

Allegato n: 14 Vr. 44 Par. 8
a deliberazione del Giunta Comunale
In data 31 LUG 2018

Allegato n. 1
mecc 201803262/06

DISCIPLINARE PER LA INSTALLAZIONE E LA GESTIONE DI STRUTTURE PER LA RICARICA DI VEICOLI ELETTRICI
AD USO PUBBLICO



F. BERTASIO

PARTE I DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 Ambito di applicazione

Il presente documento è uno strumento volto a fornire criteri formali e funzionali per l'installazione di strutture di ricarica dei veicoli elettrici su area pubblica nel territorio della Città di Torino, a servizio dell'utenza che operi la scelta della mobilità elettrica.

Per la progettazione, realizzazione e gestione dei manufatti si applicano tutte le prescrizioni e le norme tecniche di settore, compreso i Regolamenti della Città di Torino.

La progettazione, realizzazione, manutenzione degli impianti nonché la gestione del servizio di ricarica sarà a totale cura e spese del richiedente.

La richiesta di installazione di strutture per la ricarica di veicoli elettrici e la fornitura di servizi di ricarica per i veicoli elettrici può essere presentata da soggetti pubblici o privati, organizzati in forma di impresa individuale o societaria, in forma di Raggruppamento Temporaneo d'Imprese o anche in forma consortile, o soggetti di altri Stati membri e non residenti in Italia.

Le proposte dovranno essere corredate da adeguata documentazione tecnica che ne faccia comprendere l'esatta localizzazione dove si intende installare le colonnine di ricarica ed i relativi stalli di sosta.

Ogni richiedente potrà richiedere un massimo di 200 colonnine. Ciascuna colonnina dovrà rispettare la distanza minima di 250 metri da altre colonnine di ricarica elettriche, che siano dello stesso operatore richiedente o di altri, ad eccezione di quelle delle società di car sharing e quelle su aree private o installate su suolo pubblico ma non adibite all'uso pubblico (es. taxi, flotte aziendali ..).

Ciascun operatore dovrà presentare domanda per l'installazione di almeno cinque colonnine, indicando la localizzazione desiderata nella misura di 4 ogni 5 (la localizzazione della quinta sarà indicata dalla Città, come più avanti descritto), escludendo vie e piazze auliche.

Nel caso in cui due o più richiedenti chiedano di installare una colonnina nello stesso sito, sarà valutata solo la richiesta giunta per prima in ordine di tempo .

La documentazione dovrà essere corredata da autocertificazione con le generalità del richiedente, il domicilio, il codice fiscale, la data ed il numero di iscrizione al Registro delle Imprese ed attestante il possesso da parte dello stesso dei requisiti soggettivi previsti dalla normativa vigente in materia di gestione di impianti di ricarica per veicoli elettrici.

Art. 2 Carattere della Concessione

La costruzione degli impianti per la ricarica di veicoli elettrici rientra nella fattispecie di costruzione di opere edilizie a titolo precario.

Ai sensi del Regolamento n. 257 COSAP (Canone Occupazione Spazi e Aree Pubbliche) della Città di Torino le occupazioni per strutture di ricarica dei veicoli elettrici e degli stalli attigui per la sosta dei veicoli, hanno natura di occupazione temporanea di suolo pubblico con possibilità di rinnovo.

I progetti e la realizzazione dei manufatti dovranno essere conformi alle previsioni degli strumenti urbanistici, del Regolamento di manomissione del suolo pubblico, del Regolamento edilizio e in generale della normativa ambientale, urbanistica ed edilizia vigente e della normativa speciale.

La realizzazione degli interventi che riguardino aree sottoposte a tutela storico-artistica o paesaggistico-ambientale sarà subordinata al preventivo rilascio del parere o dell'autorizzazione richiesti dalle disposizioni di legge vigenti.

Art. 3 Definizione della procedura

Le proposte presentate entro i termini di validità delle manifestazioni saranno valutate da un tavolo tecnico a cui parteciperanno i rappresentanti dei Settori dell'Amministrazione coinvolti, che verificherà l'accoglimento o meno delle proposte presentate motivandone la ragione.

Le decisioni del Tavolo tecnico verranno comunicate ai soggetti partecipanti alla manifestazione che dovranno quindi presentare la documentazione tecnica per il rilascio delle concessioni ed il permesso di costruire secondo le modalità che verranno indicate.

Al tavolo potrà essere presente anche un componente del tavolo Smart Mobility regionale.

Art 4 Oneri concessori

Il canone di occupazione di suolo pubblico è dovuto per l'area occupata dal manufatto, secondo quanto previsto nel Regolamento n. 257 COSAP Città di Torino.

La durata della concessione è di 10 anni.

Il canone di concessione per il manufatto (colonnina di ricarica) e gli stalli di sosta per la ricarica delle autovetture ha natura permanente, per le aree di cantiere necessarie all'installazione del manufatto medesimo ha natura provvisoria.

Il canone COSAP per l'occupazione temporanea del suolo pubblico (cantiere di lavoro) e per l'occupazione permanente dell'impianto è dovuto per l'intero importo determinato secondo quanto previsto nel Regolamento COSAP n. 257.

Nel caso di colonnine di ricarica con potenza, per connettore, compresa tra 20kW e 40 kW, il canone COSAP per l'occupazione permanente con riserva di sosta degli stalli a servizio dell'impianto, sarà gratuito per massimo tre anni a partire dal rilascio della concessione, per un massimo di due stalli per ogni colonnina e fino ad un massimo di 200 colonnine per lo stesso soggetto.

La durata del periodo di gratuità dipende dalla percentuale di energia erogata prodotta da fonti rinnovabili, come indicato nell'art. 9.

Dal quarto anno il canone COSAP è dovuto per intero.

Nel caso di colonnine di ricarica con potenza, per connettore, maggiore di 40 kW, il canone COSAP per l'occupazione permanente con riserva di sosta degli stalli a servizio dell'impianto, sarà gratuito per massimo cinque anni a partire dal rilascio della concessione.

La durata del periodo di gratuità dipende dalla percentuale di energia erogata prodotta da fonti rinnovabili, come indicato nell'art. 9.

Dal sesto anno il canone COSAP è dovuto per intero.

Art. 5 Impegni del concessionario

Ogni 4 colonnine installate nelle posizioni richieste dal singolo concessionario, deve esserne installata almeno 1 ulteriore tra le posizioni scelte dall'Amministrazione.

Le regole indicate nel presente disciplinare si applicano a tutte le colonnine, sia che la localizzazione sia stata indicata dal richiedente, sia che sia stata individuata dall'Amministrazione.

Le postazioni scelte dall'Amministrazione verranno comunicate ai richiedenti contemporaneamente all'elenco delle installazioni ritenute idonee sulla base di quelle presentate in sede di manifestazione di interesse.

Le aree del suddetto elenco saranno scelte in base ad esigenze strategiche di sviluppo della mobilità elettrica nel territorio comunale, tra cui le richieste dai singoli cittadini, al fine di incentivare la sostituzione di veicoli termici con veicoli elettrici.

Per questa finalità, tra le aree identificate dal Comune di Torino potrebbero essercene alcune in cui sarà realizzato un solo stallo dedicato alla ricarica pubblica di veicoli elettrici con adiacente uno stallo di cortesia, riservato alla sosta dei veicoli elettrici non in ricarica.

In questi casi dovranno essere inibite fisicamente le prese di corrente presenti nella colonnina sul lato dello stallo di cortesia.

PARTE II

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE STRUTTURE DI RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI E DEL SERVIZIO

Art. 6 - Tipologia di servizio

La struttura di ricarica per veicoli elettrici assolve alla finalità di servizio fornito al pubblico senza limitazioni di utenza, nel rispetto dell'accessibilità universale, compreso disabilità motorie.

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 servizio di ricarica dovrà consentire all'utente finale di poter utilizzare l'impianto senza necessità di preventiva sottoscrizione di contratto con uno o più specifici fornitori, senza necessità di dotarsi di una particolare tessera o smartcard e senza necessità di preventiva registrazione su un sito o piattaforma.

Per facilitare l'interoperabilità il fornitore del servizio potrà scegliere di aderire a network nazionali o europei, ma ciò non esclude la richiesta obbligatoria di dotare la colonnina di un sistema di pagamento immediato, come indicato nell'articolo 7.

Le infrastrutture di ricarica dovranno prevedere il collegamento alla PUR (Piattaforma Unica Regionale) per mezzo del protocollo OCPI, al fine di trasmettere informaticamente almeno i dati specificati nell'articolo successivo.

- La PUR costituisce la banca dati e lo strumento attraverso il quale la Regione Piemonte – tra le altre cose – adempie agli obblighi previsti al capitolo 9 del Piano Nazionale delle Infrastrutture di Ricarica, relativi alla trasmissione dei dati delle infrastrutture di ricarica pubbliche presenti sul proprio territorio verso la PUN (Piattaforma Unica Nazionale), gestita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- La PUR si prefigge nel contempo il compito di monitorare con continuità l'evoluzione e lo stato della rete di ricarica.
- La PUR (su delega e nelle more della piena operatività della PUN) si configura inoltre come ente autoritativo per l'assegnazione dei codici univoci CPO (Charging Point Operator) ed eMSP (e-Mobility Service Provider) impiegati a livello europeo per l'identificazione di operatori e provider nell'ambito dei servizi di ricarica per veicoli elettrici. Si ricorda che tali codici sono composti, secondo le raccomandazioni eMI3 (e-Mobility ICT Interoperability Innovation Group), dalle due lettere del codice nazionale (IT) e da tre lettere identificative

del soggetto. Nel caso di operatori che detengano già uno o più codici assegnati da altri enti (nazionali o europei), questi dovranno comunicarli preventivamente per l'inserimento nell'anagrafica gestita dalla PUR.

Nelle more della disponibilità del collegamento real time con la PUR tramite protocollo OCPI, tuttora in fase di sviluppo, i concessionari dovranno inviare con cadenza trimestrale alla Divisione Infrastrutture e Mobilità (in formato digitale editabile) un report contenente per ogni singola colonnina di ricarica i seguenti dati:

- ore di fuori servizio nel trimestre;
- per ogni singola sessione di ricarica:
 - identificativo della sessione di ricarica (univoco nell'ambito del singolo CPO);
 - identificativo della colonnina di ricarica;
 - istante di inizio della sessione di ricarica (data, ora e minuti in formato ISO 8601);
 - istante di fine della ricarica (in formato ISO 8601);
 - quantità di energia erogata in kWh indicata fino alla prima cifra decimale.

Il concessionario proprietario della colonnina (CPO) potrà essere il diretto fornitore del servizio o abilitare il proprio impianto a più fornitori del servizio di ricarica (colonnine multivendor), anche attraverso il collegamento agli hub europei in materia, in questo caso la responsabilità dell'impianto è a carico del concessionario, mentre i rapporti commerciali con i clienti potranno essere a cura dei vari fornitori di servizio.

Nel caso di concessionario che è anche unico fornitore del servizio, questo dovrà indicare ai propri clienti i costi della ricarica in modo trasparente e dovrà comunicare alla PUR, attraverso il protocollo OCPI, i prezzi pianificati e/o praticati in tempo reale. Oltre a ciò, ad inizio concessione e ad ogni variazione significativa, il concessionario dovrà comunicare alla Città sia i prezzi praticati, sia il riferimento informativo (sito internet o altro) in cui tali prezzi sono comunicati alla clientela abituale o potenziale. Quest'ultima comunicazione dovrà essere inviate via mail alla Divisione Infrastrutture e Mobilità (in formato digitale editabile) e a discrezione di quest'ultima potrà, a regime, essere dismessa in favore della sola trasmissione tramite OCPI.

Nel caso di concessionario con impianto multivendor, le comunicazioni di cui sopra dovranno avvenire con le medesime modalità ad inizio concessione e ad ogni variazione dell'elenco dei fornitori di servizio di ricarica accessibili dall'impianto (per ciascuno dei quali dovranno comunque essere disponibili le già citate informazioni relative a tariffe praticate e riferimenti informativi).

Ogni concessionario dovrà garantire ai propri clienti un servizio di assistenza tecnica e commerciale (telefonico o tramite app o web) e dovrà comunicare alla Città, a inizio concessione e ad ogni variazione, gli orari di disponibilità e le modalità di accesso a tale servizio. Tali informazioni dovranno essere inviate via mail alla Divisione Infrastrutture e Mobilità (in formato digitale editabile). Come già anticipato, tale forma di comunicazione potrà essere a regime dismessa, a discrezione della Direzione Infrastrutture e Mobilità, in favore della sola trasmissione delle medesime informazioni tramite protocollo OCPI.

In tutti i casi la Città si riserva di indicare e comunicare, attraverso i canali informativi che riterrà più opportuni (quali a titolo informativo ma non esclusivo, il proprio portale www.muoversiatorino.it ed il portale regionale www.muoversiinpiemonte.it), la localizzazione geografica delle colonnine di ricarica con indicazioni relative allo stato di funzionamento e di occupazione, alle informazioni relative ai fornitori del servizio ed alle tariffe praticate, e ad ogni altra informazione la Città ritenga di utilità nei confronti di cittadini ed utenti del servizio.

Art. 7 – Caratteristiche tecniche

Le infrastrutture di ricarica dovranno rispettare le normative e Regolamenti vigenti e i più recenti standard a livello internazionale al fine di garantire sia la sicurezza sia la funzionalità e garantire l'accessibilità e la gestione in autonomia dell'intero processo di ricarica a tutti gli utenti, compreso quelli con disabilità motoria, uniformandosi alle prescrizioni del "Manuale abbattimento barriere architettoniche nello spazio pubblico" della Città di Torino.

Per consentire la ricarica senza necessità di preventiva registrazione o possesso di smartcard, ogni colonnina deve essere dotata di hardware e/o software o di procedure per consentire di effettuare la ricarica pagando sul momento mediante carte di credito.

Di concerto con la Regione Piemonte e informato il Ministero competente si autorizza la deroga alla specifica PNire che richiede l'obbligo di pagare anche con carta di debito e in contanti.

Potranno essere installate sia strutture di ricarica con potenza standard (potenza non inferiore a 20 kW per connettore) sia strutture con potenza elevata (potenza superiore a 40 kW per connettore).

I valori di potenza elettrica indicati nel presente documento sono da intendersi relativi a ogni singolo terminale, quindi una colonnina con più connettori o prese deve garantire la ricarica simultanea di più veicoli, fornendo ad ognuno la potenza nominale della presa (maggiore di 20 kW o maggiore di 40 kW). Le potenze indicate dal fornitore del servizio devono essere garantite con una tolleranza massima del $\pm 10\%$.

Nel caso di strutture di ricarica di potenza standard con modo di ricarica 3, la struttura dovrà essere dotata almeno di due connettori di tipo 2 secondo lo standard IEC 62196.

Nel caso di strutture di ricarica con potenza elevata, superiore a 40 kW per presa, queste dovranno essere multistandard e pertanto essere dotate almeno di connettori del tipo ChaDemo e del tipo ComboCCS (è opzionale il connettore Tipo 2 43 kW AC), e comunque rispettare gli standard tecnici CEI al momento vigenti.

In aggiunta a tali connettori è possibile dotare la struttura di ricarica anche di altre tipologie di connettori o prese elettriche (es. tipo 3A o tipo Shuko) per la ricarica di veicoli leggeri, di biciclette elettriche e carrozzelle elettriche per persone disabili e altri mezzi elettrici.

Il sistema di gestione di ciascun operatore deve permettere di visualizzare, tramite mappa propria su web o di aggregatori esistenti, le colonnine di ricarica disponibili, permetterne la prenotazione, segnalare guasti, malfunzionamenti o comportamenti scorretti da parte di altri utenti. Tutte le funzionalità dovranno preferibilmente essere disponibili tramite una apposita applicazione per smartphone.

Art. 7.1 – Trasmissione dei dati

Le prescrizioni del seguente presente paragrafo si applica dal momento in cui sarà operativa la PUR.

Ogni operatore dovrà connettere il proprio sistema centrale alla PUR per trasmettere i dati previsti dal protocollo OCPI relativi a posizione, caratteristiche e stato di funzionamento di ogni sito di installazione e colonnina di ricarica.

Non è prevista la connessione diretta alla PUR tramite protocollo OCPI dei singoli siti di ricarica; questi dovranno preferibilmente supportare il protocollo OCPP per comunicare con il sistema centrale del gestore.



Come anticipato all'articolo 6, ogni operatore o fornitore dovrà essere dotato di un codice eMIS univoco a livello europeo, concordato ed autorizzato da PUR, PUN, o altro ente autoritativo europeo, per l'identificazione nell'ambito del protocollo OCPI.

Ciascuna colonnina dovrà in ogni caso essere identificata:

- da un codice invariante ed univoco per ciascun operatore (*uid*); tale codice NON sarà reso pubblico agli utenti ma si rende necessario a livello di modello dati OCPI;
- da un codice pubblico, chiaramente stampato e visibile sulla colonnina, che ne permetta l'immediata identificazione da parte degli utenti.

Per completezza, si specifica che le seguenti informazioni sono richieste per la comunicazione verso la PUR (alcune di esse sono considerate mandatorie anche a livello di protocollo OCPI):

- informazioni relative al sito (coordinate, indirizzo, proprietario, riferimenti, contatti, sito web ecc);
- informazioni specifiche relative a ciascuna colonnina (se significative);
- stato di ciascuna colonnina (libera, occupata, prenotata, fuori servizio ecc.): gli stati validi sono quelli previsti dal campo *evses:status* del protocollo OCPI; eventuali stati aggiuntivi non previsti sono sconsigliati ma non esclusi;
- dettaglio delle prenotazioni (*StatusSchedule*);
- tipologia di connettori, potenza;
- capacità e funzionalità della colonnina (se significative);
- tecnologia utilizzata per l'accesso alla ricarica (card proprietaria, carta di credito), disponibilità accesso (24h/24, altro);
- tariffe e costi del servizio;
- orari di funzionamento (anche se H24);
- mix energetico della fornitura.

Oltre alle informazioni di cui sopra, si invita a popolare correttamente i campi images e logo con immagini che possano facilitare gli utenti nell'identificazione e accesso ai siti di ricarica e/o nell'impiego delle colonnine.

A livello funzionale, dovranno inoltre essere comunicate alla PUR le informazioni relative all'impiego e alle prenotazioni di ciascuna postazione di ricarica. Con riferimento al protocollo OCPI, dovrà essere prevista la trasmissione di:

- *Tariffs*: descrizione delle tariffe applicate; tale informazione potrà essere resa pubblica a terzi e comunicata agli utenti tramite i canali informatici di Città e Regione;
- *Sessions*: sessioni di ricarica, inclusive di tutti i dati mandatori previsti dal protocollo (istanti di inizio e fine, energia erogata, identificativo del punto di ricarica ecc.)

- *CDRs* (Charge Detail Record): tale oggetto è richiesto per specificare la tipologia di tariffa applicata all'utente.

Al momento non è previsto da parte della PUR il supporto all'invio di moduli *Commands* per lo sblocco, la prenotazione o il controllo remoto delle stazioni di ricarica. Tale funzionalità dovrà comunque essere implementabile e supportata da parte degli operatori e delle postazioni di ricarica in un eventuale futuro, anche in ottica di integrazione col sistema BIP.

Art. 7.2 – Requisiti fisici

Con specifico riferimento all'hardware installato presso le colonnine di ricarica, è preferibile che queste supportino il protocollo internazionale OCPP (Open Charge Point Protocol), versione 2.0, per lo scambio di informazioni tra la colonnina ed il sistema centrale di gestione dell'operatore.

Anche al fine di consentire un efficace processo di sanzionamento delle occupazioni non autorizzate, si raccomanda che per ogni struttura di ricarica sia segnalato, tramite apposito led colorato o indicatore facilmente visibile, lo stato di funzionamento della stessa: libera (assenza di veicolo o veicolo connesso con ricarica terminata), in ricarica, in avaria

La città autorizzerà l'installazione di sensori di occupazione dello stallo al fine di rilevare eventuali comportamenti anomali e facilitare le operazioni di sanzionamento.

Considerato che la Regione Piemonte e la Città di Torino stanno valutando lo sviluppo di una piattaforma MaaS che consenta all'utente di acquistare molteplici servizi di mobilità usando lo stesso account, ivi comprese le ricariche dei veicoli elettrici, il lettore RFID per smart card presente nelle colonnine dovrà funzionare secondo lo standard 14443 tipo A e B al fine di poter interagire con la smartcard BIP utilizzate per i servizi di trasporto pubblico in Piemonte, come previsto al punto 8.4 del PNIRE.

Analogamente i servizi di acquisto energia tramite applicazioni mobile dovranno poter essere successivamente integrati nella piattaforma MaaS. Pertanto i sistemi di gestione degli operatori dovranno, a tendere, poter riconoscere clienti titolari di carta BIP.

Art. 8 - Segnaletica

I singoli stalli dovranno essere demarcati a cura del concessionario con strisce di colore giallo (con vernice permanente) in conformità a quanto previsto dal Codice della Strada.

Dovrà essere apposta idonea segnaletica verticale composta da segnale di divieto di sosta ed il segnale complementare con la dicitura "eccetto veicoli in ricarica".

Per quanto riguarda gli eventuali stalli di cortesia, la segnaletica orizzontale e verticale sarà realizzata a cura della Città di Torino.

Art. 9 – Energia

L'allacciamento alla rete elettrica e la stipula dei contratti di fornitura di energia è a carico del concessionario.

Il Concessionario deve indicare, in sede di manifestazione di interesse, la percentuale di energia elettrica, utilizzata per i propri impianti, proveniente da fonte rinnovabile.

Il periodo di tempo di gratuità della COSAP, di cui all'art. 4, sarà quindi stabilito secondo la seguente tabella:

percentuale energia da fonte rinnovabile	percentuale energia da fonte rinnovabile		
	≥ 97%	≥ 70%	< 70%
Potenza 20-40 kW	3 anni	2 anni e 6 mesi	2 anni
Potenza >40 kW	5 anni	4 anni e 6 mesi	4 anni

La Città si riserva di verificare quanto dichiarato, richiedendo certificazione specifica o interrogando il fornitore di elettricità. Le verifiche potranno essere eseguite sia al momento della manifestazione di interesse sia in qualsiasi momento durante la durata della concessione. In caso di riscontri negativi sarà richiesto il pagamento della COSAP come da situazione verificata.

La percentuale di energia prodotta da fonte rinnovabile sarà comunicata alla PUR tramite protocollo OCPI.

Gli impianti di ricarica potranno essere di tipo bidirezionale V2G (Vehicle to Grid): la scelta di adottare o meno tale tecnologia è a discrezione del concessionario in quanto dipendente dalla struttura di rete e dagli accordi con i fornitori di energia.

Art.10 – Prescrizioni

Saranno ammissibili solo strutture di ricarica aventi caratteristiche di forma e colore confacenti al *decoro* della Città.

Sull'impianto dovranno essere riportate le informazioni strettamente necessarie all'identificazione del gestore e l'espletamento del servizio di ricarica (ad esempio numeri di telefono del call center, indirizzi web per accedere al servizio, QR-code per il download di applicazioni mobile specifiche, ecc.).

Art. 11 Manutenzione

Il titolare ha l'obbligo:

- Di fornire l'evidenza all'Amministrazione concedente dell'esito favorevole del collaudo del manufatto e della rispondenza del medesimo alle norme in vigore;
- Di mantenere in condizioni di ordine e pulizia l'area occupata;
- Di mantenere funzionante e sicura la struttura di ricarica elettrica dei veicoli elettrici posta su area pubblica oggetto della concessione all'esercizio dell'attività di fornitura corrispondente;
- Di eseguire tutte le manutenzioni e verifiche periodiche prescritte dalla normativa.

Nell'esecuzione di eventuali lavori che si rendessero necessari connessi alla concessione per la installazione e l'esercizio delle strutture di ricarica dei veicoli elettrici, il concessionario deve osservare anche le norme tecniche previste in materia dalle leggi e dai regolamenti specifici.

Art. 12 Rimozione impianti e revoca della concessione

Il Comune, con atto motivato del Dirigente, può modificare, sospendere o revocare, in qualsiasi momento, il provvedimento di concessione rilasciato, ovvero imporre condizioni, per sopravvenuti motivi di interesse pubblico, senza essere tenuto a corrispondere alcun indennizzo.

Il titolare della concessione che cessi la propria attività di ricarica dei veicoli elettrici, è tenuto, previa verifica di interesse da parte di altro gestore o da parte di società partecipate dalla Città a subentrare nella proprietà dell'impianto e nella titolarità della concessione, a rimuovere il manufatto fuori terra e al ripristino dello stato dei luoghi. In caso contrario l'Amministrazione procederà a norma di legge.

In caso in cui l'impianto dovesse risultare fuori servizio il concessionario ha l'obbligo di ripristinarne la funzione nel più breve tempo possibile e comunque entro 14 giorni.

Se in qualsiasi momento si dovesse verificare il non rispetto di una qualsiasi delle condizioni contenute nel presente disciplinare sarà revocata al concessionario l'esenzione dal pagamento della COSAP con obbligo di corresponsione per l'intero importo dal momento della concessione.

Nel caso in cui il concessionario non dovesse provvedere alla rimozione dell'impianto entro un mese dalla revoca della concessione, l'impianto sarà rimosso a cura della Città con addebito delle spese al concessionario, il quale sarà tenuto anche al pagamento del canone COSAP dal momento della revoca della concessione.

Salvo diversa previsione contenuta in ambito del provvedimento di rilascio della concessione, il mancato avvio dell'attività senza giustificato motivo nei 60 (sessanta) giorni dal rilascio della concessione per occupazione di suolo pubblico comporterà la decadenza dal pagamento ridotto della COSAP che pertanto dovrà essere corrisposto per intero.

