

SCHEDA TECNICA

REQUISITI DELLA RETE INFRASTRUTTURALE

La rete infrastrutturale che si intende realizzare dovrà rispettare strettamente quanto previsto da:

- Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad Energia elettrica (PNIRE) e successivi aggiornamenti, di cui alla Legge 7 agosto 2012, n.134 art.17 septies, e dal D.Lgs 16 dicembre 2016, n.257 (Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi),
- la deliberazione n. 75 APPROVATA DALL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA della Regione Marche NELLA SEDUTA DEL 17 LUGLIO 2018, N. 105 con oggetto il PIANO PER LO SVILUPPO E LA DIFFUSIONE DELLA MOBILITÀ ELETTRICA NELLA REGIONE MARCHE (EMOBILITY REMA)",
- la deliberazione di Giunta del Comune di Cupra Marittima n. _ del __ con oggetto "Approvazione delle Linee guida del Piano mobilità elettrica dei Comuni di Cupra Marittima, Monteprandone e San Benedetto del Tronto. Protocollo d'intesa per la realizzazione di una rete infrastrutturale a servizio della mobilità elettrica tra i Comuni di Cupra Marittima, Monteprandone e San Benedetto del Tronto. ",
- la deliberazione di Giunta del Comune di Monteprandone n. _ del __ con oggetto "Approvazione delle Linee guida del Piano mobilità elettrica dei Comuni di Cupra Marittima, Monteprandone e San Benedetto del Tronto."Protocollo d'intesa per la realizzazione di una rete infrastrutturale a servizio della mobilità elettrica tra i Comuni di Cupra Marittima, Monteprandone e San Benedetto del Tronto. ",
- la deliberazione di Giunta del Comune di San Benedetto del Tronto n. _ del __ con oggetto "Approvazione delle Linee guida del Piano mobilità elettrica dei Comuni di Cupra Marittima, Monteprandone e San Benedetto del Tronto. Protocollo d'intesa per la realizzazione di una rete infrastrutturale a servizio della mobilità elettrica tra i Comuni di Cupra Marittima, Monteprandone e San Benedetto del Tronto. ".

In particolare, la rete sarà composta da infrastrutture di ricarica che soddisfino le indicazioni dello **scenario 2** delle Linee guida del Piano mobilità elettrica dei Comuni di Cupra Marittima, Monteprandone e San Benedetto del Tronto.¹

La rete infrastrutturale dovrà inoltre rispettare le seguenti caratteristiche:

- interoperabilità fra sistemi di ricarica e circuiti diversi, allo scopo di facilitare gli utenti finali e assicurare continuità di ricarica sia a livello locale, regionale, extraregionale e comunitario;
- compatibilità con tutti i modelli di veicoli elettrici presenti sul mercato;

1 Scenario 2 – Sosta breve.

Questo scenario descrive la sosta tipica nei centri commerciali, nei cinema e nei ristoranti dove la sosta varia tipicamente tra i 30 min e le 2h. Questo tipo di ricarica soddisfa l'esigenza di approvvigionare il veicolo di un chilometraggio supplementare durante il giorno per dare maggiore flessibilità all'utilizzatore. In questa categoria si collocano i sistemi di ricarica accelerata tipo colonnina stradale. Queste infrastrutture di ricarica comportano dei costi maggiori del caricabatteria sul veicolo ma estendono il raggio d'azione dell'EV.

Tipico dei nodi di trasporto e aree commerciali con sosta media compresa tra 30 min e 2 ore. I sistemi di ricarica scelti offrono principalmente un servizio di ricarica a media potenza (ricarica accelerata oltre 7kW e sino a 22 kW a seconda delle caratteristiche del veicolo). Si ipotizza di servire 2-6 veicoli/giorno. E' possibile adottare soluzioni multipresa a cui collegare 2 o più veicoli contemporaneamente oppure adottare uno o più sistemi indipendenti ciascuno dotato di una o più prese di ricarica. E' opportuno prevedere almeno un punto in CA da 20-22 kW ed un punto in CC di pari potenza. Per i punti in CC vedasi le tipologie proposte per lo scenario 3.

- ricarica contemporanea di almeno 2 veicoli elettrici (o 1 veicolo e 1 motociclo/quadriciclo/ciclomotore);
- ampia fruibilità da parte degli utenti finali, compresa l'accessibilità al servizio da parte di persone disabili;
- accesso alla procedura di ricarica tramite carta RFID; dev'essere garantito, inoltre, l'accesso anche agli utilizzatori "occasionalisti" privi di tessere o non registrati ad alcun servizio quali, ad esempio, turisti della città;
- interfaccia utente, per supportare il cliente nella procedura di ricarica;
- gestione del sistema da remoto tramite piattaforma dedicata;
- comunicazione tramite sistemi GPRS/UMTS (o analoghi per funzionalità) con il centro di controllo;
- registrazione e trasmissione dati anche al fine di implementare la PUN;
- pubblicazione della rete di IdR su mappe web al fine di fornire un servizio di localizzazione, verifica disponibilità, prenotazione, segnalazione guasti, ecc. delle IdR;
- prezzi facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori.

Le caratteristiche sopra elencate devono intendersi come requisiti minimi

SOGGETTI ATTUATORI

Charge Point Operator: Il CPO è il gestore del punto di ricarica per le vetture elettriche. È il proprietario della colonnina per la ricarica delle auto elettriche ed ha in carico tutti gli aspetti operativi legati a questo oggetto.

E-Mobility Provider (Mobility Service Provider): L'EMP (MSP) è il provider del servizio di ricarica. Cura e gestisce tutti gli aspetti commerciali legati alla ricarica dei veicoli e stipula contratti con i clienti finali (EV driver) per l'erogazione dell'energia.

PROPOSTA DI LOCALIZZAZIONE E IMPEGNI DA PARTE DEI SOGGETTI ATTUATORI

Gli operatori interessati a partecipare alla presente manifestazione di interesse dovranno formulare una **proposta di localizzazione** delle IdR per veicoli elettrici ed ibridi plug-in, nel rispetto di quanto segue:

- garantire l'installazione di un numero di IdR coerente alla situazione attuale e le proiezioni di crescita dell'uso di veicoli a ricarica elettrica nell'area di riferimento delle linee guida.

Gli operatori che risulteranno idonei a seguito della procedura di selezione, si impegnano fin d'ora a provvedere a propria cura e spese, direttamente o attraverso proprie società controllate e/o collegate, a:

- progettare le "aree dedicate", composte dall'IdR e dagli stalli riservati alle auto e ai ciclomotori durante l'erogazione del servizio (2 stalli per ogni IdR); le aree dovranno essere accessibili al pubblico 24 ore su 24 e 7 giorni su 7;
- richiedere le autorizzazioni necessarie all'installazione delle IdR, anche ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture del 3 agosto 2017;
- concordare con le Amministrazioni comunali l'aspetto e il posizionamento di eventuali armadi stabili, cabine o altri manufatti da collocare su suolo pubblico per l'installazione delle IdR;
- assolvere ad ogni obbligo ed onere, tassa ed imposta relativa alla posa delle IdR;
- provvedere all'esecuzione di tutti i lavori di ripristino e di tutti gli interventi di adeguamento dell'area di sosta dedicata, necessari per l'installazione dell'infrastruttura;
- provvedere al collegamento delle IdR con la rete pubblica;
- provvedere all'installazione delle IdR, che rimarranno di proprietà degli operatori stessi;

- provvedere alla realizzazione e alla manutenzione di opportuna segnaletica verticale e orizzontale;
- provvedere a tutte le attività di collaudo;
- esercire e gestire le IdR da remoto tramite piattaforma dedicata;
- mantenere le IdR al fine di garantire il perfetto funzionamento prevedendo un piano di manutenzione ordinaria;
- ripristinare il funzionamento del servizio nel più breve tempo possibile e comunque entro 10 giorni, in caso di malfunzionamenti dell'impianto;
- prevedere tutti gli accorgimenti tecnici necessari per garantire un'efficace connessione e trasmissione dati alla Piattaforma Unica Nazionale (PUN) in conformità al punto 9 del PNIRE;
- fornire ogni informazione che il Comune ritenga utile acquisire al fine di monitorare l'andamento del servizio;
- provvedere all'adeguamento delle IdR coerentemente con gli sviluppi tecnologici e le prescrizioni normative in materia di reti infrastrutturali per la ricarica di veicoli elettrici;
- rimuovere le IdR e ripristinare lo stato dei luoghi nel caso in cui ricevano richiesta scritta da parte dei Comuni laddove sia subentrato un fatto nuovo e imprevedibile, imposto da legge, regolamenti o progetti di riqualificazione della città e operare comunque nel rispetto delle condizioni indicate dal servizio comunale competente;
- mantenere invariato, per almeno due anni a partire dalla data di collaudo delle infrastrutture, il costo massimo di ricarica a carico dell'utente finale proposto in sede della presente manifestazione di interesse per tipologia di sistema di ricarica.

IMPEGNI DA PARTE DEI COMUNI

I Comuni si impegnano a:

- mettere a disposizione gratuitamente, per un periodo di tempo pari a 8 anni, le porzioni di suolo a servizio delle IdR per veicoli elettrici, ritenute idonee sia dal punto di vista della funzionalità che della visibilità;
- assicurare la fattiva collaborazione in ordine al rilascio delle autorizzazioni necessarie per l'installazione e gestione a cura, spese e responsabilità degli operatori richiedenti con la finalità di rispettare le scadenze congiuntamente convenute;
- adoperarsi affinché gli stalli riservati al servizio di ricarica vengano occupati esclusivamente da veicoli elettrici o ibridi plug-in per l'effettuazione delle operazioni di ricarica.

Le proposte progettuali saranno esaminate attenendosi ai seguenti criteri di selezione:

CRITERI DI SELEZIONE

Criterio di selezione	Sotto-criteri di valutazione	Valore
Coerenza con le linee guida del Piano mobilità elettrica dei Comuni di Cupra Marittima, Montepandone e San Benedetto del Tronto		Si=1 No=0
Qualità progettuale	Livello di dettaglio della proposta progettuale	Ottimo = 4 Buono = 3 Discreto = 2 Sufficiente = 1 Inadeguato = 0

	Descrizione del processo innovativo e di sperimentazione nel periodo di durata del contratto di installazione	Ottimo = 4 Buono = 3 Discreto = 2 Sufficiente = 1 Inadeguato = 0
Impatto potenziale	Proposta progettuale presentata da organismi in forma associata (anche non formalizzata alla data di presentazione)	Si=1 No=0

REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA SULLE AREE DEDICATE ALLA RICARICA DEI VEICOLI

Le modalità di regolamentazione della sosta sugli stalli riservati alla ricarica verranno concordate tra i singoli operatori e le amministrazioni comunali, in modo tale da consentire l'utilizzo delle stesse da parte dei soli veicoli in ricarica e per il solo tempo necessario alle operazioni di ricarica, evitando che i veicoli prolunghino la sosta a rifornimento ultimato.

SEGNALETICA E ARREDO URBANO

La segnaletica orizzontale e verticale, compresi eventuali sistemi di protezione delle IdR (es. archetti) da realizzare in corrispondenza delle postazioni di ricarica, verrà stabilita dalle Amministrazioni comunali. Non sarà consentita l'installazione di pannelli a scopo pubblicitario, mentre verrà consentito l'uso di grafiche mirate a fornire informazioni legate all'utilizzo del servizio di ricarica. Sulle IdR dovrà essere apposto, a spese degli operatori, il logo del Comuni .

PROVENTI E DETERMINAZIONE DELLA TARIFFA DELL'ENERGIA ELETTRICA EROGATA

I Comuni non percepiranno proventi per la vendita di energia elettrica effettuata tramite le IdR installate. I gestori potranno determinare autonomamente le tariffe di vendita dell'energia elettrica nel rispetto delle normative vigenti in materia.

Tali tariffe non dovranno essere superiori a quella massima applicata nei Comuni capoluoghi di Provincia e comunque le eventuali variazioni annuali dovranno essere giustificate in relazione all'andamento del costo di approvvigionamento dell'energia.