



*Città di Selvazzano Dentro*  
*Provincia di Padova*

**INFRASTRUTTURE PER RICARICA  
VEICOLI ELETTRICI  
REGOLAMENTO COMUNALE PER LA  
CONCESSIONE D'USO  
DI SUOLO PUBBLICO O DI SUOLO  
PRIVATO AD USO PUBBLICO**

Testo approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 84 del 09.11.2022



## **PREMESSA**

Il presente Regolamento si applica in tutti i casi di installazione, su suolo pubblico o su aree di proprietà privata soggette a servitù di uso pubblico (previa acquisizione del consenso del proprietario dell'area da parte del richiedente), di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica il cui utilizzo è rivolto ad utenti generici.

Gli operatori economici interessati dovranno rispettare il presente Regolamento e dovranno installare e gestire le Infrastrutture di Ricarica a propria cura e spese senza alcun onere a carico del Comune.

Non si applica il presente regolamento per infrastrutture di ricarica su suolo pubblico che possano risultare dedicate a particolari categorie di utenti, quali, a titolo esemplificativo, il trasporto pubblico, le auto pubbliche, il car sharing, etc. Per questi casi l'attuazione sarà rimandata a specifiche trattazioni da definirsi in relazione all'eventuale sviluppo di progetti all'uopo dedicati.

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 (IdR) o colonnina** si intende un manufatto di norma caratterizzato dalla presenza di almeno un punto di ricarica.

### **1) PRINCIPI DI LOCALIZZAZIONE TERRITORIALE**

La mobilità urbana rappresenta, per l'Unione Europea, un fattore di crescita e occupazione, oltre che un presupposto indispensabile per una politica di sviluppo sostenibile, tanto che la Commissione Europea ha adottato nel 2011 il “Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” allo scopo di promuovere il dibattito sui grandi temi e criticità della mobilità e ricercare, in collaborazione con tutte le parti interessate, soluzioni efficaci e percorribili per lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile.

Il 28 aprile 2010 la Commissione europea ha inviato una comunicazione agli Stati membri – COM (2010)186 – sollecitando interventi di riduzione delle emissioni nocive nell'atmosfera e di ammodernamento dei sistemi stradali urbani ed extraurbani ed indicando la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica di veicoli elettrici sui territori nazionali come obiettivo prioritario e urgente nell'ottica di tutelare la salute e l'ambiente; a partire dal 2010 la Commissione Europea ha sollecitato gli Stati Membri ad adottare politiche volte a diffondere la mobilità elettrica al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, tutelare la salute dei cittadini e migliorare l'ambiente circostante.

Un presupposto fondamentale per lo sviluppo della mobilità elettrica è la costruzione di una rete di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici diffusa sul territorio.

La Legge Italiana del 7 agosto 2012, n. 134, ha previsto, al Capo IV bis, disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

Il Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE), approvato il 9 luglio 2013 ai sensi dell'art. 17-septies della succitata Legge n. 134/2012 e suoi successivi aggiornamenti, definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale, sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali.

Il Decreto Legge n.76 del 16/07/2020, convertito con Legge n. 120 dell'11/09/2020 (C.D. “Decreto Semplificazioni”), ha introdotto norme atte a favorire lo sviluppo della mobilità

elettrica in tutto il territorio nazionale, tra le quali l'obbligo, da parte delle Amministrazioni comunali di dotarsi di punti di ricarica per la ricarica delle auto elettriche. In particolare l'art. 57 detta le norme di *Semplificazione delle norme per la realizzazione di punti e stazioni di ricarica di veicoli elettrici*.

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 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.

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. Questo limite è da considerarsi sottoposto all'art. 7 del codice della strada.

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.

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.

## **2) VALUTAZIONI TECNICHE AI FINI ISTRUTTORI**

Le Infrastrutture di Ricarica dovranno rispettare le normative e i regolamenti vigenti e i più recenti standard a livello internazionale al fine di garantire sia la sicurezza sia la funzionalità oltre all'accessibilità e la gestione in autonomia dell'intero processo di ricarica a tutti gli utenti.

## **3) LOCALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURA DI RICARICA (IDR) O COLONNINA**

La Giunta Comunale con proprio provvedimento andrà ad individuare sul territorio comunale le aree su cui consentire l'installazione delle Infrastrutture di Ricarica e i criteri di assegnazione, con priorità a

1. ricarica su spazi di sosta posti in aree a prevalente carattere residenziale e/o terziario;
2. parcheggi di interscambio;
3. poli attrattori di traffico, quali anche centri e spazi commerciali, ecc.;
4. parcheggi di aree produttive.

In via generale, in tutte le località/aree ove è prevista una significativa presenza giornaliera di veicoli.

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.

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

Verranno valutate ulteriori richieste lasciando facoltà di presentare domanda per altre posizioni laddove ci siano particolari condizioni favorevoli per l'installazione.

## **4) ITER AUTORIZZATIVO**

Alla data di redazione del presente regolamento trovano applicazione le norme di cui all'art. 57 del Decreto Legge n.76 del 16/07/2020, convertito con Legge n. 120 dell'11/09/2020 (C.D. "Decreto Semplificazioni").

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 accoglimento dell'istanza da parte del Comune. 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.

Prima dell'inizio dei lavori l'operatore dovrà stipulare e consegnare al Comune una polizza fidejussoria assicurativa di primaria importanza o bancaria con clausola di escussione a prima richiesta, del valore pari a € 4.000,00 per ogni infrastruttura (IdR), a garanzia di:

- a) eventuali danni e mancati ripristini alla pubblica proprietà che si verifichino durante la l'installazione dell'impianto e la concessione dell'area;
- b) manutenzione dell'impianto installato secondo il piano di manutenzione allegato all'istanza;
- c) mancata erogazione del servizio continuativo con interruzioni superiori a 7 (sette giorni) a partire dalla comunicazione del Comune di segnalazione;
- d) ripristini alla pubblica proprietà al termine della concessione qualora entro trenta giorni dalla comunicazione del Comune di rimozione dell'impianto non sia stato rimosso l'intera infrastruttura di ricarica e ripristinati lo stato dei luoghi alla situazione ante installazione.

L'operatore dovrà inoltre stipulare un'adeguata polizza RC a copertura di eventuali incidenti e/o danni a persone, cose e animali, con massimale minimo pari ad € 1.000.000 per gli impianti installati.

L'istanza di occupazione di suolo pubblico e installazione della IdR dovrà avvenire mediante istanza al SUAP dove il richiedente dovrà produrre la seguente documentazione, con timbro e firma di tecnico abilitato:

*A - 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 con riferimento a quali installazioni l'operatore è interessato ad installare fra quelle individuate dall'Amministrazione Comunale con proprio provvedimento di Giunta Comunale;
- 3) relativa cartellonistica e segnaletica;
- 4) le motivazioni sottese alla scelta di localizzazioni proposte rispetto alle aree individuate dall'Amministrazione Comunale con proprio provvedimento di Giunta Comunale;
- 5) l'indicazione dei costi complessivi suddivisi per la parte di investimento e per le parti di gestione e manutenzione successive;
- 6) 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;
- 7) le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste;
- 8) il progetto tecnico, per ogni infrastruttura, comprensivo di:
  - a) inquadramento territoriale ed estratti dei principali strumenti urbanistici vigenti;
  - b) planimetria riportante la localizzazione delle infrastrutture di ricarica;
  - c) 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:
    - 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;
    - 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;
    - 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;
    - planimetrie e sezioni esecutive tipiche e/o di dettaglio rappresentanti le opere necessarie alla realizzazione del progetto presentato, comprensive dei particolari costruttivi/installativi;
  - d) 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.
  - e) segnaletica orizzontale e verticale;
  - f) 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;

*B - 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.

C - 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.

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

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

- osservare disposizioni legislative e regolamentari vigenti in materia e le condizioni disciplinanti l'atto concessorio;
- fornire l'evidenza all'Amministrazione concedente dell'esito favorevole del collaudo del manufatto e della rispondenza del medesimo alle norme in vigore, e la dichiarazione di conformità dell'impianto e del suo funzionamento conforme alle norme di sicurezza elettrica di cui al D.M. 22 gennaio 2008, n. 37;
- mantenere funzionante ed in sicurezza 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 all'acquisizione dell'atto di concessione;
- il mancato ripristino della funzionalità delle IdR installate per un tempo uguale o superiore i 7 gg dall'avvenuta comunicazione da parte dell'Amministrazione Comunale con la quale si informa del malfunzionamento delle IdR (eventuali proroghe saranno autorizzate previa valutazione da parte del Settore che ne ha concesso l'impianto delle motivazioni comunicate).

## **5) CARATTERISTICHE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA**

Al fine di garantire l'interoperabilità delle infrastrutture di ricarica con i diversi standard attualmente in uso dalle case automobilistiche, le colonnine dovranno rispettare le caratteristiche in termini di dotazioni minime richieste previste dalle norme vigenti e dalle esigenze dei veicoli circolanti.

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: il posizionamento delle IdR dev'essere tale da facilitare le operazioni di ricarica rispetto lo/gli stallo/i dedicati, ovvero si deve tener conto della lunghezza dei cavi delle IdR ed evitare di eventuali impedimenti nel collegare i veicoli. Inoltre le infrastrutture di ricarica devono essere posizionate in modo da garantire una distanza con il ciglio del marciapiede tale da non limitare la sicurezza dei pedoni.
- 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).

La pubblicità e/o la "brandizzazione" sulle strutture soggette alle presenti linee di indirizzo è eventualmente consentita solo previa autorizzazione degli uffici competenti e secondo le norme vigenti in materia.

## 6) 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;
- ai sensi del D.Lgs. del 16.12.2016 n. 257 gli impianti dovranno garantire interoperabilità fra sistemi di ricarica e tra circuiti diversi, consentendo l'uso di ogni singola installazione da parte di utenti appartenenti a circuiti o paesi diversi;
- il concessionario proprietario della colonnina (Charge Point Operator – CPO) si impegna quindi a garantire quanto più possibile in modo non discriminatorio l'accesso alle Infrastrutture di Ricarica a tutti i soggetti terzi (Mobility Service Provider - MSP) che vorranno offrire servizi di ricarica agli utenti finali, attraverso protocolli di comunicazione ed interoperabilità (ad esempio OCPI), riconosciuti a livello internazionale;
- il servizio di ricarica dovrà consentire all'utente finale dei singoli MSP di poter utilizzare l'impianto, senza necessità di dotarsi di una particolare tessera o smartcard.

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. 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 2 ore, dalle ore 7.00 alle ore 22.00.

I tempi di permanenza per la ricarica dei veicoli, sopra indicati, sono stabiliti dal Comune e potranno essere modificati a seconda delle variazioni della domanda di ricarica e dell'offerta di infrastrutture e del parco veicolare elettrico.

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.

Il concessionario si impegna a rendere disponibile ai clienti finali, un servizio di call center telefonico operativo 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno in lingua italiana.

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.

Dovrà essere garantita un'ideale manutenzione ordinaria e straordinaria ai fini della sicurezza degli utenti 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.

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.

Le infrastrutture di ricarica dovranno garantire la possibilità di consentire il controllo e monitoraggio di cui alla Piattaforma Unica Nazionale (PUN), finalizzato al controllo (per gli enti gestori) e alla fornitura di informazioni (per gli utenti finali), anche attraverso lo sviluppo degli Open Data.

Considerato che l'infrastruttura destinata al servizio di distribuzione di elettricità ospita elementi di una rete pubblica di connettività elettroniche, e dovendosi rendere accessibili tutte le informazioni dell'infrastruttura elettrica, la medesima dovrà essere registrata nel SINFI, Sistema Informativo Nazionale Federato delle Infrastrutture, anche detto Catasto delle Infrastrutture, di cui al Decreto 11 maggio 2016 del Ministero dello Sviluppo Economico.

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.