrante il dispositivo di ricarica e l'area di sosta antistante, riprese da diverse angolazioni, datate e firmate;
 - scheda tecnica del dispositivo proposto con le caratteristiche tecnologiche e dimensionali.

Articolo 6 **(Istruttoria della richiesta di installazione)**

1. L'Ufficio competente riceve la documentazione inerente la richiesta, procede con l'istruttoria di verifica della stessa e definisce il procedimento, come di seguito:
 - a) verifica la regolarità e completezza degli atti;
 - b) qualora, fermo restando quanto previsto al precedente comma primo, risultino errati o mancanti uno o più elementi della richiesta, invita il Concessionario 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 bis e seguenti della Legge n. 241/1990 e ss.mm.ii., la Conferenza di Servizi per l'acquisizione degli atti di assenso comunque denominati o dei pareri di altri Uffici e Amministrazioni, prescritti dalla normativa vigente in materia. I termini per la convocazione della Conferenza di Servizi decorrono dalla data di presentazione della documentazione di cui all'art. 5. In sede di Conferenza di Servizi viene esaminato il progetto esecutivo al fine di consentire a tutti gli Enti partecipanti di esprimere parere in tale sede, inclusi i pareri che di

norma vengono rilasciati, su richiesta del Municipio competente, in fase di istanza all'autorizzazione apertura scavi, ex art. 6 del Regolamento approvato con Deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri dell'Assemblea Capitolina n. 21/2016 e successivamente modificato e integrato con Deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 70/2021.

Articolo 7 (Rilascio della concessione)

1. L'Ufficio competente dispone con verbale la conclusione della Conferenza di Servizi di cui al precedente art. 6, comma primo, lett. c) e, accertata la presenza delle condizioni prescritte, approva il piano delle installazioni, ovvero rigetta la richiesta, dandone comunicazione formale al richiedente.
2. Entro 30 (trenta) giorni dalla conclusione della Conferenza di Servizi, il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti emette Determinazione Dirigenziale di concessione per ogni dispositivo di ricarica.
3. Tale Determinazione Dirigenziale costituisce - in deroga al Regolamento per l'esecuzione ed il ripristino degli scavi stradali per la posa di canalizzazioni e relative opere civili e manufatti destinate alla fornitura di servizi a rete nel suolo, sottosuolo e soprassuolo di Roma Capitale, approvato con D.C.S. 21/2016 e ss.mm.ii.- provvedimento di concessione per la realizzazione degli interventi, con espressa previsione di conclusione dei lavori entro 90 (novanta) giorni dalla data della Determinazione Dirigenziale stessa.
4. Prima dell'inizio dei lavori, il Concessionario stipula una polizza fidejussoria, del valore pari ad € 1500, per ogni dispositivo di potenza standard, e ad € 5000 per ogni dispositivo di ricarica di potenza elevata, a garanzia di eventuali danni e ripristini, nonché la polizza di responsabilità civile di cui all'art. 11, comma quarto, inviando la relativa documentazione al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti.
5. Successivamente all'installazione, al fine dell'emissione della Determinazione Dirigenziale di traffico, il Concessionario trasmette al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, la seguente documentazione:
 - a) dichiarazione di fine lavori;
 - b) collaudo/Certificato di Regolare Esecuzione;

- c) dichiarazione di conformità dei dispositivi di ricarica rilasciata ai sensi del D.M. n. 37/2008 e ss.mm.ii.;
- d) planimetria delle opere realizzate timbrata e firmata da tecnico abilitato;
- e) elaborati fotografici attestanti il post operam;
- f) piano delle manutenzioni 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.

Articolo 8 **(Durata della concessione)**

1. La concessione all'occupazione di strade pubbliche e private aperte al pubblico transito, aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e aperte all'uso pubblico è rilasciata per un periodo di 10 (dieci) anni, con scadenza al 31 dicembre del decimo anno.

Articolo 9 **(Modifica, sospensione e revoca della concessione)**

1. Per sopravvenute ragioni di pubblico interesse e in qualsiasi momento, la 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 Concessionario di provvedere, a sue spese, all'adeguamento richiesto, compreso l'eventuale spostamento del dispositivo di ricarica.
3. La modifica d'ufficio e la sospensione sono comunicate secondo le modalità previste dalla legge. L'avvio del procedimento di revoca è disciplinato ai sensi degli artt. 7 e 8 della Legge n. 241/1990 e ss.mm.ii. 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 10
(Canone e agevolazioni)

1. Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento si applicano le disposizioni in materia del canone patrimoniale per l'occupazione di suolo pubblico (COSAP) previste dalla Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21/2021.

Articolo 11
(Obblighi del Concessionario)

1. Il Concessionario, a seguito del provvedimento di cui all'articolo 7, provvede, senza indugio, a proprie cura e spese, a:

- a) comunicare al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, al Comando di Polizia Locale e al Municipio territorialmente competente la data di effettivo inizio dei lavori;
- b) realizzare le opere di competenza per l'installazione dei dispositivi di ricarica;
- c) installare la segnaletica orizzontale e verticale indicata all'art. 14;
- d) completare il piano di installazione dei dispositivi di ricarica entro 90 (novanta) giorni dall'emissione della determinazione dirigenziale di concessione, contestualmente all'allaccio da parte del Distributore;
- e) eseguire i lavori necessari per il ripristino dello stato dei luoghi, come il rifacimento delle pavimentazioni stradali, dei marciapiedi, cordoli o simili;
- f) attivare il servizio di ricarica entro 20 (venti) giorni dalla Determinazione Dirigenziale di Traffico dandone tempestiva comunicazione al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti;
- g) presentare al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti i documenti di cui all'art. 7, comma quinto;
- h) mantenere il dispositivo di ricarica in via ordinaria e straordinaria;
- i) impegnarsi a sostituire immediatamente il manufatto in caso di suo degrado o non idoneità all'uso e al rifacimento della segnaletica orizzontale e/o verticale in caso di suo deperimento e, ciò, anche su invito dell'Amministrazione comunale;
- j) impegnarsi a lasciare libero il suolo ogni qualvolta l'Amministrazione e/o gli Enti erogatori di servizi debbano intervenire con lavori sia programmati che di pronto intervento;

- k) assumersi totalmente le spese della rimozione e l'assunzione dei costi di rimozione nel caso in cui, per gli interventi sopra citati, l'Amministrazione o un Ente erogatore di servizi siano costretti a rimuovere in prima persona le strutture.
2. Il Concessionario invia al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, entro il sedicesimo giorno dalla fine di ciascun semestre solare, un rapporto che indichi per ogni singolo dispositivo di ricarica (codificato univocamente) e ogni giorno del mese:
- a) il numero di ricariche effettuate;
 - b) il numero di giorni di inattività del dispositivo di ricarica e la motivazione dell'inattività. Il report deve indicare la data di avvio all'esercizio.
3. Il Concessionario fornisce un web service, liberamente accessibile, con i dati di disponibilità, in tempo reale, dei dispositivi di ricarica al fine di rendere pubbliche tali informazioni con i canali web dell'Amministrazione e comunque di poterle integrare in piattaforme mobility as service.
4. Il Concessionario, oltre alla polizza fidejussoria di cui all'art. 7, comma quarto, stipula polizza di responsabilità civile a copertura di eventuali sinistri e/o danni a persone, cose e animali per un massimale non inferiore ad € 6.000.000,00 (seimilioni).
5. Il Concessionario mantiene in ottimo stato la sovrastruttura stradale degli stalli di ricarica elettrica, provvedendo alla manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale, alla manutenzione esterna degli armadi porta-contatore nonché al mantenimento, per l'area occupata, di condizioni di ordine e pulizia.

Articolo 12 **(Controlli e sanzioni)**

1. Al fine di verificare il rispetto degli obblighi del Concessionario, il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti effettua periodicamente controlli, anche avvalendosi dei Gruppi di Polizia Locale.

Ai sensi dell'articolo 7-bis del D.Lgs. n. 267/2000 e ss.mm.ii., si applicano le seguenti sanzioni amministrative pecuniarie:

- a) € 300,00 per ogni dispositivo di ricarica per l'inosservanza degli obblighi prescritti dall'articolo 11, comma primo, lettere b), c), d), e) g), h);
- b) € 150,00 per ogni mancato invio del rapporto di cui all'articolo 13, comma secondo, entro il termine prescritto;

- c) € 500,00 a semestre, per ogni dispositivo di ricarica, in caso di mancato rispetto del termine prescritto dall'articolo 11, comma primo, lettera f) e incameramento della polizza fideiussoria a garanzia;
 - d) € 50,00 per ogni giorno successivo di ritardo nell'attivazione del servizio di ricarica di cui all'articolo 11, comma primo, lettera f), per ciascuno dispositivo di ricarica inattivato;
 - e) € 60,00 per ogni giorno in cui non viene garantito il funzionamento giornaliero dei dispositivi di ricarica;
 - f) € 200,00 a semestre, nel caso in cui il dispositivo di ricarica risulti inattivo per un periodo superiore a 3 (tre) mesi, anche non continuativi, nell'arco dell'anno solare, e il Concessionario non abbia fornito adeguata motivazione al Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti.
2. Nel caso in cui la violazione dell'obbligo di cui all'articolo 11, comma primo, lettera e), si protragga per oltre un anno per cause riconducibili a responsabilità del Concessionario, l'Amministrazione revoca tutti i provvedimenti emessi e acquisisce i relativi dispositivi di ricarica eventualmente già installati, al patrimonio di Roma Capitale.
3. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano nel rispetto delle disposizioni della Legge n. 689/1981 e ss.mm.ii. e della deliberazione dell'Assemblea Capitolina n 10/2015.

Articolo 13 **(Caratteristiche tecniche dei dispositivi di ricarica)**

1. Nel rispetto di quanto stabilito dalla normativa europea e nazionale, si definiscono i seguenti requisiti tecnici per i dispositivi di ricarica, fermo restando che tutto quanto appresso specificato sarà, se necessario, aggiornato con apposita deliberazione di Giunta Capitolina secondo quanto previsto dall'evoluzione normativa e tecnica.
- Tutti i materiali e i componenti sono realizzati nel rispetto di quanto prescritto dalla legislazione tecnica vigente in materia e sono 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, con particolare riferimento a:

- CEI 64-8 per le connessioni delle infrastrutture alla rete elettrica;
- IEC 61851 e le sue declinazioni per le caratteristiche dei dispositivi di ricarica;
- IEC 62196-2, che richiama la norma precedente, per le prese e i connettori.

a) PRESE/CONNETTORI

I dispositivi di ricarica di potenza standard a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, di due prese del Tipo 2, come descritto nello standard EN62196-2, per la ricarica di autovetture e veicoli commerciali a quattroruote, con possibilità di inserire in aggiunta n. 2 (due) prese di tipo 3A.

I dispositivi di ricarica di potenza elevata sono dotati almeno di un connettore di tipo Combo 2 secondo la norma EN62196-3, per la ricarica a corrente continua (DC).

Al fine di garantire un accesso il più ampio possibile e non discriminatorio, i sistemi di elevata potenza possono 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).

b) REQUISITI DI SICUREZZA

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.

In particolare, le prese di Tipo 2 e Tipo 3A devono garantire i requisiti minimi di sicurezza delle norme CEI 64-8 e IEC 61851.

c) COMUNICAZIONI CON IL VEICOLO

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 IEC61851-1;
- 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 IEC61851-24.

Il dispositivo di ricarica è connesso ad un sistema di controllo che permetta di svolgere al minimo le seguenti funzioni in tempo reale:

- 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;
- possibilità di distribuzione dinamica della potenza tra i due punti di ricarica afferenti ad un unico dispositivo.

La comunicazione tra sistema di ricarica e sistema di controllo avviene 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 un'infrastruttura completamente interoperabile.

Il sistema di ricarica deve prevedere tutti gli accorgimenti tecnici necessari per una efficace connessione alla Piattaforma Unica Nazionale (PUN).

d) ACCESSO ALLA RICARICA

Ai sensi dell'articolo 4, comma 9, della Direttiva 2013/94/UE tutti i dispositivi di ricarica accessibili al pubblico prevedono 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. Si deve consentire all'utente finale l'utilizzo di interfacce digitali per il pagamento della ricarica ad hoc.

Il sistema di ricarica è accessibile 24 ore su 24 e 7 (sette) giorni su 7 (sette), comunque rispettando quanto previsto all'art. 158, comma 1, lettere h-bis e h-ter del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e ss.mm.ii., e non prevede alcun blocco fisico che non sia rimovibile tramite il sistema di controllo remoto.

Il sistema di ricarica adotta soluzioni per l'accesso e il pagamento che siano:

- interoperabili;
- funzionali;
- semplici da utilizzare;
- facilmente reperibili;

- aggiornati e basati sulle migliori soluzioni tecnologiche disponibili sul mercato, con particolare riferimento ad applicativi web/smartphone, a sistemi di pagamento digitale e a piattaforme che aggregano diversi operatori;
- dotati di sistemi di dissuasione di parcheggio e rilevazione di occupazione dello stallo così da segnalare la presenza di un veicolo non elettrico occupante l'area di sosta ovvero segnalare la presenza di un veicolo elettrico che, benché abbia esaurito il tempo necessario per la ricarica, sia rimasto parcheggiato. In tal caso, fermo restando quanto previsto dall'art. 158, comma 1, lettere h-bis e h-ter del D.Lgs. n. 285/1992 e ss.mm.ii. mediante sistema di segnalamento visivo su display del giorno e dell'ora in cui è terminata l'operazione di ricarica, è comunque da prevedere l'applicazione di una tariffa mirata a disincentivare l'impegno della stazione di ricarica oltre un periodo massimo di un'ora dal termine della ricarica stessa.

Il sistema di ricarica permette:

- 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 2013/94/UE. In questi termini è garantita la possibilità di utilizzo dei comuni mezzi di pagamento in forma diretta o attraverso applicativi web/smartphone e sistemi di pagamento digitale.

e) SERVIZI AUSILIARI

Il gestore del servizio di ricarica garantisce al cliente finale, al minimo, i seguenti servizi:

- geolocalizzazione dei punti di ricarica;
- verifica dello stato e della disponibilità;
- monitoraggio della carica e segnalazione del completamento della ricarica;
- possibilità di prenotazione;
- visualizzazione dei costi di ricarica,
- informazioni sul tempo d'uso effettivo e segnalazione del tempo di esubero nell'occupazione dello stallo con relativa applicazione di tariffa maggiorata;

- sicurezza dei contatori intelligenti e della comunicazione dei dati nonché la protezione dei dati dei clienti finali, in conformità al GDPR 679/2016 e ss.mm.ii.;
- i dati relativi all'immissione e al prelievo di energia elettrica in un formato facilmente comprensibile;
- lettura semplice dei costi di ricarica.

f) CONTATORI

Tutti i dispositivi di ricarica sono dotati di contatori intelligenti.

I sistemi di misurazione intelligente forniscono, in tempo reale, informazioni dettagliate per contribuire alla stabilità della rete elettrica, ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta e consentono una gestione sicura e flessibile dei dati.

g) PIATTAFORMA UNICA NAZIONALE

Il sistema di ricarica prevede tutti gli accorgimenti tecnici necessari per garantire un'efficace connessione alla Piattaforma Unica Nazionale (PUN).

2. Per ogni dispositivo di ricarica sono previsti due stalli di dimensioni adeguate; la ricarica avviene esclusivamente tramite la presa e occupando lo stallo di ricarica adeguato.

3. Al fine di minimizzare l'impatto dell'utilizzo di suolo pubblico ogni dispositivo di ricarica permette la ricarica simultanea di almeno due veicoli.

I titolari degli impianti di ricarica per veicoli elettrici installati precedentemente all'approvazione del presente Regolamento nelle strade pubbliche e private aperte al pubblico transito nel territorio di Roma Capitale devono, entro diciotto mesi dall'approvazione del presente Regolamento, provvedere alle modifiche tecnologiche degli impianti stessi, incluse prese di ricarica, al fine di soddisfare i vigenti standard in materia e ai requisiti richiesti dal presente Regolamento. Le modifiche devono essere comunicate per la loro approvazione all'Ufficio competente del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti e non danno titolo a richiesta di modifica e/o prolungamento della durata della concessione in essere.

4. Ogni modifica alle suddette caratteristiche tecniche delle infrastrutture di ricarica, che si renda necessaria a seguito di innovazioni tecnologiche è approvata tramite Delibera di Giunta Capitolina.

5. La pubblicità e/o la “brandizzazione” sulle strutture soggette al presente Regolamento è eventualmente consentita solo previa autorizzazione degli Uffici competenti laddove la “fascia sommitale” dedicata (così come concessa all’art. 16, comma 2, lettera b), superasse 1/5 dell’altezza della colonnina.

Articolo 14 (Segnaletica)

1. In applicazione dell’art. 17 del D.Lgs. n. 257/2016 che integra le previsioni relative ai divieti di sosta di cui all’art. 158, comma primo, del D.Lgs. n. 285/1992 e ss.mm.ii. 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, secondo le norme del Codice della Strada.

2. La delimitazione degli stalli è con segnaletica orizzontale costituita da strisce di colore bianco. Al centro dello stallo deve essere posizionato il logo di colore verde, che non ha valore prescrittivo e che contribuisce ad evidenziare all’utenza l’esistenza dello spazio di ricarica. In ogni caso l’impianto di segnaletica deve essere conforme a quanto prescritto dal Codice della Strada, dal relativo Regolamento di Esecuzione e da eventuali successive modifiche di detti testi normativi.

3. Per evitare la sosta all’interno delle aree di ricarica da parte di veicoli alimentati da fonte non elettrica, sarà posizionata segnaletica verticale costituita da un pannello con il segnale di cui all’art. 120, comma 1, lettera a) del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada (Figura II 79/d) composto con divieto di sosta 0-24 e P (parcheggio Figura II 170 Art. 125) con indicazione “Ricarica veicoli elettrici”, corredato da pannello modello II/6m art. 83 indicante “Zona rimozione coatta” e di un altro pannello contenente il numero degli stalli in cui vige la prescrizione.

Articolo 15 (Clausola di manleva)

1. Nel provvedimento di concessione si prevede che - per ogni fattispecie relativa a contenziosi con il Distributore, con altre aziende di pubblici servizi, danni a persone, cose o animali derivante dalla messa in opera e/o gestione dell’infrastruttura di ricarica - il Concessionario manleva l’Amministrazione capitolina concedente.

2. La manleva a favore dell'Amministrazione capitolina si applica in caso di danneggiamento per qualsivoglia motivo dell'infrastruttura di ricarica, sia per la sua rimessa in pristino sia per eventuali danni procurati a terzi.

Articolo 16
(Infrastrutture di ricarica ricomprese in zone aventi particolare rilevanza storico-ambientale)

1. I criteri per l'installazione dei dispositivi di ricarica in "zone aventi particolare rilevanza storico-ambientale" sono definiti secondo i seguenti ambiti:

- a) aree o singoli edifici sottoposti a vincolo di tutela ex D.Lgs. n. 42/2004 (cd. Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio);
- b) aree, monumenti, palazzi, strade e piazze ricadenti all'interno dei Siti Unesco;
- c) ambiti della "Città Storica" ex artt. da 24 a 43 delle N.T.A. del P.R.G.;
- d) aree o i singoli elementi censiti nella Carta per la Qualità, allegato G1 del P.R.G. vigente.

2. Al fine di garantire la compatibilità con il decoro dei luoghi e il rispetto della qualità storica, architettonica e urbana di Roma, per le "zone aventi particolare rilevanza storico-ambientale" così come definite al punto 1), sono previste tipologie dei dispositivi di ricarica che rispondono alle seguenti caratteristiche:

- a) manufatto verticale di dimensioni contenute, che integri il dispositivo di ricarica, il sistema di erogazione e gli apparati tecnici concentrando l'intero impianto in un unico oggetto. Tale manufatto, per la cui individuazione l'Amministrazione si riserva anche l'indizione di un concorso di idee, è proposto e approvato dalla Sovrintendenza Capitolina e dal D.S.O., ed è realizzato dal C.P.O. conformemente al progetto approvato;
- b) spazio per il logo o i colori del brand confinati in una fascia sommitale non superiore a 1/5 dell'altezza della colonnina;
- c) bassa luminosità del display e dell'eventuale illuminazione a led solo luce bianca calda.

3. In casi particolari può essere previsto l'inserimento dei manufatti in elementi di arredo urbano (sedute, divisori, muri perimetrali, di aree verdi, ecc.) e/o nei basamenti dei palazzi ovvero si può proporre l'interramento degli apparati e/o loro mimetizzazione.

Articolo 17
(Disposizioni transitorie)

I procedimenti relativi all'installazione di nuove infrastrutture di ricarica avviati prima dell'entrata in vigore del presente Regolamento, seguono l'iter stabilito dalla Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 48/2018.

Sono subordinati alle prescrizioni di cui all'art. 13, comma primo, lett. d) ed e) e comma terzo sia i procedimenti di cui al precedente comma primo, sia tutti gli interventi di adeguamento di infrastrutture di ricarica già esistenti alla data di entrata in vigore del presente Regolamento.

Procedutosi alla votazione la stessa Presidente, con l'assistenza dei Consiglieri Segretari, dichiara che la proposta risulta approvata con 25 voti favorevoli, 1 contrario e l'astensione dei Consiglieri Barbato, Erbaggi, Masi, Mussolini, Quarzo e Raggi.

Hanno espresso voto favorevole i Consiglieri Alemanni, Amodeo, Baglio, Barbati, Battaglia, Biolghini, Bonessio, Celli, Ciani, Cicculli, Converti, Corbucci, De Gregorio, Ferraro, Lancellotti, Luparelli, Melito, Michetelli, Nanni, Palmieri, Pappatà, Parrucci, Tempesta, Trabucco e Zannola.

Ha espresso voto contrario il Consigliere Trombetti.

La presente deliberazione assume il n. 116.

(OMISSIS)

LA PRESIDENTE
S. CELLI

IL SEGRETARIO GENERALE
P.P. MILETI

IL VICE SEGRETARIO GENERALE VICARIO
G. VIGGIANO

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 5 luglio 2023 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 19 luglio 2023.

Li, 4 luglio 2023

SECRETARIATO GENERALE
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina
p. IL DIRETTORE
F.to: G. Viggiano