

# Best Practices e Criticità nelle iniziative dei Comuni italiani per l'installazione di Infrastrutture di Ricarica su Suolo Pubblico

---

MOTUS-E supporta le amministrazioni locali a comprendere l'importanza della nuova mobilità e gli strumenti e le modalità di applicazione più idonei a favorire una mobilità elettrica più semplice e a misura di cittadini e imprese.

Il presente documento fornisce a tal fine una sintesi delle principali **best-practices e criticità (con le relative proposte di modifica per queste ultime)** individuate da parte di MOTUS-E, e dai suoi associati, all'interno delle iniziative (regolamenti, manifestazioni di interesse, etc.) dei Comuni italiani per l'installazione di Infrastrutture di Ricarica su Suolo Pubblico.

## **CONSIGLIO**

Per facilitare l'amministrazione nella disciplina dell'installazione e gestione delle infrastrutture di ricarica su suolo pubblico, oltre al presente documento, Motus-E ha redatto:

- 1. UN VADEMECUM PER LA REALIZZAZIONE DI UNA RETE DI STAZIONI DI RICARICA DI VEICOLI ELETTRICI.**
- 2. UNA DELIBERA E UN REGOLAMENTO STANDARD CON I RELATIVI ALLEGATI** che i Comuni, nel rispetto delle singole specificità territoriali e normative, possono utilizzare per avviare prontamente le attività.

**Qualora non abbiate ancora letto questi documenti vi consigliamo di procedere prima alla loro lettura e passare successivamente alla lettura del presente documento.**



## BEST-PRACTICE

Qui di seguito principali best-practice individuate all'interno delle iniziative dei Comuni italiani per la realizzazione di una rete di ricarica per i veicoli elettrici.

### 1. Assegnazione delle IdR<sup>1</sup> del bando a più operatori, in caso di bandi con un numero elevato di IdR da aggiudicare (ad esempio più di 8-10)

Alcuni regolamenti prevedono di dividere le aree del territorio comunale in lotti e assegnarli poi, in funzione della graduatoria, ai diversi CPO che risultano vincitori. In particolare, ogni CPO al momento dell'offerta dichiara un ordine di preferenza dei relativi lotti, successivamente in base alla graduatoria definitiva risulterà assegnatario del lotto corrispondente e quindi di un minimo di IdR, compatibilmente con le preferenze espresse dagli altri operatori.

### 2. Durata della concessione

La durata della concessione deve permettere al CPO almeno il ritorno dell'investimento e quindi deve essere proporzionale all'investimento che l'operatore sostiene. Si consiglia una durata minima standard delle concessioni di 10 anni, come previsto dall'attuale normativa.

### 3. Verifica preventiva della fattibilità degli interventi quando, in sede di gara, sono già state individuate le postazioni

In alcuni Regolamenti il Comune definisce delle postazioni da inserire nella documentazione di gara ma verifica preventivamente con il DSO l'effettiva fattibilità di quanto richiesto agli operatori.

**Nota di approfondimento:** Una corretta localizzazione delle infrastrutture richiede un coinvolgimento attivo del CPO visto che è il primo attore interessato affinché le infrastrutture siano utilizzate dall'utente finale ed è in grado di rispondere in modo efficiente alle necessità di mercato. Tuttavia, è altrettanto importante che nel processo decisionale della localizzazione venga coinvolto anche preventivamente il DSO che è in grado di fornire un parere tecnico sulla connessione alla rete elettrica.

---

<sup>1</sup> Per la definizione degli acronimi (CPO, DSO, IdR e MSP) si veda il Glossario alla fine del documento.

# CRITICITÀ E PROPOSTE

Di seguito sono elencate le principali criticità individuate all'interno delle iniziative dei Comuni italiani per la realizzazione di una rete di ricarica per i veicoli elettrici e le relative proposte di modifica per risolvere le problematiche individuate.

Per facilitare la lettura sono state raccolte e suddivise secondo delle tematiche.

## OBBLIGHI CHE IL CPO NON PUÒ RISPETTARE

### 1. Richiesta di indicazione dei tempi di ricarica

Si richiede di indicare i tempi di ricarica in fase di offerta o di manifestazione di interesse; tuttavia, questi dipendono dalla potenza della carica batterie dell'auto e non possono essere indicati a priori.

**Nota di approfondimento:** Il tempo di ricarica si calcola dividendo la capacità della batteria (kWh) per la potenza della ricarica di riferimento (kW). **La capacità della batteria dipende dal singolo veicolo e può variare molto, la potenza di ricarica di riferimento dipende dalla potenza di ricarica istantanea** (data dal minimo tra la potenza disponibile nel punto di ricarica, la potenza che il cavo può reggere, e la potenza accettata dal veicolo). I veicoli spesso accettano una potenza di ricarica vicino alla nominale in condizioni standard e fino al raggiungimento dell'80% della carica della batteria.



#### Soluzione proposta

Si ritiene necessario eliminare questa richiesta. Il dato che può essere richiesto al CPO è la potenza massima erogabile dall'IdR.

### 2. Previsione di tariffe di ricarica da parte dei CPO

All'interno di alcuni bandi viene richiesto di indicare la tariffa di ricarica, anche differenziata per tipologia di veicoli, o di prevedere tariffe ridotte da parte dei CPO. Oltre al fatto che non è possibile prevedere un prezzo congelato per tutto l'arco temporale della concessione (è opportuno aspettarsi dei cambiamenti del prezzo dovuti a dinamiche di mercato), il CPO non è il soggetto che si occupa di definire i prezzi della ricarica per l'utente finale. Questa è, infatti, un'attività in capo all'MSP, che è colui che si interfaccia con il cliente finale per la vendita del servizio di ricarica (maggiori dettagli sul ruolo degli attori nel processo di ricarica nello schema in [Appendice](#) e all'interno del Vademecum per la ricarica pubblica). Pertanto, non è opportuno richiedere all'interno di regolamenti indirizzati ai CPO richieste che non siano in capo a loro.



#### Soluzione proposta

Si propone di eliminare tali richieste.

### 3. L'ampiezza marciapiede

Il Codice della strada prevede 2 m di distanza dall'IdR al muro per il passaggio pedonale e prevede espressa possibilità di deroga in particolari contesti; tuttavia, questa deroga non sempre viene adottata. Considerando l'ampiezza dei marciapiedi esistenti in alcuni comuni italiani, in particolare in alcune zone delle città, risulta estremamente difficile in alcuni contesti poter installare IdR con questo distanziamento.



#### Soluzione proposta

Adottare i provvedimenti necessari atti a far rispettare i 90 cm per il passaggio pedonale e consentire la deroga all'ampiezza marciapiede, come previsto dall'art. 20 del Codice della Strada.

## € COSTI AGGIUNTIVI RICHIESTI AL CPO

### 4. Penali in caso di mancato ripristino segnaletica orizzontale o malfunzionamento Infrastruttura

Con riferimento alla segnaletica orizzontale viene richiesto un corrispettivo per ogni stallo di sosta la cui segnaletica non sia stata ripristinata nelle tempistiche previste. Si richiede, inoltre, una penale per ogni giorno (o frazione di giorno) di ritardo nel ripristino in caso di malfunzionamento o atto vandalico.



#### Soluzione proposta

Eliminare le penali. È infatti nello stesso interesse del CPO avere infrastrutture funzionanti e con una segnaletica opportuna, non si ritiene pertanto congruo sovraccaricare di ulteriori costi il CPO, che spesso incorre già in costi aggiuntivi a causa azioni di danneggiamento da parte di terzi.

### 5. Obblighi di manutenzione per intervento di terzi

Sono pervenute numerose richieste di modifiche e spostamenti della segnaletica o di ripristino delle strisce pedonali cancellate da lavori di scavo altrui, di cui il CPO non risultava responsabile. In alcuni casi si richiede anche la manutenzione del verde da parte dell'operatore e altre attività non connesse al business del CPO, senza prevedere adeguato corrispettivo economico.



#### Soluzione proposta

Si ritiene opportuno specificare che il CPO è responsabile degli oneri relativi alla segnaletica per l'individuazione dello stallo di interesse per la ricarica e del ripristino dei luoghi ex-ante al suo lavoro che abbiano subito modifiche a causa della sua attività specifica e non di altri oneri relativi a modifiche richieste dal comune o a causa di lavori di terzi successivi all'installazione delle IdR.

## 6. Obbligo di adeguamento delle IdR già installate

All'interno di alcuni regolamenti si prevede l'obbligo, in caso di modifica della concessione, di adeguare le IdR installate ai sensi del regolamento precedente. Questa richiesta si traduce in maggiori oneri per i CPO e non rispetta le logiche di investimento che il CPO deve sostenere per l'adeguamento.



### Soluzione proposta

Si ritiene opportuno che l'adozione di un nuovo regolamento da parte del Comune non preveda obblighi di adeguamento delle infrastrutture già installate ai sensi di regolamenti precedenti.

*Nota: In ogni caso, l'adeguamento delle infrastrutture già installate non deve in nessun modo rappresentare un criterio premiante per i CPO poiché questo sarebbe applicabile ai soli operatori già presenti sul territorio e risulterebbe discriminante per gli operatori entranti.*

## 7. Richiesta emissione garanzia definitiva

In alcuni bandi viene richiesta l'emissione di una garanzia definitiva per tutta la durata della concessione senza specificare preventivamente l'importo, o richiedendo importi fissi arbitrari. Inoltre, in alcuni casi viene richiesta l'emissione della garanzia prima della firma del contratto.



### Soluzione proposta

Si propone di evitare di chiedere un'emissione di garanzia di importo fisso. Per garantire l'effettiva efficienza del servizio si propone piuttosto di stabilire dei criteri di preselezione o al massimo prevedere un valore forfettario sufficiente a coprire il rischio e pertanto correlato al numero di infrastrutture effettivamente installate. Si ritiene, quindi, opportuno che qualora necessaria l'emissione della garanzia sia richiesta al momento della stipula del contratto e non precedentemente.

## 8. Canone Unico Patrimoniale (ex COSAP/TOSAP)

Viene richiesto il pagamento, o non esplicitamente chiarita dal Comune l'esenzione dal pagamento, del Canone Unico Patrimoniale di cui all'articolo 1, comma 816, della legge 27 dicembre 2019 n. 160 (ex COSAP/TOSAP) all'interno dei bandi dei comuni per lo spazio di suolo pubblico occupato dagli impianti di ricarica. Poiché il modello di business relativo alla ricarica dei veicoli elettrici è attualmente poco sostenibile, si ritiene opportuno garantire, almeno nella fase iniziale di diffusione, l'occupazione di suolo gratuita come leva incentivante.

*Nota di approfondimento: Si precisa che in nessun caso è dovuto il pagamento per la concessione dello stallo auto.*



### Soluzione proposta

Si propone di attuare l'esenzione al pagamento del Canone Unico Patrimoniale (ex TOSAP/COSAP), in linea con **l'art. 57, comma 9, del D.L. 16/07/2020, n. 76 (c.d. Decreto Semplificazioni)** in modo da favorire e difendere la prima fase di sviluppo di questo mercato.

## 9. Valutazione dell'importo per la base d'asta

In alcuni regolamenti viene fatta la valutazione dell'importo a base d'asta tramite il conto economico. Questa valutazione, tuttavia, non prende in considerazione tutti i costi legati al progetto (come: il costo del software di gestione, la manutenzione, i costi di allaccio).

La base d'asta proposta, pertanto, rischia di non essere remunerativa per l'operatore, e in alcuni casi di non coprire i costi del progetto (come nei casi in cui i siti di installazione sono individuati dall'ente e non dal CPO e si prevedono molte installazioni in zone residenziali).



### Soluzione proposta

Si ritiene opportuno utilizzare metodologie diverse per la valutazione del progetto oppure quantomeno tenere conto di tutti i costi necessari per la realizzazione del progetto all'interno dell'importo per la base d'asta.



## ITER E TEMPISTICHE CHE NON TENGONO CONTO DI TUTTI GLI ASPETTI PECULIARI DELLA RICARICA

### 10. Deadline per l'installazione delle IdR

Sono richieste delle deadline per l'installazione delle IdR che richiedono il rispetto di tempi troppo stretti per gli effettivi lavori necessari e che spesso non tengono conto di possibili ritardi autorizzativi, non in capo al CPO, ma ad altri soggetti tenuti a concedere le autorizzazioni richieste.



### Soluzione proposta

Si ritiene opportuno definire un tempo per la realizzazione dei lavori (ad esempio 5-6 mesi) che sia calcolato a partire dall'ottenimento dell'autorizzazione allo scavo da parte dal Comune, o da eventuali ulteriori autorizzazioni richieste, e che il tempo sia calcolato al netto delle tempistiche del DSO per la realizzazione dell'allaccio.

Si ritiene in ogni caso corretto chiedere alle Amministrazioni di avere la possibilità di scomputare le tempistiche non controllabili direttamente dagli operatori.

### 11. Deadline per l'attivazione delle IdR

Sono previste deadline per l'attivazione delle IdR calcolate dal momento dell'installazione, mentre l'allaccio alla rete è responsabilità del DSO e il CPO non può intervenire per modificare questi tempi.



### Soluzione proposta

Si ritiene opportuno calcolare la deadline per l'attivazione dal momento dell'allaccio da parte del distributore, in quanto prima di tale fase il CPO non è responsabile di eventuali ritardi.

## 12. Iter autorizzativo delle istanze per l'installazione delle IdR

L'iter previsto per l'autorizzazione delle istanze è spesso troppo lungo e articolato e porta ad avere una grande percentuale di IdR bocciate a causa di interpretazioni del processo differenti rispetto a quello che si intende all'interno del Regolamento di riferimento.



### Soluzione proposta

Si auspica una profonda revisione delle scelte politico-ambientali degli enti coinvolti nel processo autorizzativo, nonché una fattiva e utile collaborazione del Dipartimento Mobilità e Trasporti con i Municipi.

Si propone di adeguare la disciplina autorizzativa a quanto previsto *dall'art. 57, commi 3 e 14-bis del D.L. 16/07/2020, n. 76 (c.d. Decreto Semplificazioni)*, in base al quale: è prevista una richiesta unica per CPO e DSO, ossia di occupazione e manomissione del suolo pubblico per i lavori di installazione delle infrastrutture di ricarica e la loro connessione alla rete elettrica. Dopodiché la Conferenza dei Servizi rilascia, entro 30 giorni, un'autorizzazione all'occupazione e costruzione su suolo per l'installazione delle IdR di durata minima di 10 anni e un'autorizzazione per le opere di connessione elettrica da parte del distributore di durata illimitata.

In generale, al fine di accelerare e semplificare l'installazione delle IdR in determinati luoghi, ovvero nelle aree sottoposte a vincolo (paesaggistico, culturale od architettonico) è necessario prevedere che l'installazione di un'infrastruttura di ricarica, in virtù del fatto che debba essere considerata un'opera di urbanizzazione primaria, rientri tra quegli interventi esclusi (totalmente o parzialmente) dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzativa semplificata (i.e. *Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 - Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzativa semplificata G.U. 22 marzo 2017, n. 68*).

Altresì, in linea con il Decreto Semplificazioni, in relazione alla realizzazione di cabine elettriche, quindi volumi tecnici, per l'alimentazione delle infrastrutture si evidenzia che l'installazione delle IdR dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non è soggetta al rilascio del permesso di costruire ed è considerata attività di edilizia libera.

Si propone, inoltre, di favorire la creazione di consorzi di comuni che garantiscano la possibilità di utilizzare un unico procedimento amministrativo per l'elettrificazione dei comuni consorziati.

Infine, si propone una semplificazione autorizzativa (soprattutto in caso di consorzi di comuni): prevedere dei processi unici e omogenei a livello regionale sia in termini di iter amministrativo sia in termini di tempistiche (le PA si impegnano a rilasciare le autorizzazioni sia al CPO che al distributore entro ad esempio 1 mese dalla richiesta).



## CRITERI DI SELEZIONE DEGLI OPERATORI

### 13. Assegnazione delle IdR del bando ad un unico operatore, in caso di bandi con un numero elevato IdR da aggiudicare (ad esempio maggiori di 8-10)

In alcune iniziative da parte dei comuni si prevede si assegnare tutte le IdR previste nel bando ad un unico CPO (anche se con poca differenza di punteggio tra i primi classificati).



#### Soluzione proposta

Si propone di assegnare le IdR a diversi operatori sulla base di una suddivisione dell'area in lotti di aree omogenee e una classifica di preferenze fornita dai CPO. Questo non esclude che un singolo CPO possa aggiudicarsi più lotti, ma previene l'assegnazione ad un unico CPO anche in caso di basse o nulle differenze di punteggio. Nel caso di Comuni più grandi o che prevedono un numero elevato di infrastrutture si ricorda la possibilità di utilizzare un regolamento accessibile a tutti gli operatori interessati.

### 14. Richiesta di servizi aggiuntivi non correlati al servizio di ricarica

In alcune procedure, i Comuni richiedono prestazioni/servizi aggiuntivi premianti ai fini della graduatoria per i quali non è previsto un corrispettivo nei confronti del CPO. Tra questi si riportano come esempi:

- Benefit per il Comune, come ad es.: forniture di auto elettriche, IdR negli spazi comunali ad uso esclusivo, servizio di ricarica gratuito o previsione di prezzi agevolati (kWh);
- Lavori extra per opere relative alla mobilità sostenibile;
- Passaggio di proprietà delle IdR e del sistema di gestione dal CPO all'ente al termine della concessione;
- Canone da corrispondere al Comune sotto forma di importo in euro o di percentuale sui proventi della ricarica.



#### Soluzione proposta

Si ritiene opportuno eliminare queste richieste che non risultano correlate ad un'offerta di un servizio di ricarica pubblico migliore, anzi spesso lo penalizzano, e in alcuni casi risultano completamente limitanti per la partecipazione degli operatori ai bandi tenuto conto anche degli investimenti dei quali l'operatore si fa già carico per l'attivazione e la gestione del servizio di ricarica (ad esempio: il sistema di gestione è al centro del business del CPO e non è immaginabile che venga ceduto al termine della concessione, considerati anche gli investimenti effettuati per lo stesso).





## **OBBLIGHI TECNICI PER LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA CHE NON MIGLIORANO L'ESPERIENZA DI RICARICA**

### **15. Obblighi connettori**

È previsto all'interno di alcuni regolamenti l'obbligo di prevedere IdR di tipo Quick con una presa di Tipo 3A. Questo, tuttavia, limita enormemente il tasso di utilizzo dell'IdR in quanto di fatto si utilizza quasi sempre solo la presa di Tipo 2.



#### **Soluzione proposta**

Rimozione dell'obbligo della presa di tipo 3A, lasciando la possibilità ai singoli CPO di utilizzare le soluzioni tecnologiche più adeguate in base al fabbisogno di ricarica degli autoveicoli stimato nella zona specifica e, quindi lasciando la possibilità di poter scegliere se dotare l'IdR con una seconda presa di Tipo 2 o una presa di Tipo 3A.

### **16. Armadi porta contatore e punto presa del DSO**

In alcuni casi viene richiesto per determinate zone (ad esempio: nei centri storici) l'interramento degli armadietti porta contatore o l'accorpamento degli stessi in un unico oggetto. Ad oggi non esiste una soluzione tecnologica che consenta l'interramento o la progettazione di una stazione di ricarica che incorpori anche le apparecchiature elettriche del DSO e possa così soddisfare questo tipo di richiesta.



#### **Soluzione proposta**

Si propone di eliminare tale richiesta che di fatto ostacola un'infrastrutturazione omogenea in tutti i territori.



## **RICHIESTE DI SERVIZI DI RICARICA DIFFERENTI ALL'INTERNO DI UN UNICO BANDO**

### **17. Richieste di IdR dedicate a particolari categorie di utenti**

All'interno di alcuni bandi viene richiesta l'installazione di IdR dedicate a particolari categorie di utenti quali, ad esempio, taxi, car sharing, etc. Pertanto, parte delle IdR che devono essere installate dal CPO all'interno del Comune devono essere dedicate al servizio di tali utenti. Tuttavia, queste categorie di utenti di fatto potrebbero utilizzare le IdR installate e liberamente accessibili al pubblico.



#### **Soluzione proposta**

Si consiglia di non richiedere all'interno di un bando indetto per l'installazione di IdR a uso pubblico una quota di queste a determinate categorie di utenti. Infatti, ciò farebbe cessare la condizione delle IdR pubbliche come "liberamente accessibili a tutti".

Laddove il Comune lo ritenga necessario e intenda dedicare una quota di IdR a una categoria specifica di utenti si consiglia di indire un bando separato.

## **18. Installazione congiunta di IdR per mezzi differenti**

In alcuni regolamenti si richiede l'installazione congiunta di IdR per velocipedi o per motocicli. Tuttavia, le IdR per e-bike e motocicli non risultano remunerative per i CPO e in ogni caso sono un modello di business completamente diverso. Infatti, nel caso di IdR per velocipedi e motocicli di solito si tratterebbe di una semplice fornitura di hardware, collegato poi ad un contatore intestato al Comune che è anche quello che si fa carico del servizio, invece, nel caso di IdR per veicoli elettrici a quattro ruote, il CPO si fa carico della gestione delle stesse, inclusa la fornitura di energia elettrica.



### **Soluzione proposta**

Si propone di non prevedere la commistione di mezzi con modelli di business completamente diversi nei regolamenti, separando quindi le IdR per autoveicoli da quelle per e-bike e motocicli.



## **ALTRE CARATTERISTICHE CRITICHE**

### **19. Assenza di previsioni per occupazioni improprie dello stallo o altri comportamenti illeciti**

Spesso gli stalli di sosta dedicati alla ricarica dei veicoli elettrici sono occupati abusivamente da veicoli termici o da veicoli elettrici che vi sostano oltre il tempo massimo consentito dall'art. 158 del Codice della Strada.



### **Soluzione proposta**

Si propone di prevedere all'interno del regolamento un impegno da parte dell'amministrazione comunale nel far rispettare quanto previsto dal Codice della Strada ed eventualmente inasprire le sanzioni già previste dalla normativa nazionale al fine di promuovere lo sviluppo della mobilità sostenibile.

### **20. Individuazione delle location da parte del Comune**

In alcuni regolamenti è il Comune a stabilire le location dei punti di ricarica. Il Comune, però, spesso stabilisce i siti per l'installazione delle IdR senza valutare il potenziale tasso di utilizzo delle stesse ma sulla base di altri criteri. Questo rischia di rendere l'investimento non remunerativo per il CPO che lo effettua. In alcuni casi, inoltre, risultano richieste di installazioni in luoghi già saturi, mentre continuano a rimanere senza infrastrutture altre zone del comune.

Inoltre, anche nei casi in cui si chiede al CPO di proporre i siti per l'installazione, il comune si riserva la facoltà di modificarli successivamente.



### **Soluzione proposta**

Si propone di lasciare in capo al CPO l'individuazione dei siti di installazione, in modo che lo stesso possa scegliere anche in base a criteri di remuneratività, oltre a considerare i criteri di localizzazione indicati dal distributore di energia elettrica che dovrà effettuare la connessione alla propria rete.

Inoltre, per evitare che il Comune rifiuti le localizzazioni proposte dal CPO si propone una condivisione preliminare da parte del Comune dalle aree che non devono essere soggette alle installazioni (per esigenze delle amministrazioni) e/o che necessitano di ulteriori autorizzazioni per l'installazione (es. della Sovrintendenza, etc.). Sarebbe anche utile una condivisione da parte del comune degli attuali siti già occupati da IdR in modo da facilitare la creazione di un servizio capillare e coerente con l'attuale sviluppo infrastrutturale a livello territoriale.

Si suggerisce altresì che lungo le strade ad alto scorrimento siano preferite le ricariche ad alta potenza (>100 kW).

In caso di manifestazioni o altre attività che limitino l'accessibilità delle infrastrutture di ricarica, il Comune deve avvisare tempestivamente il CPO perché ne dia pronta informazione ai MSP.

## **21. Comunicazione dati aperti al Comune da parte dei CPO**

Ogni comune richiede che il CPO fornisca delle informazioni relative al servizio di ricarica implementato. La richiesta di informazioni differenti da parte dei diversi comuni rende più difficile e onerosa per il CPO la trasmissione delle stesse. Inoltre, in alcuni casi è richiesta la comunicazione di dati commercialmente sensibili per il CPO.



### **Soluzione proposta**

Si propone di definire un protocollo (ad esempio: E 0-15) e subset di informazioni standard (posizione, stato IdR, numero dei punti di ricarica, massima potenza erogata da ciascun punto) per tutti i Comuni in modo da evitare che ogni Comune chieda informazioni differenti. Inoltre, si ritiene opportuno che i dati richiesti non possano in alcun modo essere informazioni sensibili per il CPO (come: energia erogata dalla singola IdR).

## **22. Oggetto del Regolamento poco chiaro**

Il Comune non individua in maniera puntuale l'oggetto della procedura, creando discrepanze interpretative sul servizio da fornire. In particolare, c'è confusione intorno al concetto di gestione dell'IdR. La gestione viene infatti erroneamente considerata coincidente con i servizi di manutenzione dell'hardware, invece che complessiva sia della manutenzione che della gestione del software che permette l'erogazione del servizio.



### **Soluzione proposta**

Definire chiaramente tutti gli aspetti del Regolamento nell'ambito dei servizi e degli attori legati alla mobilità elettrica, in particolare a quella ad uso pubblico.

### **23. Richiesta di firma del disciplinare in sostituzione di un contratto concordato tra le parti**

Viene richiesta la firma del disciplinare senza possibilità di concordare tra le parti i termini del servizio al fine di includere alcuni aspetti necessari come, ad esempio, le casistiche di rimozione o revoca del servizio.



#### **Soluzione proposta**

Formulare uno standard di contratto di comodato d'uso ad utilizzo dell'Amministrazione che potrà poi essere discusso e concordato tra le parti.

### **24. Modalità di presentazione gara con plico cartaceo**

La gara prevede la sola modalità di partecipazione attraverso plico cartaceo consegnato a mano oppure mezzo raccomandata in Comune.



#### **Soluzione proposta**

Scelta di canali digitali, come invio mezzo PEC della documentazione sottoscritta digitalmente oppure utilizzo delle piattaforme a disposizione delle Stazioni Appaltanti nazionali (es: MEPA o sintel) o regionali (es. start toscana).



## BREVE GLOSSARIO

**CPO** = Charging Point Operator, ossia il soggetto che finanzia, installa e gestisce le infrastrutture di ricarica.

**DSO** = Distribution System Operator, il gestore delle reti di distribuzione elettrica locali.

**IdR** = Infrastruttura di Ricarica costituita da uno o più punti di ricarica per veicoli elettrici (ai fini del presente documento considerata ad accesso pubblico) in grado di supportare un sistema di ricarica veloce con tensioni più alte rispetto a quelle erogate da un impianto elettrico domestico.

**MSP** = Mobility Service Provider, ossia il soggetto che vende i servizi di ricarica e si interfaccia con il cliente fissando le tariffe, riscuotendo e fatturando i pagamenti.

# Appendice: modello di business ed attori della ricarica pubblica

