



## Giardini e marciapiedi per gli stalli di ricarica delle auto elettriche

### Rivoluzione green

Le aree pubbliche devono però essere oggetto di una concessione

**Guglielmo Saporito**

Comuni, condomini, imprese e singoli privati si interrogano su dove e come realizzare le colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli. Il problema non riguarda tanto la tecnologia (già consolidata), ma soprattutto gli "stalli", cioè gli spazi di sosta su aree private, private ad uso pubblico e pubbliche.

Le aree pubbliche sono le strade e gli spazi adiacenti, governate, nei centri urbani, dai Comuni. Le aree private a uso pubblico sono per lo più le "aree di cessione", cioè quelle che in sede di costruzione sono rimaste private ma con destinazione pubblica, ad opere di urbanizzazione (parcheggi, aiuole, aree per la raccolta in campane dei ri-

fiuti o del vetro, verde attrezzato).

Se le auto elettriche circolanti passeranno, dalle attuali 300mila ai previsti oltre 5 milioni nel 2030, sarà necessario disciplinare la collocazione degli impianti di ricarica.

Una prima liberalizzazione è già avvenuta considerando le colonnine "neutre" sotto l'aspetto urbanistico, liberandole cioè da permessi, concessioni, Scia. Vi sono poi contributi statali sotto forma, tra gli altri, di bonus connessi ai lavori 110%, e ciò conferma il favore del legislatore verso tali impianti.

Rimane quindi il solo problema di dove collocare gli impianti.

Per i condomini, vi è un orientamento che ammette una parziale sostituzione di giardini con posti auto (Cassazione 1007/2009): con la stessa logica, applicando l'articolo 1122 bis del Codice civile sull'installazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile, si può ipotizzare un'agevole realizzazione di stalli attrezzati per la ricarica, disciplinando poi l'uso turnario (almeno negli orari diurni).

Anche nei condomini, un parchi-

metro marcatempo sarà quindi necessario per evitare soste abusive, superiori alla mera ricarica.

Ragionamento diverso riguarda la collocazione delle colonnine in spazi privati di uso pubblico, ad esempio sugli spazi che siano stati destinati a parcheggio al momento della costruzione dell'edificio o successivamente, in caso di ristrutturazione. Su tali spazi, che passano in capo al Comune, l'ente può esigere il tributo per occupazione, a carico del soggetto (privato o società di servizi) che venga autorizzato a realizzare l'impianto di alimentazione e gestisca i relativi consumi. Anche su tali aree a uso pubblico, che saranno oggetto di specifica convenzione, vi sarà l'obbligo di copertura assicurativa per la responsabilità civile, ed eventuali eccessi di sosta saranno sanzionabili secondo il codice della strada.

Quanto alla collocazione, è utile richiamare la disciplina sulla posizione dei cassonetti, che deve corrispondere (Tar Lazio 3655/2022) a specifiche esigenze di circolazione stradale e di diffusione del servizio. Gli eventuali conflitti tra più imprese che intendano realizzare e gestire spazi adibiti alla ricarica, andranno risolti utilizzando i criteri già ora vigenti in materia di concorrenza, privilegiando cioè le iniziative più fruibili e quelle più direttamente a beneficio delle comunità locali.

Un esempio recente viene dal Tar Parma (ordinanza 320/2022) che, decidendo un conflitto tra soggetti richiedenti la stessa area per esigenze di parcheggio, ha accordato preferenza alla domanda presentata dal richiedente più vicino allo spazio di sosta, mancando esigenze di carattere generale che avrebbero potuto orientare diversamente la scelta.

Spetterà quindi ai Comuni adottare specifici piani che garantiscano un'adeguata distribuzione delle stazioni di ricarica e la massima fruibilità.

Per il Comune di Milano, si segnala la delibera del Consiglio comunale 154 del 12 settembre 2019 e per il Comune di Reggio Emilia la delibera di Giunta 98/2020.