

**DISCIPLINA DEL DIRITTO A OCCUPARE IL SUOLO, SPAZIO PUBBLICO  
O AREE PRIVATE SOGGETTE A SERVITÙ DI PUBBLICO PASSO,  
MEDIANTE INFRASTRUTTURE DI RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI  
A ENERGIA ELETTRICA, AD USO PUBBLICO.**

*Linee di indirizzo procedurali, descrittive e prestazionali per la localizzazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati a energia elettrica, ad uso pubblico, localizzate su suolo pubblico o su aree di proprietà privata soggette a servitù di pubblico passaggio – così come modificato con D.C.C. 154/2019 del 12.09.2019.*

## INDICE

<b>PREMESSA</b>	<b>pag. 3</b>
<b>1) PRINCIPI DI LOCALIZZAZIONE TERRITORIALE</b>	<b>pag. 3</b>
<b>2) VALUTAZIONI TECNICHE AI FINI ISTRUTTORI *</b>	<b>pag. 5</b>
<b>3) ITER AUTORIZZATIVO</b>	<b>pag. 6</b>
<b>4) CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA</b>	<b>pag. 8</b>
<b>5) MODALITÀ D'USO DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA</b>	<b>pag. 9</b>

**\*Paragrafo modificato con D.C.C.154/2019 del 12.09.2019 (approvata nella seduta del 09.09.2019)**

## **Premessa**

Le presenti linee di indirizzo si applicano in tutti i casi di installazione ad uso pubblico, su suolo pubblico o su aree di proprietà privata soggette a servitù di pubblico passaggio, di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica il cui utilizzo è rivolto ad utenti generici, qualsivoglia sia la natura giuridica del soggetto che presenta la richiesta di localizzazione dell'infrastruttura di ricarica. Non si applicano per eventuali infrastrutture di ricarica su suolo pubblico dedicate a particolari categorie di utenti, quali, a titolo esemplificativo, il trasporto pubblico, le auto pubbliche, il car sharing, etc. Per questi casi si rimanda a specifiche trattazioni che verranno definite in relazione allo sviluppo di progetti speciali dedicati.

Inoltre, le Linee di Indirizzo non si applicano:

- a) per progetti il cui iter sia già stato avviato e che, alla data di approvazione della presente deliberazione, siano già stati approvati in Conferenza dei Servizi;
- b) per particolari progetti sperimentali e/o di innovazione tecnologica.

Per punto di ricarica si intende un'interfaccia – anche caratterizzata da più prese e/o connettori – in grado di ricaricare un veicolo alla volta e pertanto associato a uno stallo dedicato alla sosta dei veicoli alimentati a energia elettrica in ricarica.

Per infrastruttura di ricarica o colonnina si intende un manufatto di norma caratterizzato dalla presenza di due punti di ricarica.

### **1) Principi di localizzazione territoriale**

Le installazioni di infrastrutture di ricarica nel Comune di Milano dovranno essere eseguite nel rispetto dei seguenti principi di copertura territoriale: gli operatori dovranno impegnarsi a installare infrastrutture di ricarica su ciascuna delle aree identificate in base alla suddivisione in Cerchie di Milano e in Nuclei di Identità Locale (NIL). Nel dettaglio, si prevede una distribuzione di questo tipo:

- Interno Cerchia dei Bastioni (che comprende anche la Cerchia dei Navigli): 20%,
- Tra Cerchia dei Bastioni e Cerchia Filoviaria: 30%,
- Esterno Cerchia Filoviaria: 50%.

Tale ripartizione dovrà essere rispettata qualora si proponga l'installazione di almeno 10 infrastrutture di ricarica sul territorio, o di un numero multiplo di 10. Qualora il numero di infrastrutture di ricarica fosse da 4 a 9 o diverso da un multiplo di 10, il criterio da utilizzarsi per le infrastrutture in numero da 4 a 9 o eccedenti i multipli della decina è indicato nella seguente tabella:

NUMERO INFRASTRUTTURE DI RICARICA	INTERNO CERCHIA DEI BASTIONI	TRA CERCHIA DEI BASTIONI E CERCHIA FILOVIARIA	ESTERNO CERCHIA FILOVIARIA
4	1	1	2
5	1	1	3
6	1	2	3
7	1	2	4
8	2	2	4
9	2	3	4

Per domande di installazione di un numero di infrastrutture di ricarica compreso tra 1 e 3 – ovvero fino a 6 punti di ricarica, pari a un numero di stalli per la sosta dei veicoli alimentati a energia elettrica in ricarica fino a 6 – non si applica il criterio di suddivisione in cerchie e in NIL.

Per domande di installazione superiori a 10 e caratterizzate da un valore delle unità compreso tra 1 e 3 (ad esempio: 11, 12, 13), il criterio da utilizzarsi per le colonnine eccedenti la decina è indicato nella seguente tabella:

NUMERO INFRASTRUTTURE DI RICARICA	INTERNO CERCHIA DEI BASTIONI	TRA CERCHIA DEI BASTIONI E CERCHIA FILOVIARIA	ESTERNO CERCHIA FILOVIARIA
1	0	0	1
2	0	1	1
3	0	1	2

L'area compresa in ciascuna delle cerchie è inoltre suddivisa in Nuclei di Identità Locale (NIL), per un totale di 88 NIL su tutta la superficie del Comune di Milano. Nella tabella di seguito viene riportato il fabbisogno di infrastrutture di ricarica previsto per ciascun NIL, distinto per cerchia di riferimento, con il dato riferito alla data di approvazione della determina dirigenziale, con l'indicazione dei punti di ricarica già stati installati. All'atto della presentazione della domanda, l'operatore dovrà fare riferimento all'ultimo aggiornamento della tabella, disponibile presso gli uffici della Direzione Mobilità, Ambiente ed Energia.

ID NIL	NIL	PDR installabili			PDR installati	
		bastioni	filoviaria	est filoviaria	auto	quadricicli
1	DUOMO	6	0	0	12	24
2	BRERA	46	0	0	6	22
3	Giardini Pta Venezia	20	0	0		12
4	GUASTALLA	20	0	0	6	8
5	VIGENTINA	38	8	0	2	12
6	TICINESE	38	8	0		
7	MAGENTA - S. VITTORE	40	0	0	4	21
8	Parco Sempione	0	0	0		
9	GARIBALDI REPUBBLICA	0	12	0	4	12
10	CENTRALE	0	24	18		12
11	ISOLA	0	24	0	2	12
12	MACIACHINI - MAGGIOLINA	0	0	16		
13	GRECO	0	0	6		
14	NIGUARDA - CA' GRANDA	0	0	12		12
15	BICOCCA	0	0	6	2	
16	VLE MONZA	0	0	6		12
17	ADRIANO	0	0	6		
18	Parco Lambro - CIMIANO	0	0	6		
19	PADOVA	0	0	14		
20	LORETO	0	0	22		
21	BUENOS AIRES - VENEZIA	0	24	14	2	23
22	CITTA' STUDI	0	0	16	4	20
23	LAMBRATE	0	0	4		
24	Parco Forlanini - ORTICA	0	0	4		
25	CORSICA	0	0	14		
26	XXII MARZO	0	24	8		12
27	PTA ROMANA	0	8	0	2	12
28	UMBRIA - MOLISE	0	0	14		
29	ORTOMERCATO	0	0	6		
30	MECENATE	0	0	6		
31	Parco Monlué - PONTE LAMBRO	0	0	2		
32	TRIULZO SUPERIORE	0	0	4		
33	ROGOREDO	0	0	6		
34	CHIARAVALLE	0	0	2		
35	LODI - CORVETTO	0	0	6		
36	SCALO ROMANA	0	0	6		
37	Ex OM - MORIVIONE	0	0	12		
38	RIPAMONTI	0	0	12		
39	QUINTOSOLE	0	0	4		
40	RONCHETTO DELLE RANE	0	0	4		
41	GRATOSOGGIO - TICINELLO	0	0	6		
42	STADERA	0	0	6		
43	TIBALDI	0	0	12		

Area Pianificazione e Programmazione Mobilità  
Area Pubblicità e Occupazione Suolo

44	NAVIGLI	0	12	0	2	
45	S. CRISTOFORO	0	0	12		
46	BARONA	0	0	6		12
47	CANTALUPA	0	0	2		
48	RONCHETTO S/N	0	0	6		
49	GIAMBELLINO	0	0	14		
50	TORTONA	0	24	0	4	
51	WASHINGTON	0	24	0		
52	BANDE NERE	0	0	16		12
53	LORENTEGGIO	0	0	6		
54	MUGGIANO	0	0	6		
55	BAGGIO	0	0	6		
56	FORZE ARMATE	0	0	6		11
57	SELINUNTE	0	0	20		
58	DE ANGELI - MONTE ROSA	0	24	0	2	
59	TRE TORRI	0	4	0	2	12
60	S. SIRO	0	0	6		
61	QUARTO CAGNINO	0	0	6		
62	QUINTO ROMANO	0	0	4		
63	FIGINO	0	0	2		
64	TRENNO	0	0	6		
65	GALLARATESE	0	0	12		
66	QT 8	0	0	6		
67	PORTELLO	0	12	0		
68	PAGANO	0	24	0	6	8
69	SARPI	0	24	0		
70	GHISOLFA	0	24	0		
71	VILLAPIZZONE	0	0	12		
72	MAGGIORE - MUSOCCO	0	0	2		
73	CNA TRIULZA - EXPO	0	0	6		
74	SACCO	0	0	2		
75	STEPHENSON	0	0	4		
76	QUARTO OGGIARO	0	0	12		12
77	BOVISA	0	0	6	2	12
78	FARINI	0	8	0		
79	DERGANO	0	0	14		12
80	AFFORI	0	0	12		
81	BOVISASCA	0	0	6		
82	COMASINA	0	0	6		
83	BRUZZANO	0	0	6		
84	Parco Nord	0	0	2		
85	Parco delle Abbazie	0	0	2		
86	Parco dei Navigli	0	0	2		
87	Parco Agricolo Sud	0	0	2		
88	Parco Bosco in città	0	0	2		
Totale punti di ricarica		208	312	520	64	317

L'operatore potrà proporre al Comune, a propria discrezione, la localizzazione delle infrastrutture di ricarica che intende installare. Il Comune controllerà la rispondenza dei progetti degli operatori ai suddetti requisiti (rispetto alla ripartizione tra cerchie e alla disponibilità all'interno dei NIL).

La quantità di punti di ricarica installabili in ogni NIL può essere superata fino a una quota complessiva pari al 30% del numero indicato in tabella. Gli uffici comunali competenti valuteranno la richiesta di superamento e, se ritenuta opportuna rispetto al fabbisogno di ricarica elettrica – sulla base delle valutazioni tecniche di seguito riportate – provvederanno ad approvarla. In caso contrario la richiesta sarà rigettata. Per ogni NIL, ogni singolo operatore può contribuire al superamento della quota di punti di ricarica indicata in tabella per un massimo del 15% della stessa.

## 2) Valutazioni tecniche ai fini istruttori

Oltre a tali principi, dovranno essere rispettati i requisiti di localizzazione delle colonnine in funzione del diverso tipo di servizio erogato tra quelli che vengono identificati dal Decreto Legislativo 257 del 2016 come

- "punti di ricarica di potenza standard" (di potenza inferiore ai 22 kw e comunque non inferiore ai 3,7 kw)
- "punti di ricarica a potenza elevata" (di potenza superiore ai 22 kw)

L'infrastruttura di ricarica da localizzare su suolo pubblico ad uso pubblico dovrà essere caratterizzata da una combinazione di tre colonnine di ricarica di potenza standard per ogni colonnina di ricarica di potenza elevata, tenuto conto degli indirizzi di seguito riportati.

L'installazione delle colonnine di potenza standard (dai 3,7 ai 22 kw) rispetterà le seguenti localizzazioni:

1. ricarica lungo strada che privilegi in quartieri di cintura a prevalente carattere residenziale e terziario
2. parcheggi di interscambio
3. autorimesse e parcheggi a pagamento
4. poli attrattori di traffico.

L'installazione di colonnine di potenza elevata (oltre i 22 kw) dovrà avvenire presso:

1. ricarica lungo strada in zone ad alta affluenza veicolare che richiedano brevi tempi di sosta
2. aree di servizio
3. stazioni ferroviarie, aeroporti e nodi del TPL
4. aree di carico/scarico merci (con stalli di sosta compatibili con le dimensioni di veicoli commerciali con carico fino a 3,5 tonnellate).

In generale, in tutte le località ove è prevista una significativa presenza giornaliera di veicoli, caratterizzata da brevi permanenze degli stessi, mediamente inferiori ai 60 minuti, sarà necessario installare colonnine di potenza elevata, in quanto in grado di ricaricare più velocemente.

Ogni domanda può prevedere la richiesta di installazione di infrastrutture di ricarica senza un limite nella richiesta del numero di località\* sempre nel rispetto degli equilibri distributivi su territorio comunale riportati al precedente paragrafo 1. "Principi di localizzazione territoriale".

**\*N.B.: Per questioni correlate alla gestione delle domande che supereranno i 30 punti di ricarica, le stesse saranno oggetto di istruttoria in Conferenza dei Servizi ai sensi DLgs 241/1990 e s.m.i. che si realizzerà a gruppi di 15 località/ mese/ società richiedente a far data dalla presentazione entro la fine del mese successivo e nei mesi seguenti - nel rispetto dei termini temporali di legge - sino a completamento dell'istruttoria di tutte le richieste di concessione suolo pubblico.**

Nel caso di richieste successive di occupazione suolo per l'installazione di infrastrutture di ricarica in area pubblica, l'operatore interessato deve tener conto dei tempi di istruttoria sopra riportati in nota.

Non sussistono vincoli temporali tra la presentazione di precedenti domande di installazione e successive richieste di concessione da parte del medesimo operatore.

### **3) Iter Autorizzativo**

La domanda, completa di tutti gli elaborati, va consegnata all'Area Pubblicità e Occupazione Suolo, la quale procederà ad avviare l'istruttoria tecnica coinvolgendo gli uffici competenti.

Il rilascio della Concessione Suolo Pubblico per la installazione e l'esercizio delle strutture di ricarica dei veicoli elettrici avviene attraverso unica procedura di Conferenza dei Servizi a carattere istruttorio ai sensi della L.241/1990 e ss.mm.ii realizzata - per gli aspetti tecnici, pianificatori, e viabilistici - dall'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

La concessione d'uso del suolo per l'installazione dell'infrastruttura di ricarica avrà durata di 10 anni e potrà successivamente essere prorogata per ulteriori 5 anni su specifica richiesta dell'operatore e a seguito di approvazione da parte del Comune di Milano. In caso di mancata richiesta di proroga o diniego da parte del Comune, l'operatore è obbligato a ripristinare, a proprie spese, i luoghi come erano in origine.

A seguito dell'approvazione dei progetti, prima dell'inizio dei lavori, l'operatore dovrà stipulare una polizza fidejussoria, del valore pari a € 1.500,00 per ogni infrastruttura di potenza standard e a € 5.000,00 per ogni infrastruttura di potenza levata, a garanzia di eventuali danni e ripristini. L'operatore dovrà inoltre stipulare un'adeguata polizza RC a copertura di eventuali incidenti e/o danni a persone, cose e animali.

Oltre alla modulistica rilasciata dall'ufficio competente, il richiedente dovrà produrre la seguente documentazione, come stabilito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con Decreto Ministeriale del 3 agosto 2017, da consegnare in triplice copia firmate e timbrate da tecnico abilitato:

documento di inquadramento del progetto, contenente:

1. la descrizione del progetto: progetto comunitario, progetto nazionale, investimento privato, ecc.;
2. il numero delle infrastrutture di ricarica previste dal progetto;
3. le motivazioni sottese alla scelta delle localizzazioni proposte;

Area Pianificazione e Programmazione Mobilità  
Area Pubblicità e Occupazione Suolo

4. l'indicazione dei costi complessivi suddivisi per la parte di investimento e per le parti di gestione e manutenzione successive;
5. 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;
6. le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste;

il progetto tecnico, per ogni infrastruttura, comprensivo di:

- i. inquadramento territoriale ed estratti dei principali strumenti urbanistici vigenti:
  - a. Planimetria riportante la localizzazione delle infrastrutture di ricarica che dimostri la rispondenza ai requisiti di cui al punto 1.
  - b. Planimetrie su diversa scala di approfondimento dell'area interessata dal progetto relative a: stato di fatto, stato di progetto e eventuali planimetrie e sezioni di dettaglio tecnico costitutivo:
    - o planimetria di inquadramento del contesto in scala coerente con la dimensione del territorio interessato dal progetto (da 1:1000 a 1:200) relativamente allo stato di fatto;
    - o planimetria di inquadramento dell'intervento in scala coerente con la dimensione del territorio interessato dal progetto (da 1:1000 a 1:200) relativamente allo stato di progetto;
    - o planimetrie di dettaglio dell'intervento in scala 1:200 comprensive di stato di fatto, stato di progetto e raffronto con le modifiche al suolo pubblico per effetto dell'inserimento dell'infrastruttura proposta;
    - o planimetrie e sezioni esecutive tipiche e/o di dettaglio in scala 1:10 rappresentanti le opere necessarie alla realizzazione del progetto presentato, comprensive dei particolari costruttivi/installativi;
- ii. documentazione fotografica ante e post operam: n. 4 fotoinserti a colori (formato minimo cm18x24) illustranti la struttura di ricarica e l'area di sosta antistante, riprese da diverse angolazioni, datate e firmate.
- iii. segnaletica orizzontale e verticale;
- iv. cronoprogramma inclusivo di indicazione dei tempi di fine lavori, operatività dell'infrastruttura di ricarica sia in termini tecnici (funzionalità) che di regolamentazione dell'area che ospita l'infrastruttura e lo/gli stalli di sosta riservati alla ricarica;

relazione sulle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura di ricarica, che deve contenere almeno le dimensioni, i colori, l'interfaccia con l'utente, gli standard delle prese, le modalità di accesso e pagamento, le modalità di dissuasione dall'uso improprio delle infrastrutture che l'operatore metterà in pratica, eventuale sviluppo del software del sistema di gestione, smaltimento delle apparecchiature a fine vita.

I punti di ricarica realizzati in aree pubbliche o private aperte ad uso pubblico devono assicurare l'interoperabilità tra i sistemi di ricarica.

copia della richiesta di connessione alla rete di distribuzione elettrica o di modifica della connessione esistente, completa di schemi impiantistici della rete di alimentazione ed evidenza da parte di un distributore di energia elettrica circa l'effettiva capacità di fornire il servizio di ricarica ai veicoli alimentati a energia elettrica in ambito del contesto proposto.

dettagliato Piano Tariffario completo di tutte le tariffe rivolte all'utenza.

Nel caso di subentro, se non vengono modificati lo spazio/area dell'occupazione è richiesta auto-dichiarazione attestante che l'occupazione è identica alla preesistente già autorizzata.

È inoltre fatto obbligo al titolare pena la revoca della concessione di:

- osservare disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia e le condizioni contenute nell'atto concessorio.
- fornire l'evidenza all'Amministrazione concedente dell'esito favorevole del collaudo del manufatto e della rispondenza del medesimo alle norme in vigore;
- mantenere in condizioni di ordine e pulizia l'area occupata;
- mantenere funzionante e sicura l'area di ricarica.

È inoltre motivo di revoca della concessione:

- la violazione delle norme di legge o regolamenti, o delle condizioni, modalità, obblighi previsti dal provvedimento di concessione;
- l'uso improprio della struttura, ivi compresa la sub-concessione, o l'esercizio di attività in contrasto con le norme vigenti;
- il mancato avvio dell'attività senza giustificato motivo entro i 60 giorni successivi alla comunicazione del provvedimento di concessione.

#### **4) Caratteristiche delle infrastrutture di ricarica**

In coerenza con quanto disciplinato dal Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 e s.m.i., le infrastrutture di ricarica da installarsi su suolo pubblico e su suolo privato ad uso pubblico possono essere di potenza standard, cioè compresa tra i 3,7 kw e i 22 kw, oppure di potenza elevata, cioè oltre i 22 kw.

Al fine di garantire l'interoperabilità delle infrastrutture di ricarica con i diversi standard attualmente in uso dalle case automobilistiche, le colonnine, secondo la distinzione di cui sopra, dovranno rispettare le seguenti caratteristiche in termini di dotazioni minime richieste:

- Punti di ricarica a potenza standard (tra 3,7 e 22 kw): almeno n. 2 prese fisse o connettori per veicoli "tipo 2", con possibilità di inserire in aggiunta n. 2 prese "tipo 3A".
- Punti di ricarica a potenza elevata (oltre 22 kw): connettori del sistema di ricarica combinato tipo "Combo 2" (standard Europeo), CHAdeMO, con possibilità di inserire in aggiunta prese fisse/connettori "tipo 2" (le tipologie Combo 2 e CHAdeMO devono essere presenti sulla singola colonnina).

Oltre a tali disposizioni sulla dotazione minima necessaria e obbligatoria per le colonnine, la struttura di ricarica da installarsi deve rispondere alle indicazioni delle disposizioni legislative vigenti sulla materia e deve rispettare le seguenti caratteristiche:

- Soprasuolo: una colonnina di ricarica avente un basamento che possieda una superficie che non superi 0,50 mq, collegata a una superficie pari ad almeno 20mq e almeno due stalli di sosta ad essa dedicati (ciascuno aventi dimensioni pari a 5 metri in lunghezza e almeno 2 metri in larghezza) finalizzati alla sola sosta per la ricarica del veicolo alimentato ad energia elettrica.
- Sottosuolo: una infrastruttura di rete che consenta la fornitura dell'energia elettrica ai veicoli che si colleghino alla struttura di ricarica nel rispetto delle profondità di scavo definite dagli uffici competenti ed in funzione della fornitura in corrente alternata (AC) o in corrente continua (DC).

Le infrastrutture di ricarica devono essere posizionate in modo da garantire una distanza con il ciglio del marciapiede non inferiore a 50 cm ed in modo tale da non limitare la sicurezza dei pedoni.

Per i punti di ricarica dotati di connettori, è da privilegiarsi, ove le caratteristiche e le dimensioni della strada lo consentano, l'installazione con stalli di ricarica a pettine.

Si precisa che per le aree della Cerchia dei Bastioni, così come tutte le aree sottoposte a qualsivoglia vincolo (ambientale, monumentale, archeologico, etc.) saranno ammissibili solo strutture aventi

caratteristiche di forma e colore confacenti al decoro del contesto in cui si propone l'installazione, previo parere positivo della Commissione per il Paesaggio e/o degli Enti competenti in materia.



La pubblicità e/o la “brandizzazione” sulle strutture soggette alle presenti linee di indirizzo è eventualmente consentita solo previa autorizzazione degli uffici competenti laddove superasse i 30 cmq (al di sotto dei quali non è prevista richiesta autorizzativa).

## **5) Modalità d'uso delle infrastrutture di ricarica**

L'infrastruttura di ricarica dovrà rispondere anzitutto a requisiti di interoperabilità a garanzia della libertà di mercato e dell'efficienza di servizio, consentendo l'uso dell'infrastruttura a tutti gli utenti senza alcun genere di esclusività per i soli abbonati. I principi attraverso i quali si intende garantire l'interoperabilità sono i seguenti:

- in linea con la direttiva 2014/94/EU i gestori si impegnano a favorire l'implementazione della funzione di roaming con gli altri operatori attivi nel territorio dell'Unione Europea nel campo della ricarica di veicoli elettrici.
- i gestori si impegnano inoltre a favorire l'adesione e l'integrazione della propria rete di infrastrutture con sistemi applicativi web/smartphone, per la geolocalizzazione delle colonnine e il pagamento digitale della ricarica, attivi e operanti nel territorio dell'Unione Europea.
- metodi di pagamento: al fine di rendere accessibile il servizio di ricarica a tutti i potenziali utenti, siano essi fruitori regolari (privati o pubblici), oppure occasionali, in aggiunta ai sistemi di pagamento che ogni gestore intenderà adottare (app, tessera, etc.) è anche richiesta la possibilità per l'utente di pagare tramite carta di credito contactless o comunque con sistemi che consentano il pagamento immediato, senza registrazione preventiva e senza dover stipulare contratti.

Le strutture di ricarica e gli stalli di sosta posti in prossimità di esse sono accessibili solo a veicoli alimentati a energia elettrica.

In ogni caso, per garantire un turnover adeguato alle strutture di ricarica ed evitare che esse si rivelino inaccessibili a causa di veicoli indebitamente parcheggiati negli stalli destinati alla ricarica, si ritiene necessario regolare la sosta anche per le auto in ricarica presso le colonnine pubbliche. Negli stalli di sosta posti in corrispondenza delle colonnine, la sosta è regolata secondo i seguenti principi:

- è vietata ai veicoli, pur alimentati ad energia elettrica, che non siano effettivamente in fase di ricarica.
- è consentita fino a un massimo di 60 minuti ai veicoli alimentati ad energia elettrica che siano in fase di ricarica presso i punti di ricarica a potenza elevata (oltre 22 kw).
- è consentita fino a un massimo di 2 ore, dalle ore 7.00 alle ore 22.00, ai veicoli alimentati ad energia elettrica che siano in fase di ricarica presso i punti di ricarica a potenza standard (da 3,7 kw fino a 22 kw).
- I tempi di permanenza per la ricarica dei veicoli, sopra indicati, sono stabiliti dal Comune di Milano e potranno essere modificati a seconda delle variazioni della domanda di ricarica e dell'offerta di infrastrutture e del parco veicolare elettrico.

I dati rilevati relativamente al numero di utenti, numero di ricariche, kWh consumati per ogni utente e per ogni infrastruttura di ricarica, tempo di ricarica, stato di funzionamento delle infrastrutture, dovranno essere messi a disposizione in tempo reale al Comune di Milano.

Il servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica dovrà essere attivo continuativamente per tutti i giorni dell'anno 24 ore su 24, fatta eccezione per le infrastrutture realizzate su suolo privato ad uso pubblico per le quali dovrà essere garantito il servizio di ricarica per tutto il periodo di apertura della specifica località.

Ogni infrastruttura di ricarica dovrà essere in comunicazione con il centro di controllo sviluppato dall'operatore.

Dovrà essere garantito il corretto e continuativo funzionamento delle infrastrutture di ricarica, il cui stato dovrà essere monitorato dall'operatore in tempo reale.

In caso di guasto o malfunzionamento delle infrastrutture dovrà essere data immediata comunicazione alla clientela e al Comune di Milano.

Area Pianificazione e Programmazione Mobilità  
Area Pubblicità e Occupazione Suolo

Dovrà essere garantita un'adeguata manutenzione ordinaria e straordinaria ai fini della sicurezza degli utenti e del contenimento dei guasti, nonché la necessaria manutenzione straordinaria per il pronto ripristino della funzionalità delle infrastrutture di ricarica in caso di guasto, danneggiamento o vandalismo.

Dovrà essere introdotta l'adozione di un modello di pagamento a consumo, basato sui kWh di energia e sul tempo utilizzati dall'utente nel corso della propria ricarica, finalizzato anche a disincentivare soste per la ricarica prolungate oltre il tempo massimo consentito, in modo da garantire l'opportunità di ricarica a più utenti. Le tariffe applicate devono essere comunicate in maniera chiara e trasparente a tutti gli utenti prima dell'effettuazione della ricarica.

Il mancato rispetto, anche parziale, di quanto indicato al presente punto - "Modalità d'uso delle infrastrutture di ricarica" – implicherà la decadenza della concessione e l'obbligo di ripristino dei luoghi a spese del concessionario, oltre alla facoltà del Comune di richiedere il risarcimento dei danni.

Per quanto non disposto dal presente Regolamento si applicano le disposizioni di legge e regolamenti vigenti, nonché i disposti derivanti dal Piano Nazionale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNIRE) approvato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con il documento del 12 giugno 2013 ai sensi dell'Art. 17 septies della L. 134/2012 e s.m.i.