



Comune di Bollate (MI)

Provvedimento comunale per l'installazione dei punti di ricarica elettrica



Maggio 2025

(ver. 2.5)



Polinomia srl

Via Borgazzi, 17 20900 MONZA (MB)

Tel 02 20404942 Fax 02 29408735

0	Premessa	3
1	Inquadramento normativo	4
1.1	Il Piano Nazionale PNIRE	4
1.1.1	Contesto normativo	4
1.1.2	Contenuti del PNire	4
1.2	Il Decreto semplificazioni	5
1.2.1	Aspetti generali	5
1.2.2	Competenze e ruoli comunali	6
1.2.3	Semplificazioni procedurali e di realizzazione, regime edilizio libero	6
1.2.4	Divieto di sosta	7
1.2.5	Aree di servizio	7
1.3	D.g.r. 14 dicembre 2015	7
1.4	Il Decreto 16/3/2023: la PUN	8
2	Inquadramento territoriale e trasportistico	9
2.1	Assetto urbano	9
2.2	Popolazione	9
2.3	Poli attrattori	10
2.4	Rete viaria	11
2.5	I punti di ricarica esistenti	12
2.6	Parco circolante	13
2.6.1	Gli scenari di Piano	14
3	Tipologie, dimensionamento e localizzazione delle zone di ricarica	16
3.1	Le zone di ricarica di transito (ZRT)	17
3.2	Le zone di ricarica residenziali (ZRR)	18
3.3	Le zone di ricarica condominiale (ZRC)	20
3.4	Le zone di cortesia (ZC)	20
4	Principali contenuti delle concessioni e della procedura di affidamento	22
4.1	Aspetti generali	22
4.2	Durata	22
4.3	Il canone di occupazione del suolo pubblico	22
4.4	Costi di installazione, manutenzione e tariffe	23
4.5	Avvio delle attività, operatività, cessazione	23
4.6	Altri obblighi del Concessionario	23
4.7	Le ZRT	23
4.8	Le ZRR	24
4.9	Le ZRC e le ZC	24
4.10	La procedura di evidenza pubblica	24
4.10.1	Documentazione di progetto	24
4.10.2	Meccanismo di scelta degli operatori	25
4.11	Aggiornamento del provvedimento	25
	Allegato A: elenco delle zone di ricarica	26

Tavola A: localizzazione dettagliata delle zone di ricarica

0 Premessa

Il mercato delle auto elettriche, pur con molti 'ripensamenti' e ritardi, è ormai entrato anche in Italia in una fase di forte espansione, espansione che trascinerà un altrettanto forte aumento della domanda d'installazione di punti di ricarica, sia su aree pubbliche che su aree private.

Questo fatto cambia alla base la filosofia dell'intervento pubblico, che passa da un'ottica orientata a incentivare anche con interventi diretti l'installazione di punti di ricarica a una finalizzata alla regolazione di un mercato nel quale gli operatori privati devono operare in concorrenza.

Infatti, anche se ad oggi l'equilibrio economico degli operatori non è ancora garantito dai ricavi prodotti dai servizi di ricarica, lo è tuttavia per la concreta prospettiva di potervi arrivare in un futuro ormai prossimo, e questo ha già aperto la gara a 'presidiare' il territorio con le proprie installazioni.

Questo netto mutamento di scenario è accompagnato da una altrettanto netta evoluzione legislativa che, con l'art. 57 inserito nel D.L. 77/2021 "Decreto Semplificazioni", ha semplificato e chiarito nelle sue logiche e finalità il quadro normativo.

La nuova normativa elimina in particolare molti dei preesistenti adempimenti e vincoli; nel farlo affida tuttavia un ruolo importante ai comuni quali enti regolatori in grado di garantire uno sviluppo ordinato e correttamente inserito nel territorio; essa cioè prevede, tra le altre cose, che ciascun comune emani specifici provvedimenti per regolare l'installazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica.

Nello specifico tali provvedimenti devono definire numero e posizione delle colonnine di ricarica: in assenza di tali provvedimenti ciascun operatore ha facoltà di chiedere una semplice autorizzazione per procedere all'installazione di tali colonnine nei luoghi pubblici da esso individuati¹.

E' pertanto necessario che anche il Comune di Bollate si doti di tale strumento, al fine di:

- localizzare e dimensionare i luoghi idonei alla installazione degli impianti al fine di realizzare una copertura efficace ed equilibrata del territorio;
- definire i contenuti degli atti concessori e le modalità di rilascio delle concessioni, anche al fine di garantire la presenza di più operatori in concorrenza.

¹ L'installazione degli impianti in aree private, anche se accessibili al pubblico, e che non richieda la realizzazione di allacci su sottosuolo pubblico, è sottratta a ogni adempimento a eccezione delle disposizioni vigenti relative alla realizzazione degli impianti elettrici e, laddove necessario, quelle del Codice della Strada e del relativo Regolamento per quanto riguarda l'eventuale segnaletica.

1 Inquadramento normativo

1.1 Il Piano Nazionale PNIRE

1.1.1 Contesto normativo

Il Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica ha origine dal **DL 22/06/2012** "Misure urgenti per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile". Gli artt. Dal 17-bis al 17-terdecies del Capo IV-bis introducono misure per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile tra cui lo sviluppo di reti infrastrutturali per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica. Tra questi **l'articolo 17-septies** prevede l'approvazione di un piano nazionale che si traduce nel PNire.

Il PNire è stato aggiornato dal **D. Legislativo 16/12/2016** che ha percepito la **Direttiva 014/94/UE** per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi. Tale direttiva individua nella mancanza di un'infrastruttura di ricarica ben definita nei singoli stati un ostacolo alla diffusione sul mercato dei veicoli elettrici. Ritiene inoltre necessario uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura in UE, per una libera circolazione. La Direttiva, quindi, stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti.

1.1.2 Contenuti del PNire

Nel piano sono definite le linee guida per garantire lo sviluppo del servizio di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica sul territorio nazionale, considerando sempre **l'effettivo fabbisogno** presente nelle diverse realtà territoriali. A titolo orientativo si prevede l'installazione di 1 punto di ricarica ogni 10 veicoli elettrici.

I principali obiettivi del piano possono essere riassunti nei seguenti sei punti:

1. implementazione di un servizio di ricarica esteso sul territorio, a partire dalle aree urbane, che rispetti gli standard tecnici europei che garantiscono l'interoperabilità tra le diverse infrastrutture sul territorio UE;
2. rispetto dei parametri minimi di interoperabilità tra i sistemi installati ad uso pubblico e privato per servire il maggior numero possibile di veicoli;
3. gestione del servizio tramite: definizione di costi univoci e chiari per l'utente; predisposizione di tariffe differenziate; regolamentazione dei tempi e modi di ricarica ottimizzando necessità degli utenti e disponibilità della rete elettrica, rispettando le regole del libero mercato nel settore elettrico;
4. agevolazioni amministrative per titolari e gestori che ammodernano impianti di distribuzione del carburante per inserirvi spazi di ricarica elettrica;
5. programmi di promozione all'adeguamento tecnologico di edifici già esistenti;
6. promozione ricerca tecnologica per realizzazione di nuove reti infrastrutturali.

Gli obiettivi principali del PNire vengono suddivisi su due fasi temporali distinte:

Fase	Periodo Temporale	Obiettivi generali
Fase 1 Definizione e Sviluppo	2013-2016	<ul style="list-style-type: none"> - Introduzione di una dimensione minima di veicoli elettrici - Introduzione di una infrastrutturazione di base di punti di ricarica pubblici e privati - Concertazione e definizione di standard tecnologici - Definizione, sviluppo e implementazione di policy che favoriscano lo sviluppo della mobilità elettrica - Incentivo allo sviluppo tecnologico
Fase 2 Consolidamento	2017-2020	<ul style="list-style-type: none"> - Emanazione di norme comuni e condivise tra Stati Membri - Diffusione su larga scala di veicoli ad alimentazione elettrica (puri e ibridi Plug In) - Completamento e consolidamento della rete di infrastrutture di ricarica pubblica (e privata) - Incentivo allo sviluppo tecnologico

Il PNire individua quindi tre categorie di aree per l'installazione delle infrastrutture di ricarica distinguendo tra:

- aree pubbliche;
- aree private;
- aree private accessibili al pubblico.

La dotazione di aree pubbliche o accessibili al pubblico deve garantire accesso indiscriminato a tutti gli utenti. Tra le strategie per raggiungere il maggior numero di utenti viene data particolare rilevanza all'infrastrutturazione di grandi strutture di vendita, cinema multisala, parcheggi multipiano, e tutti gli attrattori che dispongono di parcheggi riservati con tempi di sosta sufficientemente elevati. L'accesso alle infrastrutture di ricarica pubbliche potrà essere reso semplice tramite l'utilizzo di Smart Card, possibilmente compatibili con la Card in uso per altri servizi di mobilità; allo stesso modo il pagamento del servizio dovrà essere inclusivo e coprire diverse metodologie esistenti.

Ulteriore distinzione viene fatta in base alle specifiche tecniche delle colonnine e della tipologia di ricarica²:

- Punti di ricarica lenta: fino a 7kW (usati nelle prime fasi e principalmente nel privato);
- Punti di ricarica accelerata: tra i 7 e i 22 kW;
- Punti di ricarica veloce: superiore a 22 kW.

L'attuazione del piano aggiornato avviene tramite accordi con le regioni o province autonome secondo quanto indicato nel **D.P.C.M. 01/02/2018**. Per l'incentivazione dei piani viene stanziato un finanziamento che copre: redazione programma mobilità elettrica, progettazione siti di ricarica, acquisto e installazione impianti e campagne di comunicazione.

1.2 Il Decreto semplificazioni

1.2.1 Aspetti generali

L'art. 57 del D.L. 76/2020 riconosce **4 diverse tipologie di infrastrutture** di ricarica in base alla posizione:

- a) all'interno di aree e edifici pubblici e privati, ivi compresi quelli di edilizia residenziale pubblica;
- b) su strade private non aperte all'uso pubblico;
- c) lungo le strade pubbliche e private aperte all'uso pubblico;
- d) all'interno di aree di sosta, di parcheggio e di servizio, pubbliche e private, aperte all'uso pubblico.

² Distinzione tecnica fra le tipologie di ricarica riportata in Appendice

Tutte vanno realizzate nel **rispetto delle normative di sicurezza** vigente e seguendo le norme indicate nel codice della strada e nel relativo regolamento di esecuzione e attuazione per quanto riguarda segnaletica, dimensionamento degli stalli, fasce di rispetto e visibilità; vige inoltre ovviamente il rispetto delle disposizioni per la realizzazione degli impianti elettrici.

Se la realizzazione è affidata a soggetti esterni, ovvero non all'ente proprietario della strada, in aggiunta a quanto prima si applicano le disposizioni in materia di autorizzazioni e concessioni previste nel codice della strada e nel relativo regolamento.

Le infrastrutture, da comma 4 e nel rispetto del PNIRE, devono essere **accessibili a tutti gli utenti** in modo non discriminatorio.

1.2.2 Competenze e ruoli comunali

Il comma 6 dell'art. 57, prevede che ciascun comune emani **provvedimenti comunali**, da adottare entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, per l'installazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica. Prevede che i comuni determinino la **posizione e il numero di colonnine** in proporzione all'attuale parco veicolare elettrico circolante (ove possibile almeno un punto di ricarica ogni 1.000 abitanti, da PNIRE 1 punto di ricarica ogni 10 veicoli elettrici).

Sulla base di tale provvedimento possono essere dettate le regole per il rilascio delle concessioni/autorizzazioni al fine di garantire una omogenea distribuzione dei punti di ricarica nel territorio (suddivisione delle infrastrutture in lotti) e la pluralità degli operatori (tetto massimo per i rilasci).

Nel caso in cui il Comune non provveda ad emanare il suddetto provvedimento, un soggetto sia pubblico che privato può richiedere l'autorizzazione o la concessione per la realizzazione e la gestione di infrastrutture di ricarica aperte all'uso pubblico anche per singoli tratti di strada.

Il comune ha facoltà di consentire, **in autorizzazione o concessione**, la realizzazione e la gestione di infrastrutture di ricarica a soggetti esterni sia pubblici che privati, incentivandola anche tramite **riduzione o esenzione del canone di occupazione di suolo pubblico** e della tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche per i punti di ricarica, nel caso in cui essi erogino **energia di provenienza rinnovabile**.

1.2.3 Semplificazioni procedurali e di realizzazione, regime edilizio libero

Per agevolare la realizzazione delle colonnine erano già state preventivamente introdotte norme di semplificazione. Il D.Lgs 257/2016 classifica la realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici come opera di urbanizzazione primaria realizzabile in tutto il territorio comunale. Ai comuni è assegnato il compito, entro 180 giorni dall'approvazione del DL, di aggiornare i regolamenti edilizi includendo l'obbligo di rispettare i criteri d'integrazione delle tecnologie per la ricarica dei veicoli elettrici al fine di ottenere il titolo abilitativo edilizio sia nelle nuove costruzioni che negli interventi di ristrutturazione importante. Disposizioni non applicabili agli immobili di proprietà delle amministrazioni pubbliche.

L'art 57 apporta nuove ed ulteriori semplificazioni decretando la cessazione di validità del decreto del MIT del 3 agosto 2017 "*Individuazione delle dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché degli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici*" modificando quindi la documentazione necessaria ad ottenere i permessi per l'installazione delle infrastrutture di ricarica.

- In primo luogo l'art. 57 semplifica ulteriormente il processo di realizzazione delle infrastrutture di ricarica **eliminando la necessità di presentare la SCIA** e la documentazione ad essa allegata per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici (abrogazione commi 2-bis e 2-ter art. 23 DL 09/02/2012).

- In secondo luogo l'art. 57 **elimina la necessità di presentare nulla osta** rilasciato dall'ispettorato del Ministero previsto per impianti e condutture elettriche sostituendolo con una semplice dichiarazione sottoscritta dai soggetti interessati da cui risulti l'eventuale presenza di interferenze con le linee di telecomunicazione e la certificazione del rispetto delle norme che regolano la trasmissione e la distribuzione di energia elettrica.

In seguito a **modifiche effettuate dall'art. 32-ter del disegno di legge di conversione del D.L. 77/2021**, l'articolo 57, ha specificato che l'installazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico è considerata **un'attività di edilizia libera non soggetta al rilascio del permesso di costruire**.

Il soggetto che effettua l'installazione è tenuto a presentare un'istanza per manomissione e occupazione di suolo pubblico per l'infrastruttura (colonnina di ricarica) e le opere di connessione alla rete elettrica e sue eventuali modifiche.

TOSAP e o COSAP (ora CUP) vengono quindi calcolate sugli spazi occupati dalla colonnina e dalle connessioni alla rete nel sottosuolo, escludendo lo spazio relativo agli stalli di sosta riservati alla ricarica.

Viene dunque effettuata una **richiesta semplificata** all'ente gestore della strada che rilascia l'autorizzazione all'installazione e all'occupazione di suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica per una durata di 10 anni e a tempo indeterminato per le connessioni alla rete.

1.2.4 Divieto di sosta

Nel comma 6 l'art.57 prevede che i provvedimenti comunali, riguardanti l'installazione delle infrastrutture di ricarica, avvengano ai sensi dell'art. 7 del codice della strada, lasciando dunque al Comune una certa libertà nella gestione della circolazione urbana e la possibilità di riservare stalli di ricarica per i veicoli elettrici.

Il comma 11 dell'art. 57 modifica il Codice della strada articolo 158, comma 1, lettera h-bis) il quale vieta la sosta negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici. Il divieto prevede inoltre che, in caso di sosta a seguito di completamento di ricarica, possano essere applicate delle tariffe di ricarica maggiorate per disincentivare l'occupazione dello stallo oltre un periodo massimo di un'ora dal termine della ricarica. Detto limite temporale non trova applicazione nel corso delle ore notturne, dalle ore 23 alle ore 7, tranne che nei punti di ricarica a potenza elevata (> 22 kw).

Il pagamento di una tariffa maggiorata può essere visto come una "tariffa" dovuta a fronte dell'occupazione della colonnina, tariffa che può anche essere suddivisa tra il fornitore dell'energia e il Comune secondo accordi stipulati nella convenzione tra i due.

Resta invece aperto il tema del rispetto della riserva di sosta da parte dei veicoli non in ricarica e non collegati, rispetto che può essere garantito unicamente dal Comune che, solo, può sanzionare ed eventualmente disporre la rimozione forzata dei veicoli in divieto (previa apposizione della relativa segnaletica).

1.2.5 Aree di servizio

Il comma 13 decreta l'obbligo che le nuove concessioni per aree di servizio, e il rinnovo di quelle esistenti, prevedano la dotazione delle colonnine di ricarica per i veicoli elettrici. Per l'effetto, dovranno essere aggiornati il PNIRE (di cui all'articolo 17-septies del n. 83/2012) nonché il Piano di ristrutturazione delle aree di servizio autostradali.

1.3 D.g.r. 14 dicembre 2015

In attuazione del PNIRE, la Regione Lombardia approva con il D.g.r. 14 dicembre 2015, il documento «Linee guida per l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici» con lo scopo di incentivare lo sviluppo omogeneo di una rete di ricarica che supporti la circolazione di veicoli elettrici ed ibridi plug-in in linea con il contesto

normativo europeo, nazionale e regionale.

Le linee guida individuano le diverse categorie veicolari e le flotte potenzialmente interessate dallo sviluppo di una rete infrastrutturale di ricarica definendo uno sviluppo basato su due orizzonti temporali:

- La **fase “pioneer”**: sviluppo di uno scenario di base, fino al 2020. Questa fase si colloca in uno scenario in cui l'utilizzo dei veicoli elettrici è ancora marginale e ha come obiettivo principale l'incentivazione al passaggio all'elettrico dando, ai primi utenti della mobilità elettrica in Lombardia, la possibilità di effettuare facilmente la ricarica dei veicoli per gli utilizzi quotidiani, o di percorrere, saltuariamente, distanze più lunghe dell'autonomia del veicolo lungo i principali assi viari regionali.
- La **fase “a tendere”**: sviluppo di uno scenario evoluto, dal 2020 al 2030. Diverso è lo scenario di questa seconda fase, con una transizione all'elettrico del parco circolante in parte già avvenuta e ancora in atto. L'obiettivo è di rendere disponibile un servizio di ricarica capillare e uniforme su tutto il territorio regionale, tramite integrazione di sistemi ad alta e bassa potenza.

Il testo recepisce il PNire e introduce alcune indicazioni utili a definire il numero, la localizzazione e la tipologia dei siti di ricarica che andranno a costituire la rete. Si raccomanda un attento studio delle esigenze del territorio prestando particolare attenzione ad alcuni indicatori, per esempio:

- domanda di mobilità complessiva, attuale e prevista, quantificabile ad esempio come numero totale di auto immatricolate o circolanti;
- domanda di mobilità elettrica, attuale e prevista, quantificabile ad esempio come numero di auto elettriche immatricolate o circolanti;
- densità abitativa;
- disponibilità di siti per la ricarica domestica, quantificabile ad esempio come percentuale di box/posti auto privati rispetto al numero di veicoli

Le linee guida distinguono tra due tipologie di ricarica³:

- Normal power: potenza 7,4 – 22 kW
- High power: maggiore di 22 kW

In base alla tipologia di ricarica si individuano diversi luoghi pubblici in cui è possibile l'installazione, con individuazione di criteri per il posizionamento, il numero e gli interventi necessari (indicazioni in parte superate dall'art. 57 del DL 76/2020 “Decreto semplificazioni”).

Tra i luoghi di ricarica normal power sono indicati gli stalli lungo strada, i parcheggi di interscambio, i luoghi di interesse quali cinema o centri commerciali.

Luoghi con punti di ricarica high power sono invece le aree di servizio, stazioni, aeroporti, nodi TPL, piazzole di carico/scarico merci.

1.4 Il Decreto 16/3/2023: la PUN

Con il DM 16/3/2023 è istituita la Piattaforma Unica Nazionale (PUN), entrata poi in funzione un anno dopo, con la quale vengono concentrate e rese disponibili le informazioni relative a tutti i punti di ricarica pubblici presenti sull'intero territorio nazionale.

Si tratta di un passaggio effettuato in adempimento a quanto previsto nel PNire “con l'obiettivo di garantire condizioni di accesso uniformi e omogenee alle informazioni relative alle infrastrutture di ricarica elettrica”

³ Distinzione tecnica tra le tipologie di ricarica riportata in Appendice

2 Inquadramento territoriale e trasportistico

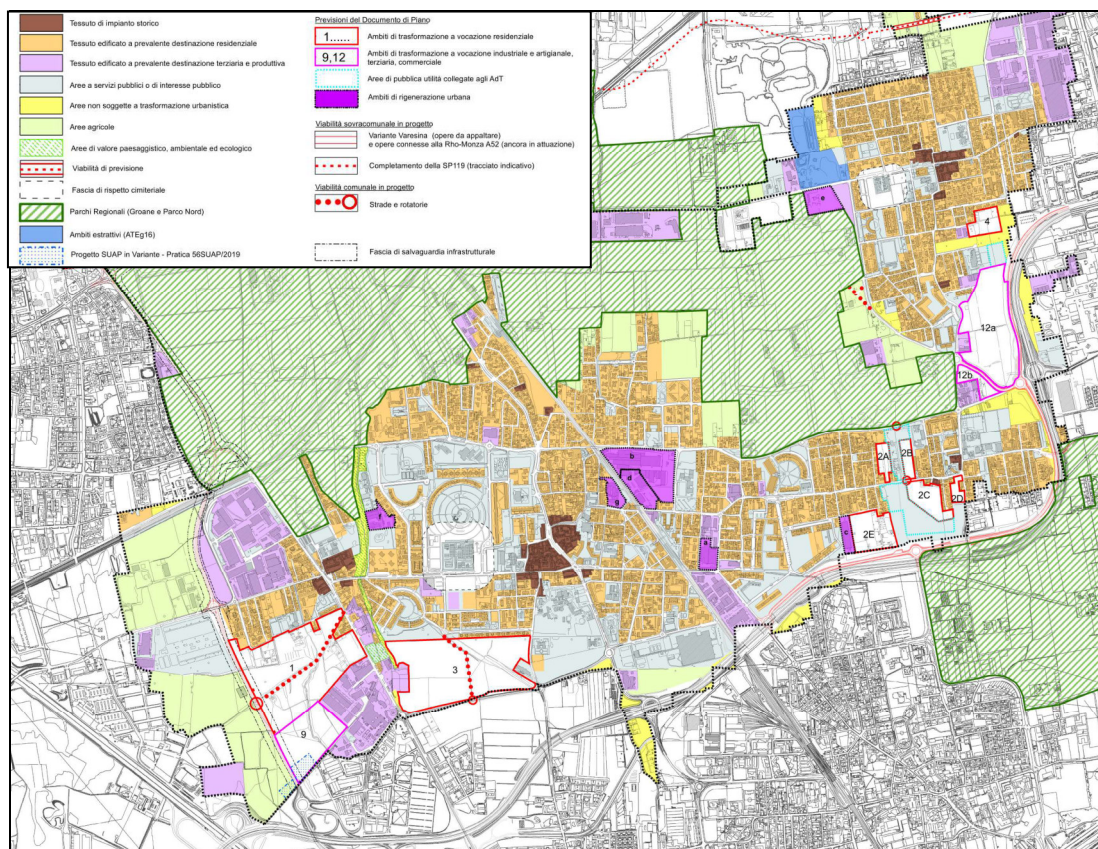
2.1 Assetto urbano

Bollate è un comune di prima fascia situato al confine nord della città di Milano, lungo la direttrice della SP.233 "Varesina".

Dal capoluogo lo separa a sud il Comune di Baranzate, in passato frazione di Bollate, e di Novate.

La struttura urbana vede un corpo centrale compreso tra la ferrovie e la Varesina, una lunga fascia di espansione a est della ferrovia e tre frazioni: Ospiate a ovest della Varesina, Cascina del Sole all'estremo orientale e a nord est, tra Senago e Paderno, l'importante nucleo di Cassina Nuova.

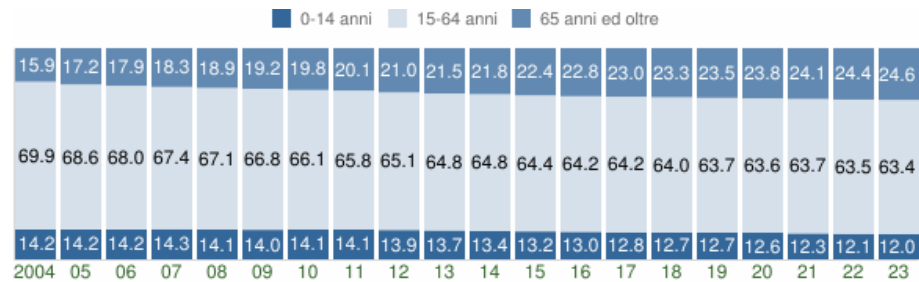
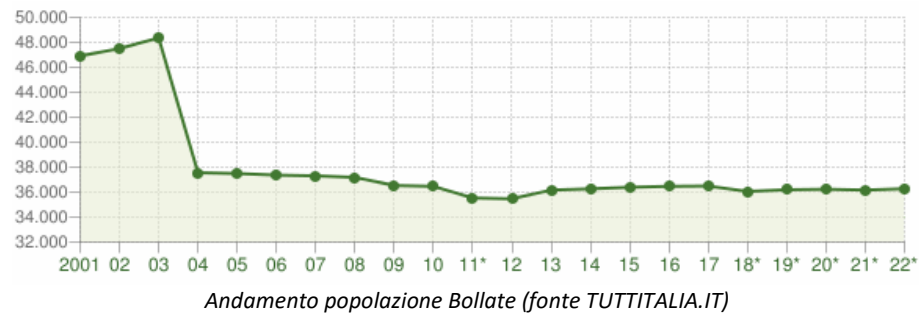
Le attività produttive sono localizzate prevalentemente a ovest, tra la SP.233 e la sua variante di recente realizzata.



Destinazioni d'uso e previsioni di Piano (Fonte PGT – tav.DP.01)

2.2 Popolazione

Bollate ha una popolazione registrata il 1° gennaio del 2024 pari a 36'700 abitanti. La popolazione risulta pressochè stabile nell'ultimo ventennio.



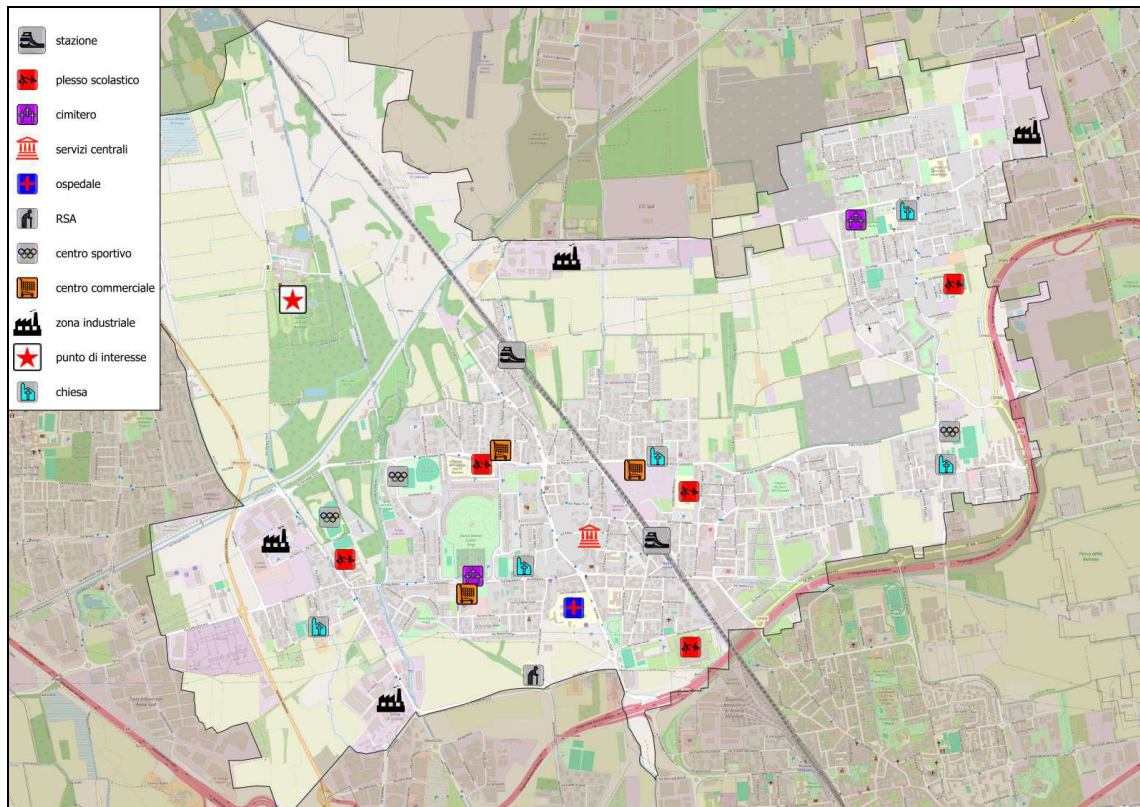
Struttura della popolazione per età (fonte TUTTITALIA.IT)

La distribuzione per fascia d'età della popolazione residente a Bollate rivela un trend costante anche se relativamente lento di invecchiamento della popolazione e diminuzione delle nascite, che si traducono in una progressiva riduzione della fascia attiva fra i 15 e 64 anni.

2.3 Poli attrattori

Le principali polarità attrattive di Bollate, selezionate in base anche la loro interesse rispetto alla localizzazione di impianti di ricarica e alla loro accessibilità automobilistica, possono essere così elencati:

- parcheggio interscambio stazione Bollate Nord;
- parcheggio stazione Bollate Centro;
- Municipio e centro città;
- scuole secondarie (via Varalli);
- altri plessi scolastici (via Verdi, via Montessori, via Brianza);
- ospedale;
- RSA via Don Uboldi;
- cimiteri (via Repubblica, via De Filippo)
- centri sportivi (via Dante, via La Cava, via Adige)
- centri commerciali e supermercati (via Repubblica, via Verdi);
- Z.I. Ospiate;
- Castellazzo.



Distribuzione dei poli attrattori

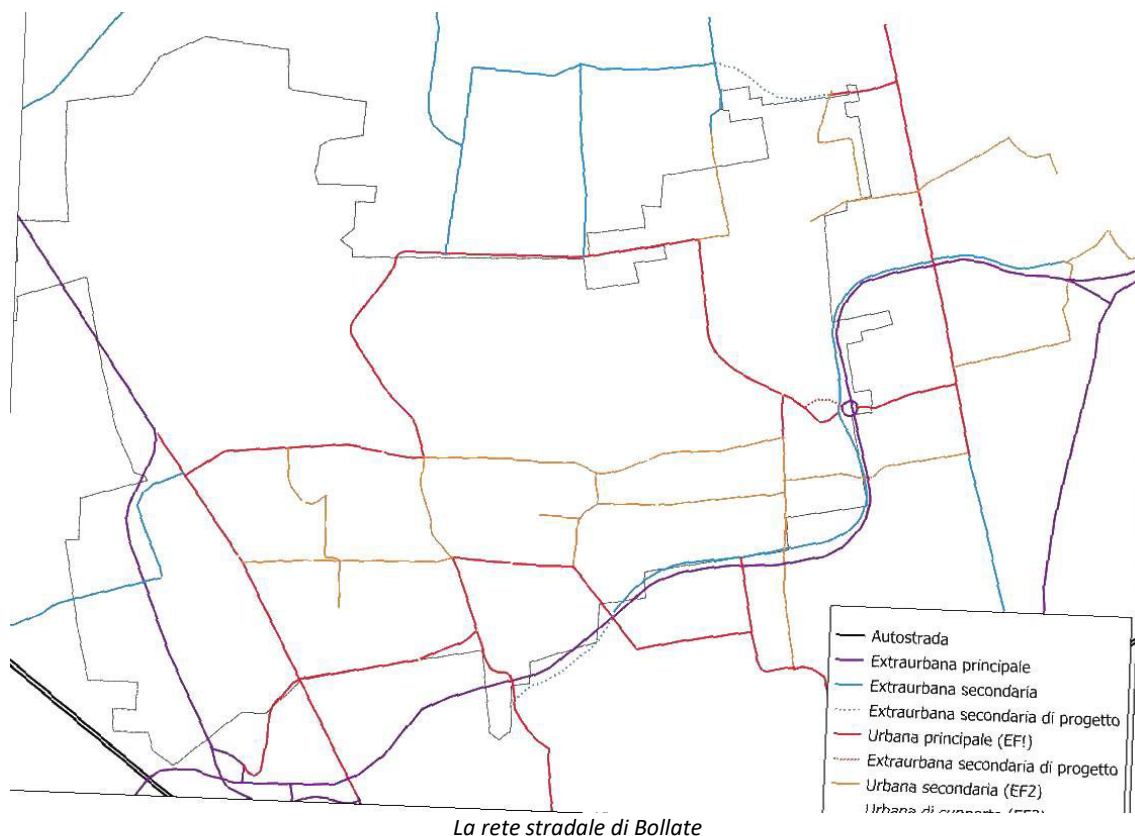
2.4 Rete viaria

La struttura della rete viaria di Bollate è racchiusa entro i tracciati sovralocali della Rho-Monza con la relativa complanare a sud-est e della Varesina con la sua variante a ovest, mentre a nord l'assenza di tracciati esterni efficienti comporta il coinvolgimento della rete urbana interna per svolgere funzioni di distribuzione a scala territoriale (via Pace/Lombardia/V.Veneto, via Kennedy, via Verdi).

Il sistema di distribuzione interno è completato in senso nord sud dall'asta dell'ex Varesina, da via Piave/V.Veneto, da via Battisti/Madonna mentre in senso est-ovest si evidenziano l'itinerario Galileo Ferraris/Repubblica/Magenta/IV Novembre/XI Febbraio/Pellico, via Volturno e l'asse Madonna in Campagna/Friuli.

Da sottolineare la prevista nuova connessione tra la Rho-Monza e il nodo Madonna/Kennedy, intervento che porterà al declassamento della via Ospitaletto. e della via per Novate.

Analogamente, il completamento della sp.119, quando realizzato, dovrebbe alleggerire gli itinerari Lombardia/Kennedy.

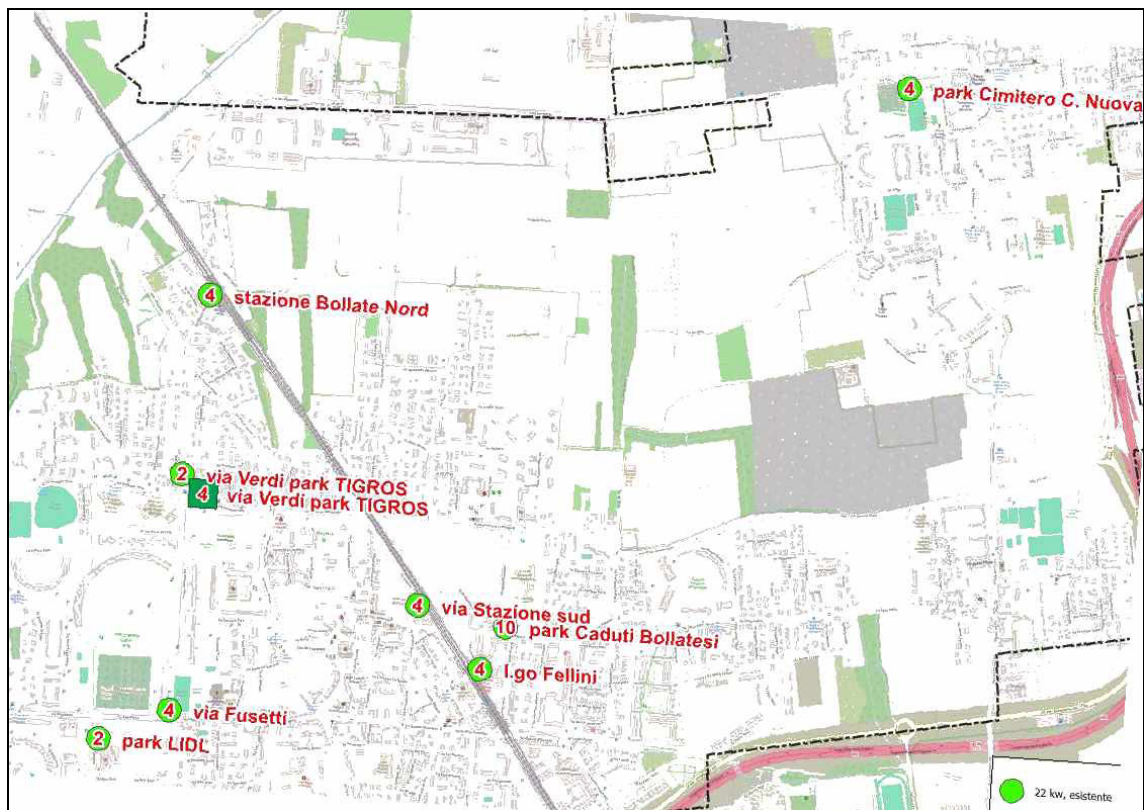


2.5 I punti di ricarica esistenti

Ad oggi risultano installate sul territorio comunale 8 postazioni di ricarica attive, e precisamente:

Indirizzo	Punti ricarica	Gestore	Potenza	Sito	Tipo presa	Usage cost
via Verdi 20	4	Powy	2x22 2x100	Parcheggio Tigros 24/24	Type 2 COMBO	pay
via V.Veneto 24	4	BeCharge	4x22	Stazione Bollate Nord	Type 2	pay
via Pace 14	4	BeCharge	4x22	lungo strada	Type 2	pay
via Stazione 2	4	BeCharge	4x22	lungo strada	Type 2	pay
via Caduti Bollatesi 22	4	BeCharge	4x22	area parcheggio	Type 2	pay
largo Fellini 4	4	BeCharge	4x22	parcheggio e-Vai	Type 2	pay
via Repubblica 6	4	BeCharge	4x22	area parcheggio	Type 2	pay
via Cattaneo 1	2	Lidl	2x22	parcheggio Lidl (8-21)	Type 2	free (30')

Caratteristiche delle postazioni di ricarica (fonte: PUN)



Localizzazione e tipologia dei punti di ricarica esistenti

2.6 Parco circolante

Il parco veicolare circolante a Bollate (Elaborazione dei dati Aci, Autoritratto) nel 2023 è di circa 22'900 autovetture e 4'100 motocicli. Risultano 625 auto ogni 1000 abitanti, cioè un tasso più elevato di quello provinciale e inferiore a quello regionale.

	Anno	Autovetture	Motocicli	Abitanti	Tasso auto	Tasso moto
Bollate	2023	22'890	4'102	36'642	625	112
Provincia Milano	2023	1'848'869	387'773	3'247'764	569	119
Lombardia	2023	6'374'904	1'201'312	9'976'509	639	120

Tassi di motorizzazione (Fonte ACI, Autoritratto)

	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	Elettrico	Non definito	TOTALE
Bollate	1'655	375	1'071	1'659	5'067	4'203	8'652	74	6	22'762
Prov.Milano	136'217	28'017	75'875	118'163	377'545	330'570	741'491	10'032	690	1'818'600
Lombardia	397'197	92'804	282'863	453'219	1'345'423	1'201'194	2'466'109	31'429	1'949	6'272'187

Parco circolante per classe emissiva 2023 (Fonte ACI, Autoritratto)

	Fossili	Ibridi	Elettrici	Totale
Circolante	1'687'561	120'780	10'032	1'818'373
	93%	7%	1%	100%
Immatric.	33'641	32'696	2'617	68'954
	49%	47%	4%	100%

Circolante e nuove immatricolazione 2022 in provincia Milano

Le nuove immatricolazioni nel 2022 hanno rappresentato il 3.8% del totale parco circolante; di queste quasi il 4% era rappresentato da veicoli full electric, mentre le motorizzazioni ibride hanno raggiunto quasi la metà del venduto.

Si tratta di valori che testimoniano un consolidato per quanto ancora lento ingresso della motorizzazione elettrica anche nel mercato italiano.

2.6.1 Gli scenari di Piano

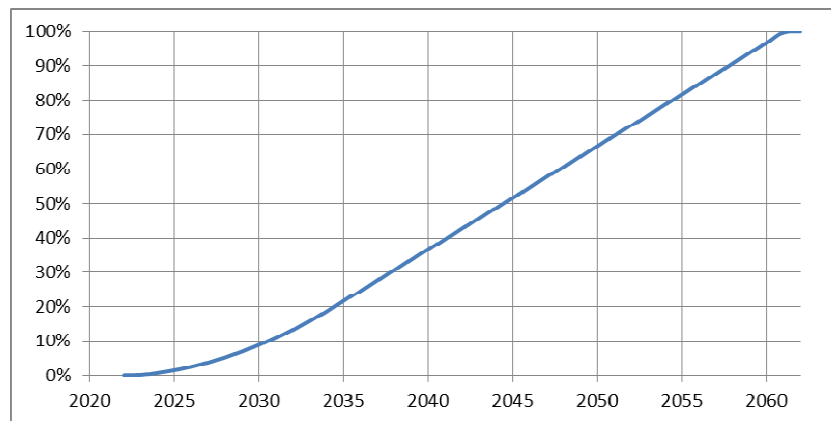
La stima dell'evoluzione del parco viene effettuata sulla base della decisione assunta a livello europeo di vietare le nuove immatricolazioni di auto non elettriche o a idrogeno al 2035, decisione che ha posto una decisa accelerazione al fenomeno.

Assumendo il tasso annuo attuale di sostituzione del parco, pari al 3.8% e imponendo una progressione lineare di crescita della quota dell'elettrico sulle nuove immatricolazioni dal 4% attuale al 100% del 2035⁴, si avrebbe la completa sostituzione del parco entro il 2053.

Abbattendo il tasso di sostituzione al 3%, come si può ipotizzare per effetto dei maggiori costi dei nuovi veicoli, si avrebbe comunque la completa sostituzione già nel 2061.

anno	parco	quota rinnovo	quota elettrico su rinnovo	nuove elettriche	totale elettriche	% elettriche su totale circolante
2023	22901	3.00%	11.4%	78	74	0%
2024	22901	3.00%	18.8%	129	203	1%
2025	22901	3.00%	26.2%	180	383	2%
2026	22901	3.00%	33.5%	230	613	3%
2027	22901	3.00%	40.9%	281	894	4%
2028	22901	3.00%	48.3%	332	1226	5%
2029	22901	3.00%	55.7%	383	1609	7%
2030	22901	3.00%	63.1%	433	2042	9%
2035	22901	3.00%	100.0%	687	4970	22%
2040	22901	3.00%	100.0%	687	8405	37%
2045	22901	3.00%	100.0%	687	11840	52%
2050	22901	3.00%	100.0%	687	15275	67%
2055	22901	3.00%	100.0%	687	18710	82%
2060	22901	3.00%	100.0%	687	22146	97%
2061	22901	3.00%	100.0%	687	22833	100%

⁴ Non si considera qui il possibile ingresso dell'idrogeno nella motorizzazione privata. Infatti, se anche in futuro tale opzione prendesse quota, difficilmente potrebbe modificare nel breve periodo il trend di crescita dell'elettrico e quindi modificare l'orizzonte del presente piano.



Previsione di crescita della quota dell'elettrico sul totale del parco circolante.

Una stima più completa dovrebbe anche considerare la probabile riduzione dei tassi di motorizzazione quale dovrebbe derivare sia dalle dinamiche demografiche sia dalla diffusione di forme di uso dell'auto non proprietarie (i.e. sharing), riduzione che gli analisti collocano in un 20% nel prossimo decennio.

Si sceglie di non applicare tale riduzione per tener conto di possibili e altrettanto probabili interventi di ulteriore accelerazione nella sostituzione del parco conseguenti a obiettivi più severi e vincolanti di contenimento delle emissioni.

Si sottolinea come per il presente lavoro il valore realmente significativo è quello relativo allo scenario 2030, dato che previsioni più a lungo termine saranno senza dubbio condizionate dalla ancora rapida evoluzione delle tecnologie, sia in termini di autonomia garantita dalle batterie che di velocità delle ricariche, che infine della possibile introduzione dell'idrogeno.

Ne risulta una stima di un totale elettrico circolante pari a 2042 veicoli.

Il fabbisogno di colonnine può quindi essere calcolato sulla base delle indicazioni del PNire, che lo fissano in ragione di un punto di ricarica ogni 10 auto elettriche circolanti, cioè **204 punti pari a 102 colonnine** che, al netto dei 28 punti già esistenti, si riducono a 88.

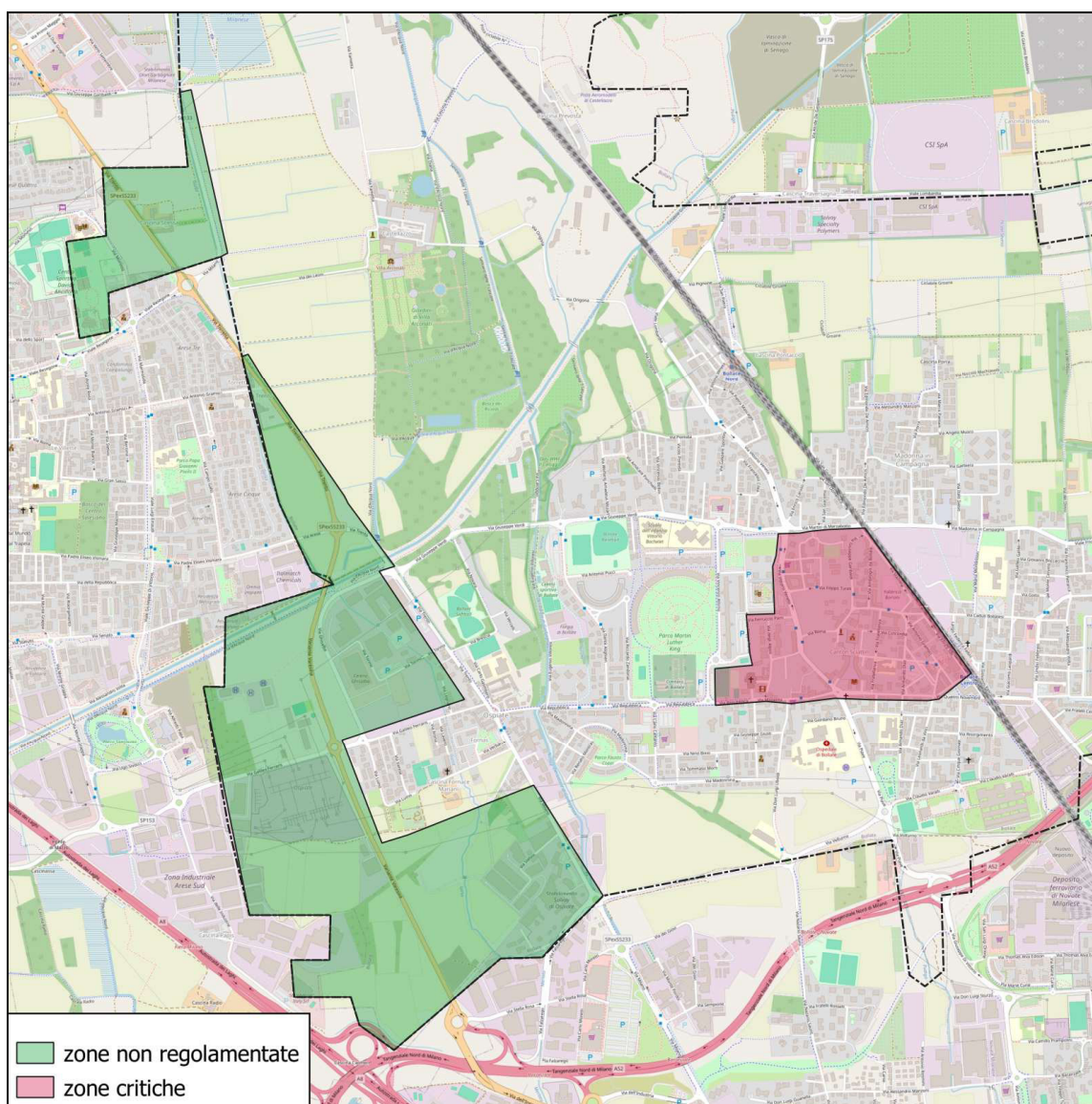
3 Tipologie, dimensionamento e localizzazione delle zone di ricarica

Viene in primo luogo operata una distinzione tra aree regolamentate, dove cioè l'installazione delle colonnine di ricarica è pianificata e oggetto di una concessione secondo le regole di seguito esposte, e aree non regolamentate, dove cioè l'installazione delle colonnine non viene pianificata e rimane pertanto soggetta al rilascio di una semplice autorizzazione.

Le aree non regolamentate sono sostanzialmente tutte collocate a ovest, comprese tra la vecchia Varesina e il confine comunale e riguardano in prevalenza tessuti produttivi.

Oltre alle aree non regolamentate è in figura evidenziata un'area di 'criticità della sosta', che delimita una zona centrale, sempre regolamentata, caratterizzata da elevati tassi di occupazione della sosta.

In tale zona va limitato l'utilizzo dello spazio pubblico per installazioni d'uso privato (ZRC e ZC), come più oltre specificato.



Nelle zone regolamentate vengono predefinite numero e localizzazione delle colonnine, organizzandole in

zone di ricarica.

Per zone di ricarica si intende un gruppo con un minimo di 2/3 colonnine, cioè di 4/6 punti di ricarica, da localizzare preferibilmente all'interno di aree di sosta concentrata rispetto a quelle lungo strada. La logica di tale indicazione risiede in una più razionale gestione della ricerca da parte dell'utente dei punti di ricarica disponibile, oltre che nella possibilità di facilitare le indicazioni ottenute via web ovvero installare una più efficace segnaletica di indirizzamento.

Essa consente inoltre di minimizzare i costi diretti e indiretti di connessione e meglio ripartire il mercato per i diversi operatori, evitandone sia una eccessiva parcellizzazione che una eccessiva concentrazione.

Ciascuna zona di ricarica sarà realizzata e gestita da un unico operatore e sarà oggetto di specifica concessione, come più oltre specificato.

Le zone di ricarica ad uso pubblico sono suddivise in due categorie:

- **ZRT** (zone di ricarica di transito), individuate a prevalente servizio dei grandi nodi/corridoi viabilistici e delle zone produttive e servite con colonnine di tipo *fast*;
- **ZRR** (zone di ricarica residenziali), individuate a prevalente servizio delle residenze e servite con colonnine di tipo *quick*;

Ad esse si aggiungono le Zone di Ricarica Condominiale (**ZRC**), che consentono ai proprietari degli edifici frontisti di installare impianti di ricarica a essi riservati, e le Zone di Cortesia (**ZC**) destinate da offrire un servizio aggiuntivo ai propri visitatori/clienti da parte dei gestori di attività, fattispecie cui ricorrere allorquando tali servizi richiedano l'utilizzo di suolo pubblico.

3.1 Le zone di ricarica di transito (ZRT)

La prima tipologia di zone, da attrezzare con punti di ricarica di tipo fast (pari o superiore a 50 kw) riguarda in primo luogo i punti direttamente accessibili dai nodi/corridoi della viabilità principale, e quindi rivolti anche a una domanda in esterna al territorio.

Gli assi e i nodi nelle cui adiacenze si sono ricercate le possibili ZRT sono quindi la Rho Monza (via Piave/Ospedale), la Varesina (z.i. Ospiate nord, via Verbania, via Ferraris), via Kennedy (tra via Adige e via Archimede), la complanare (via Madonna/Anna Frank e IV Novembre/Nenni).

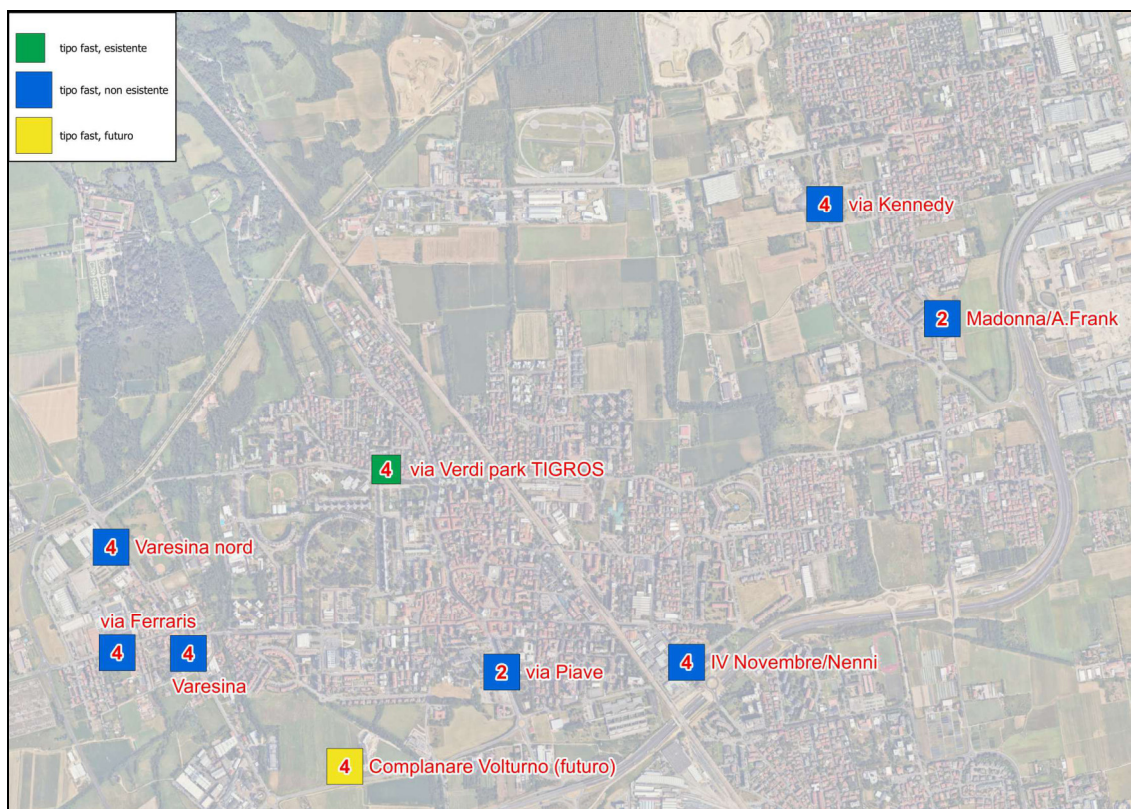
A questi siti in futuro si aggiungerà quello collocato lungo la complanare Volturno C2, legata all'ambito di trasformazione AdT3.

Le localizzazioni sono state preferenzialmente individuate in aree compatte, cioè fuori strada o, se lungo strada, con gli stalli disposti a pettine, in luoghi non a servizio diretto delle attività presenti e non caratterizzati da elevati livelli di occupazione della sosta.

Nella figura seguente, e in scala di maggior dettaglio nella tavola A, sono riportate le ZRT proposte, unitamente al numero massimo di prese/stalli⁵ per ciascuna zona, mentre il numero minimo non può mai essere inferiore a 2.

Si fa presente come le ipotesi localizzative qui avanzate debbano essere verificate rispetto alla possibilità di potersi allacciare a punti della rete di alimentazione elettrica idonei ad erogare le potenze necessarie.

⁵ Su proposta del concessionario il numero massimo di colonnine previste per ciascuna zona potrà essere ulteriormente aumentato in corso di affidamento sulla base delle statistiche di utilizzo, previo insindacabile giudizio di idoneità dei luoghi da parte dell'A.C.



Localizzazione e dimensionamento massimo delle ZRT

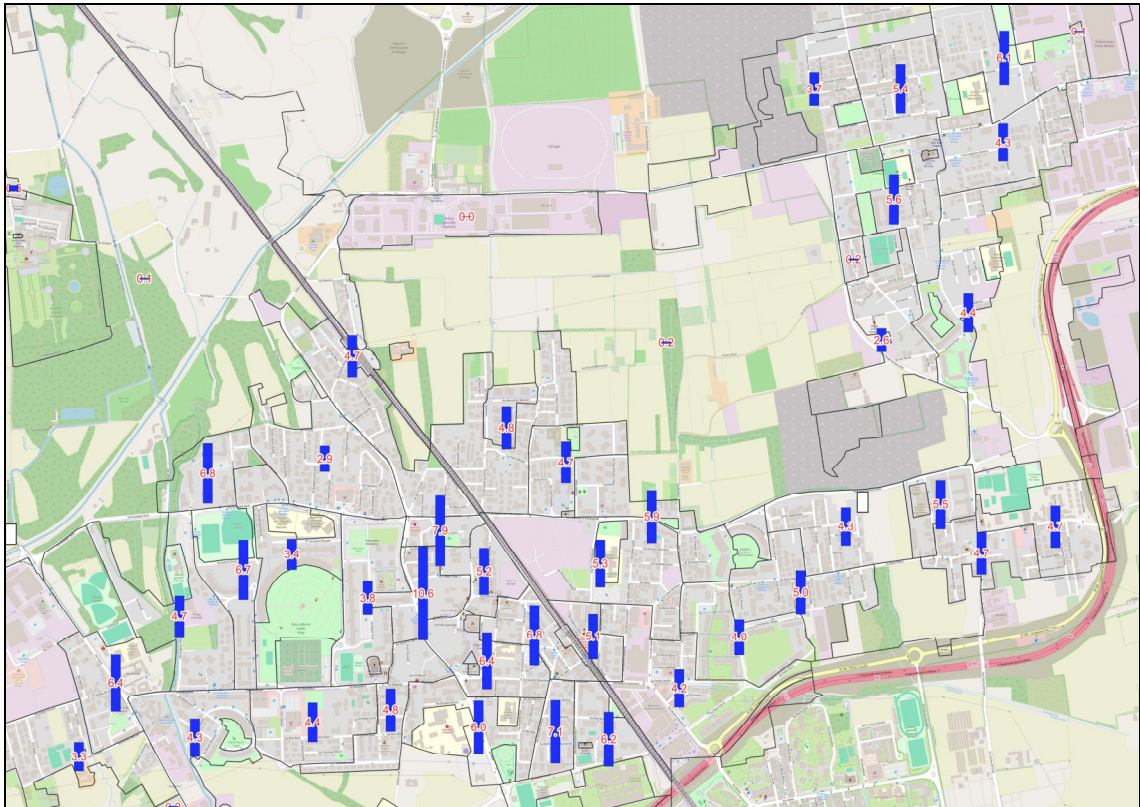
3.2 Le zone di ricarica residenziali (ZRR)

La localizzazione dei punti di ricarica a servizio delle residenze, da attrezzarsi con prese di tipo *quick*, è stata definita sulla base della distribuzione dei residenti, corretta rispetto ad una presumibile dotazione di posti auto privati, dotazione che ovviamente riduce il fabbisogno di ricariche pubbliche.

La stima è stata condotta sulla base dei dati pubblicati dall'ISTAT per sezione di censimento, e in particolare la popolazione residente, il numero di famiglie e il numero di edifici per numero di alloggi e per anno di costruzione.

L'ipotesi è che la domanda di sosta su strada da parte dei residenti dipenda dal numero di edifici realizzati prima della legge 122/89, legge che ha introdotto gli standard minimi di parcheggio pertinenziale per le nuove costruzioni, a esclusione di quelli mono o bifamiliari che presumibilmente dispongono di cortili privati.

Il risultato di tale stima è rappresentato nelle tavole seguenti, che riportano il 'peso' secondo il quale ripartire i 204 punti di ricarica tra le zone di censimento.



Distribuzione del fabbisogno teorico di punti di ricarica per residenti

L'ultimo passaggio è consistito nel raggruppare le colonnine per le 'zone di ricarica' individuando i punti di possibile installazione.

Nel compiere tale operazione si è cercato di:

- concentrare quando possibile due o più colonnine nello stesso sito, avendo cura di avere margini per possibili successivi ampliamenti;
- privilegiare siti di sosta concentrata;
- tener conto delle installazioni esistenti.

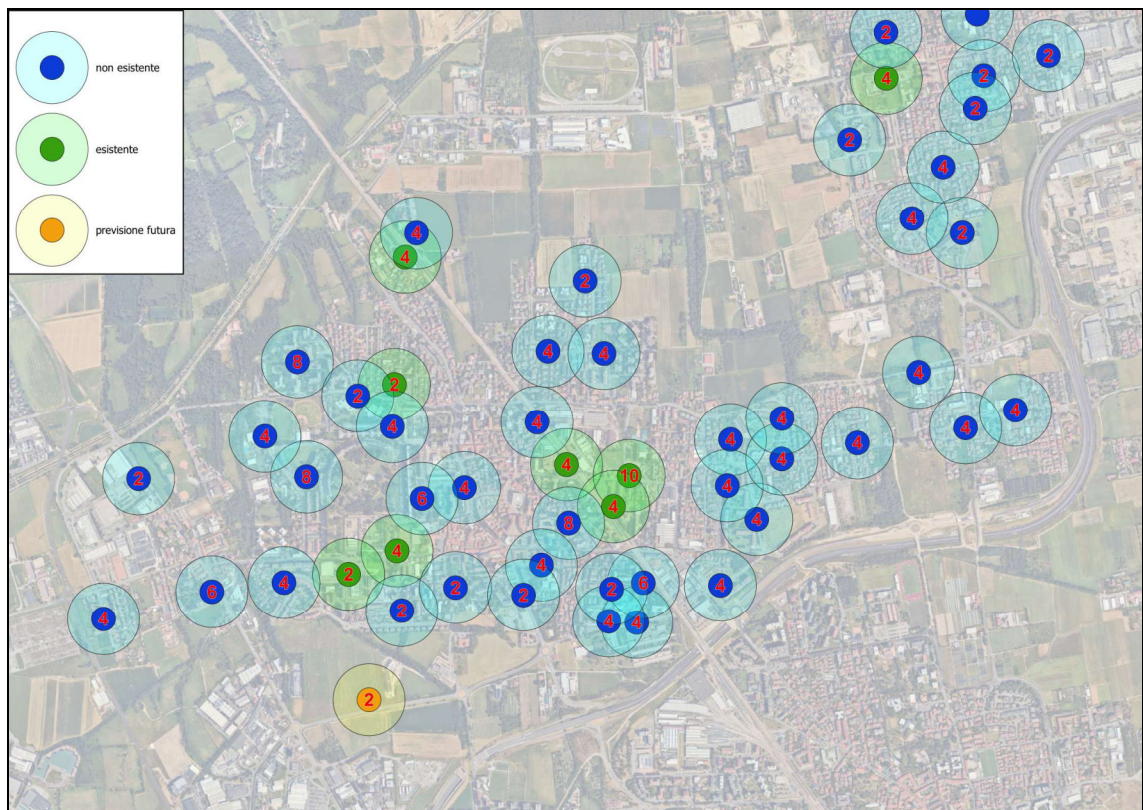
La localizzazione dei punti di ricarica, con il numero di punti di presa/stalli massimo ammesso⁶, è riportato nella figura seguente e, con maggiore dettaglio, nella tavola A allegata.

Il concessionario è libero di servire tutti o parte degli stalli affidati oltre che con ricarica *quick* anche con ricarica *fast*.

Nella mappa è anche riportato un sito (n.7 Complanare) la cui effettiva disponibilità è subordinata al completamento degli interventi urbanistici ivi previsti e delle relative opere di urbanizzazione.

La richiesta e l'affidamento della realizzazione di tale punto potrà pertanto avvenire solo dopo il perfezionamento di tali passaggi.

⁶ Su proposta del concessionario il numero massimo di colonnine previste per ciascuna zona potrà essere ulteriormente aumentato in corso di affidamento sulla base delle statistiche di utilizzo, previo insindacabile giudizio di idoneità dei luoghi da parte dell'A.C.



Localizzazione e dimensionamento massimo delle ZRR

3.3 Le zone di ricarica condominiale (ZRC)

A integrazione del sistema delle zone di ricarica di utilizzo pubblico sopra descritte è possibile prevedere anche l'installazione di colonnine destinate all'uso privato su suolo pubblico (zone di ricarica condominiale).

Si tratta di una possibilità offerta agli edifici con almeno 6 unità abitative non dotati di box, posti auto pertinenziali o di altri spazi privati utilizzabili per l'installazione di impianti di ricarica e che possono chiedere di collegare ai propri contatori una colonnina di ricarica posta lungo strada su spazio pubblico.

In questo caso l'autorizzazione può avvenire dietro una concessione di occupazione permanente di suolo pubblico di durata decennale riferito al passaggio del collegamento elettrico, al posizionamento della colonnina ed esteso anche alla riserva degli stalli di sosta da destinare ai veicoli in carica. L'autorizzazione è rinnovabile a insindacabile giudizio dell'AC.

Per questa tipologia di installazione non sono previste localizzazioni predefinite; l'autorizzazione tuttavia potrà essere rilasciata, a giudizio dell'AC, solo in assenza di vincoli per la circolabilità degli spazi sia pedonali che carrabili e in assenza di condizioni di eccessiva saturazione della sosta, e per un **massimo di due stalli di ricarica** per ogni soggetto richiedente.

In particolare tali installazioni non sono consentite nella area critica della sosta, così come identificata nella figura riportata a inizio capitolo.

E' richiesta l'accensione di una polizza fidejussoria, estinguibile con il ripristino dello stato dei luoghi, nonché la copertura assicurativa pari a quella richiesta per le altre tipologie ZRR e ZTR.

In quanto di uso privato, la colonnina non dovrà essere inserita nella Piattaforma Unica Nazionale (PUN).

3.4 Le zone di cortesia (ZC)

Si tratta della possibilità offerta ai conduttori di attività aperte al pubblico (artigianali aperte al pubblico, commerciali, di somministrazione, ricettive e simili) di installare colonnine di ricarica su suolo pubblico e di

uso pubblico in stretta adiacenza alla propria attività, e che non abbiano la possibilità di ospitare tale servizio all'interno dell'area privata.

Come nel caso precedente l'autorizzazione, che potrà riguardare una singola colonnina per un **massimo di due stalli di ricarica**, prevede una concessione di occupazione permanente di suolo pubblico di durata decennale comprensiva degli stalli di sosta dedicati alla ricarica e l'accensione della polizza fidejussoria, che potrà essere estinta o con il ripristino dello stato dei luoghi o con l'accensione di una polizza analoga da parte del gestore subentrante o del proprietario dell'immobile.

La richiesta può essere avanzata dal gestore, ma deve essere formalmente assentita dal proprietario dell'immobile sede dell'attività.

Anche per questa tipologia di installazione non sono previste localizzazioni predefinite; l'autorizzazione tuttavia potrà essere rilasciata, sempre a giudizio dell'AC, solo in assenza di vincoli per la circolabilità degli spazi sia pedonali che carrabili e in assenza di condizioni di eccessiva saturazione della sosta.

In particolare tali installazioni non sono consentite nella area critica della sosta, così come identificata nella figura riportata a inizio capitolo.

L'autorizzazione può essere concessa nel rispetto degli stessi vincoli prescritti per le ZRC oltre che della non stretta vicinanza alle ZRT e ZRR. Per stretta vicinanza si intende una distanza inferiore a 150 m. da misurarsi lungo i tracciati stradali di collegamento.

In quanto di uso pubblico, la colonnina dovrà essere inserita nella PUN.

4 Principali contenuti delle concessioni e della procedura di affidamento

Il provvedimento comunale previsto dal DL 76/20 è finalizzato a **disciplinare le richieste di installazione di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica con occupazione di suolo pubblico** e i conseguenti atti di concessione.

Un 'provvedimento' tuttavia è una fattispecie normativamente non definita e che potrebbe essere ricondotta a forme diverse di determinazione, come ad esempio una semplice delibera di giunta ovvero un vero e proprio Regolamento come definito dall'art.7 del TUEL.

Nel capitolo sono precisati alcuni dei contenuti che, oltre a quelli di carattere generale, devono essere considerati nella predisposizione degli atti di affidamento e stipula delle concessioni.

4.1 Aspetti generali

Con 'zone di ricarica' si intendono i gruppi di colonnine organizzate in un unico sito, le loro connessioni alla rete di distribuzione dell'energia elettrica e gli stalli riservati ai veicoli in ricarica.

Le richieste di installazione devono obbligatoriamente riferirsi alle tipologie e localizzazioni descritte nel *Provvedimento Comunale per l'installazione dei punti di ricarica* (di qui in avanti Provvedimento) nel quale sono in particolare riportati:

- l'elenco delle zone, con i relativi codici identificativi, tipologia e coordinate geografiche;
- la localizzazione cartografica delle zone di ricarica di transito (ZRT), su suolo e di uso pubblico, principalmente destinate a servire i veicoli in attraversamento del territorio comunale;
- la localizzazione cartografica delle zone di ricarica residenziale (ZRR), su suolo e di uso pubblico, principalmente destinate a servire i veicoli dei residenti;
- le aree ove sussistono condizioni di particolare criticità della sosta, e risultano pertanto non idonee al rilascio di autorizzazioni per le zone di ricarica condominiale (ZRC) e delle zone di cortesia (ZC).

Oggetto del bando sono le sole ZRR e ZRT, che implicano una procedura di evidenza pubblica per il rilascio delle concessioni d'uso dello spazio pubblico per l'installazione e l'esercizio delle infrastrutture di ricarica.

L'installazione e l'esercizio delle ZRC e delle ZC sono invece direttamente e singolarmente autorizzabili sulla base delle regole stabilite nel Provvedimento.

4.2 Durata

Le concessioni avranno durata di 10 anni dalla data del rilascio e non sono trasferibili a terzi.

Entro 6 mesi dal termine della concessione il Concessionario potrà chiederne il rinnovo, che potrà essere rilasciato a giudizio insindacabile dell'Amministrazione.

4.3 Il canone di occupazione del suolo pubblico

La concessione per l'installazione e l'esercizio delle zone di ricarica è rilasciata a titolo non oneroso ai sensi dell'art.57 comma 7 della L.76/20_

Le installazioni sono soggette al pagamento del Canone Unico per l'occupazione del suolo pubblico, occupazione nel caso delle ZRT e ZRR calcolata con riferimento alle sole infrastrutture di ricarica (colonnine e connessioni elettriche); detto Canone è annullato nel caso il Concessionario distribuisca energia

proveniente da fonti rinnovabili, ai sensi dell'art.57 comma 9 della legge sopracitata. A tal fine il Concessionario dovrà presentare apposita autocertificazione.

4.4 Costi di installazione, manutenzione e tariffe

I costi per la realizzazione delle zone di ricarica sono interamente a carico del concessionario, ivi compresi quelli relativi alla realizzazione e manutenzione della segnaletica verticale e orizzontale.

Il Comune potrà richiedere al concessionario di intervenire per mantenere/ripristinare la segnaletica deteriorata; il Comune potrà sostituirsi al concessionario inadempiente rivalendosi dei relativi costi sulla fidejussione.

La determinazione delle tariffe di ricarica, ivi comprese quelle per la sosta prolungata oltre un'ora dal termine della ricarica⁷, sono di esclusiva competenza del concessionario.

4.5 Avvio delle attività, operatività, cessazione

Il concessionario si impegna ad avviare il servizio entro 3 mesi dal rilascio della concessione; scaduto tale termine, e in assenza di validi e giustificati motivi di forza maggiore, la concessione si intende revocata e verrà incamerato il 20% della fidejussione da parte del Comune.

Il concessionario deve garantire la piena operatività del servizio nel tempo. A tal fine dovrà trasmettere con cadenza semestrale le statistiche sull'operatività delle singole colonnine e sulle ricariche erogate; da tale prescrizione restano escluse le ZRC e ZC.

Per le ZRR e le ZRT la piena operatività comporta non avere periodi di interruzione non dovuti a cause esterne (i.e. cantieri, chiusure stradali ecc.) pari o superiori al 15% del tempo complessivo in un periodo semestrale per singola zona e del 5% per il complesso delle zone concesse.

Interruzioni superiori ai limiti suddetti prevedono l'irrogazione di sanzioni; interruzioni superiori al 20% calcolato sul complesso delle zone concesse sono motivo di revoca della concessione.

Al termine della concessione, ovvero alla sua cessazione anticipata qualunque ne sia il motivo, il concessionario è tenuto a ripristinare lo stato dei luoghi avendo particolare cura di ricostituire perfettamente le superfici eventualmente manomesse dal punto di vista sia funzionale che estetico.

4.6 Altri obblighi del Concessionario

Il Concessionario deve obbligarsi a:

- utilizzare le zone di ricarica destinandole unicamente all'attività di ricarica;
- mantenere in efficienza e decoro le installazioni e la relativa segnaletica verticale e orizzontale;
- assumersi la piena responsabilità per qualsiasi danno possa derivare dalle installazioni e dal loro utilizzo, sollevando il Comune da ogni possibile conseguenza;
- aderire alla PUN (ZC escluse).

4.7 Le ZRT

Le localizzazioni delle ZRT sono riportate nella planimetria allegata (allegato B), dove è altresì riportato il numero massimo ammissibile di punti di ricarica (stalli), mentre il numero minimo non può essere inferiore a due.

L'affidamento delle concessioni prevede l'adozione di una procedura a evidenza pubblica; nessun

⁷ Così come previsto dall'art.158 comma 1 lettera h bis del DL 285/92, come modificato dall'art.57 c.5 del DL 76/20.

concessionario potrà aggiudicarsi più del 50% delle localizzazioni individuate.

I costi per la realizzazione delle zone di ricarica sono interamente a carico dell'operatore, ivi compresi quelli relativi alla realizzazione della segnaletica verticale –anche di indirizzamento- e orizzontale.

Su proposta del concessionario il numero massimo di colonnine previste per ciascuna zona potrà essere ulteriormente aumentato in corso di affidamento sulla base delle statistiche di utilizzo, previo insindacabile giudizio di idoneità dei luoghi da parte dell'A.C.

4.8 Le ZRR

Le localizzazioni delle ZRR sono sempre riportate nella planimetria dell'allegato B, dove è altresì riportato il numero massimo ammissibile di punti di ricarica (stalli).

Tutti gli stalli riservati dovranno essere serviti con ricarica *quick*, mentre è facoltà dell'operatore prevedere anche in tutto o in parte prese aggiuntive di ricarica *fast*.

Tale facoltà non è ammessa per le ZRR collocate in adiacenza ad una ZRT.

L'affidamento delle concessioni prevede l'adozione di una procedura a evidenza pubblica, tale per cui nessun concessionario potrà aggiudicarsi più del 30% delle localizzazioni individuate.

Tale limite va verificato tenendo conto degli eventuali punti di ricarica già eserciti.

È facoltà del concessionario prevedere nelle ZRR l'installazione di colonnine di ricarica slow (<8 kW) o quick a servizio di stalli di sosta pubblica non riservati alla ricarica. Queste installazioni sono subordinate al nulla osta dell'Amministrazione Comunale.

4.9 Le ZRC e le ZC

Le localizzazioni delle ZRC e delle ZC non sono predefinite né nel numero, né nella singola localizzazione, né nella potenza erogata, e saranno valutate caso per caso sulla base della documentazione presentata e delle condizioni del sito proposto. Non sono previsti termini temporali per la presentazione delle domande di concessione.

Valgono per l'ottenimento delle autorizzazioni le stesse prescrizioni relative alla documentazione di progetto, alla polizza fidejussoria e alla copertura assicurativa di cui al successivo punto 4.10.1.

4.10 La procedura di evidenza pubblica

La procedura di evidenza pubblica per l'installazione delle ZRR e ZRT consiste in una manifestazione di interesse il cui bando riporta gli elementi considerati per la formazione di una graduatoria tra le istanze ricevute.

In caso di domande in eccesso rispetto alle localizzazioni gli affidamenti saranno definiti sulla base di tale graduatoria.

In caso di domande in difetto, saranno riaperti i termini per le manifestazioni di interesse ogni 6 mesi, sino all'esaurimento delle localizzazioni individuate.

4.10.1 Documentazione di progetto

Nella documentazione di progetto dovrà essere riportata su cartografia quotata il tracciato delle connessioni, la localizzazione delle colonnine e degli stalli annessi, la segnaletica verticale e orizzontale da realizzare.

Il progetto potrà proporre modifiche locali nella collocazione e organizzazione degli stalli, ferma restante la localizzazione della zona e il suo dimensionamento.

Sempre nel rispetto del bacino di utenza localmente da servire potrà, qualora dovesse riconoscere come

maggiormente idoneo l'utilizzo di aree private gravate da servitù di uso pubblico, richiedere la ricollocazione in tali aree delle colonnine. In tal caso è posto in carico al Concessionario l'obbligo di ottenere i preventivi nulla-osta e/o le necessarie autorizzazioni dalle proprietà delle aree, provvedendo, per questa specifica fattispecie, di specificare in maniera più puntuale, oltre ai contenuti della procedura di affidamento, i rapporti che interverranno tra la proprietà delle aree, il soggetto titolare dell'uso pubblico ed il Concessionario nonché gli obblighi e gli oneri in capo al Concedente (sia Comune che privato proprietario dell'area) ed al Concessionario.

A seguito del rilascio della concessione, prima dell'inizio dei lavori, il concessionario dovrà stipulare una polizza fidejussoria, del valore pari a € 1'500,00 per ogni colonnina a ricarica *quick* e a € 5'000,00 per ogni colonnina *fast*, a garanzia di eventuali danni e ripristini.

Il concessionario dovrà inoltre stipulare un'adeguata polizza RC a copertura di eventuali incidenti e/o danni a terzi.

Si sottolinea come il rilascio della concessione da parte del Comune sia legato unicamente agli aspetti direttamente normati dal presente provvedimento. La conformità con tutte le altre norme e prescrizioni rilevanti, quali quelle relative alle caratteristiche del servizio (interoperabilità, libero accesso, roaming, pubblicità dei dati⁸ ecc.), alla sicurezza, agli impianti elettrici o alle interferenze ecc., resta di piena e diretta responsabilità dell'operatore che ne autodichiarerà la sussistenza.

4.10.2 Meccanismo di scelta degli operatori

I criteri di assegnazione verranno definiti nei singoli avvisi pubblici, e saranno costruiti al fine di premiare l'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili e di garantire una equilibrata copertura territoriale degli impianti.

4.11 Aggiornamento del provvedimento

Il numero, il dimensionamento e la localizzazione delle zone di ricarica ZRT e ZRR, nonché i criteri di affidamento saranno oggetto di verifica ed eventuale aggiornamento da parte della Giunta Comunale a conclusione del primo bando di affidamento, ovvero nel caso di esaurimento delle zone disponibili o comunque qualora lo richiedesse l'effettiva evoluzione del mercato o della normativa.

⁸ L'operatore deve garantire l'accesso pubblico ai dati relativi al funzionamento di ciascuna colonnina (i.e. localizzazione, caratteristiche, operatività, stato di occupazione)

Allegato A: elenco delle zone di ricarica

id	tipo	numero prese	stato	località	X	Y
1	quick	2	non esistente	via Kennedy	45.55728	9.135422
2	fast	2	non esistente	Madonna/A.Frank	45.55362	9.141452
3	fast	4	non esistente	via Kennedy	45.55757	9.135365
4	fast	4	non esistente	IV Novembre/Nenni	45.5404	9.127952
5	fast	4	non esistente	via Piave	45.54005	9.118084
6	fast	4	esistente	via Verdi park centro comm.	45.54766	9.111929
7	fast	4	di previsione futura	Complanare Volturmo	45.53651	9.109698
65	quick	2	di previsione futura	Complanare Volturmo	45.5363	9.109717
8	fast	4	non esistente	Varesina	45.54076	9.101352
9	fast	4	non esistente	Varesina nord	45.54477	9.097235
10	quick	2	non esistente	via Meucci	45.55846	9.142133
11	quick	2	non esistente	via Veronese	45.56042	9.146049
12	quick	4	non esistente	via Ospitaletto	45.54713	9.144248
13	quick	4	non esistente	via Mameli	45.56232	9.143859
14	quick	2	non esistente	via Marconi	45.55968	9.14259
15	quick	4	non esistente	via Como	45.56198	9.142251
16	quick	2	non esistente	via Madonna/A.Frank	45.55377	9.14143
17	quick	4	non esistente	Poste via M.te Grappa	45.54647	9.141587
18	quick	4	non esistente	via Brianza	45.55625	9.140414
19	quick	4	non esistente	via Coni Zugna	45.54856	9.139084
20	quick	4	non esistente	via Toscana	45.55432	9.138741
21	quick	4	esistente	park Cimitero C. Nuova	45.55958	9.137382
22	quick	2	non esistente	via Praga/Corridoni	45.56348	9.139459
23	quick	2	non esistente	via Tenca	45.56131	9.137374
24	quick	4	non esistente	via Pellico/Menotti	45.54591	9.135807
25	quick	2	non esistente	via Praga/Farini	45.563	9.135404
26	quick	4	non esistente	via Pellico	45.54531	9.13177
27	quick	4	non esistente	via Berlinguer	45.54306	9.130425
28	quick	4	non esistente	via T.Grossi	45.54605	9.129035
29	quick	4	non esistente	via De Gasperi	45.54432	9.128856
30	quick	4	non esistente	via Nenni	45.54059	9.128483
31	quick	6	non esistente	park via Risorgimento	45.54069	9.124367
32	quick	4	non esistente	via Varalli	45.5392	9.124011
33	quick	10	esistente	park Caduti Bollatesi	45.5447	9.123624
34	quick	4	esistente	l.go Fellini	45.54355	9.122776
35	quick	4	non esistente	via 5 Giornate/Varalli	45.53925	9.122516
36	quick	2	non esistente	via 5 Giornate/Risorgimento	45.54046	9.122674
37	quick	4	non esistente	park via Svevo	45.54928	9.122287
38	quick	8	non esistente	park stazione centro	45.54293	9.120385
39	quick	4	esistente	via Stazione sud	45.54511	9.120275
40	quick	4	non esistente	park via Bembo	45.54937	9.119295
41	quick	4	non esistente	via Pastrengo	45.54137	9.11893

42	quick	4	non esistente	via Stazione nord	45.54671	9.118708
43	quick	2	non esistente	Varesina nord	45.54461	9.09743
44	quick	4	non esistente	via V.Veneto	45.54426	9.114825
45	quick	2	non esistente	via don Ubaldi	45.54052	9.11434
46	quick	6	non esistente	via Turati	45.54386	9.112561
47	quick	4	esistente	FNM nord V.Veneto	45.55289	9.111679
48	quick	2	non esistente	via Tommaso Moro	45.53966	9.111475
49	quick	4	esistente	via Fusetti	45.54191	9.111221
50	quick	2	esistente	via Verdi park centro comm.	45.54814	9.111093
51	quick	4	non esistente	via Riccardi	45.54655	9.110981
52	quick	2	esistente	park centro comm.	45.54103	9.108636
53	quick	8	non esistente	via Zandonai	45.54467	9.106394
54	quick	8	non esistente	via Mozart	45.54899	9.105917
55	quick	4	non esistente	via Montrasi	45.54072	9.105184
56	quick	2	non esistente	via Verdi	45.54771	9.109138
57	quick	4	non esistente	via Dante	45.54619	9.104177
58	quick	6	non esistente	via Verbania	45.54038	9.101334
59	quick	4	non esistente	via Luino	45.53936	9.095547
60	quick	4	non esistente	via Perlasca	45.54684	9.131781
61	quick	4	non esistente	FNM Nord S.Pietro	45.5538	9.112283
62	quick	2	non esistente	park via Porra	45.55199	9.121286
63	fast	4	non esistente	via Ferraris	45.54079	9.097552
64	quick	2	non esistente	via Piave	45.54024	9.117972