

Colonnine: come combattere la sosta abusiva

L'OCCUPAZIONE NON CONSENTITA DEGLI STALLI DESTINATI ALLE AUTO ELETTRICHE IN RICARICA È UN MALCOSTUME ANCORA MOLTO DIFFUSO NEL NOSTRO PAESE. ECCO COME POTER INTERVENIRE, COSA DICE LA LEGGE E QUALI SONO LE CONTROMISURE ADOTTATE DA CPO ED EMSP PER DISINCENTIVARE QUESTA "CATTIVA" ABITUDINE

DI FEDERICA MUSTO

L'occupazione abusiva degli stalli dedicati alla ricarica da parte di veicoli non elettrici o che non stanno usufruendo del servizio è una pratica ancora molto comune, in Italia come in molti dei Paesi in cui la mobilità elettrica sta prendendo piede e, con essa, sta crescendo l'infrastruttura. A ottobre 2022 in Italia Motus-E - associazione che raggruppa gli operatori della mobilità elettrica - contava 32.776 punti di ricarica, di cui il 75% è collocato su suolo pubblico e il 25% su suolo privato ad accesso pubblico. Un quadro in crescita che ha registrato un trend decisamente positivo a +208% in soli tre anni. Di questi, il 90% risulta in corrente alternata (AC), ossia è pensato per una ricarica lenta con potenza dai 3 a un massimo di 22 kW; mentre solo il 10% è in corrente continua con soluzioni quick, fast e ultrafast. Ciò significa che il tempo di sosta per ricaricare presso la maggior parte delle stazioni disponibili sarà prolungato e, dunque, per chi viaggia in elettrico la possibilità di prenotare la ricarica - avendo poi la sicurezza di trovare lo stallone libero e disponibile - diventa una condizione fondamentale per poter programmare adeguatamente il proprio itinerario giornaliero. Ma cosa succede se quando si arriva alla stazione di ricarica questa è inaccessibile?

Cosa dice la legge

Capita ancora troppo spesso, soprattutto in città o nei parcheggi dei centri commerciali più

affollati, di trovare gli stalli occupati da veicoli - elettrici, ibridi o endotermici - non in ricarica. Eppure in Italia una legge che norma l'utilizzo degli stalli dedicati ai veicoli elettrici - e di conseguenza i casi di abuso - esiste da gennaio 2017. Si tratta della modifica all'articolo 158 del Codice della strada, introdotta dal DL 257 del 16 dicembre 2016. L'articolo contiene l'elenco delle soste e delle fermate vietate in spazi riservati a utilizzo esclusivo, di fatto equiparando l'occupazione indebita delle aree riservate alla ricarica a quella, ad esempio, delle aree dedicate ai veicoli per portatori di handicap. In particolare, gli stalli adiacenti a un charging point sono aree riservate alla sosta di veicoli in ricarica, dunque tutti quei mezzi elettrici e non, che si fermano o sostano in questi stalli senza usufruire del servizio, o per un tempo superiore a quello

L'OCCUPAZIONE INDEBITA DEGLI STALLI DESTINATI ALLE AUTO IN RICARICA VIENE EQUIPARATA DALLA LEGGE ALL'OCCUPAZIONE INDEBITA DEI POSTI AUTO RISERVATI AI PORTATORI DI HANDICAP, AI VEICOLI DI PUBBLICA UTILITÀ OPPURE AI MEZZI DI SOCCORSO. MA NON È PREVISTA LA DECURTAZIONE DI PUNTI DALLA PATENTE

destinato al rifornimento, sono da considerarsi in divieto di sosta e vanno incontro a sanzioni amministrative che possono andare da 85 a 338 euro per i veicoli a quattro ruote (da 40 a 164 euro qualora si tratti di ciclomotori o mezzi a due ruote), con anche la possibilità di rimozione da parte degli organi di polizia. A differenza di quanto accade per chi occupa le aree destinate ai disabili, ai veicoli di pubblica utilità (taxi e bus) o ai mezzi di soccorso, per chi occupa senza averne diritto gli stalli destinati alle vetture in ricarica non è tuttavia prevista la decurtazione di punti dalla patente.

Cosa succede nella pratica?

Se una normativa esiste dal 2017 purtroppo, nella pratica, sono ancora poche le circostanze in cui le sanzioni previste vengono effettivamente applicate.

Prendiamo un caso concreto come ad esempio un appuntamento di lavoro fuori città. Una volta raggiunta la destinazione tramite l'app del proprio Emisp si cerca una stazione di ricarica libera in cui fare un rabbocco, la si seleziona e viene prenotata. Entro (in genere) i 15 minuti





LOTTA AL PARCHEGGIO SELVAGGIO IN 5 PUNTI



1 STATO DELLA RICARICA

COLONNINE CON INFORMAZIONI CHIARE E FRUIBILI DALLE FORZE DELL'ORDINE PER STABILIRE L'EFFETTIVO DIVIETO DI SOSTA

2 TARIFFE PIÙ SALATE

PER LE AUTOMOBILI ELETTRICHE CHE OCCUPANO GLI STALLI TERMINATA LA RICARICA

2

3 IL RUOLO DELLE AUTORITÀ

UNA RISPOSTA PIÙ CELERE DELLE FORZE DELL'ORDINE ALLE SEGNALAZIONI DA PARTE DEGLI E-DRIVER IMPOSSIBILITATI AD EFFETTUARE LA RICARICA



3

4 DISSUASORI MECCANICI

PER IMPEDIRE ALLE AUTO ENDOTERMICHE DI OCCUPARE LO STALLO

4

5 TELECAMERE INTELLIGENTI

PER MONITORARE CHE TIPO DI VEICOLO OCCUPA LO STALLO E PER QUANTO TEMPO



5



disponibili della prenotazione ci si reca all'indirizzo della colonnina, ma una volta arrivati sul posto la si trova inaccessibile in quanto gli stalli predisposti sono occupati da veicoli non in ricarica. A questo punto le possibilità sono due: cercare una seconda stazione disponibile nei dintorni oppure chiamare le Forze dell'Ordine per richiedere che il mezzo in sosta vietata venga rimosso. Qualora si scelga questa seconda ipotesi, il primo passo è telefonare ai Vigili Urbani per effettuare la segnalazione. Vi verrà chiesto l'indirizzo della stazione di ricarica di riferimento e di attendere fino all'arrivo di una pattuglia per un controllo. Qui chiaramente i tempi di attesa possono variare anche significativamente in base alla disponibilità e alla prontezza della volante in questione e, ovviamente, anche al traffico cittadino. Una volta arrivati, i Vigili verificheranno personalmente che il veicolo sia in divieto e decideranno se procedere con la contravvenzione. L'articolo 158 let. h-bis prevede anche la possibilità della rimozione forzata del mezzo in sosta vietata, ma spesso, a causa dei tempi di rimozione per i quali l'agente dovrebbe rimanere sul posto, del costo e della indisponibilità del servizio del carroattrezzi, le forze dell'ordine preferiscono limitarsi a effettuare la contravvenzione. Tutto questo naturalmente si verifica quando l'auto che occupa uno stallone è chiaramente di tipo endotermico e quindi non ci sono motivazioni valide per cui possa aver deciso di sostare presso la colonnina.

Se in divieto c'è un Bev

Gli stalli adiacenti a una colonnina, come ben sottolineato dal Codice della Strada, sono spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica. Non sono dunque spazi riservati alla semplice sosta di veicoli elettrici,

ma condizione necessaria per poterne usufruire è che il veicolo sia effettivamente in fase di ricarica. Qui i casi in cui è possibile incorrere sono due. Il primo è che il proprietario del veicolo elettrico stia semplicemente utilizzando lo stallone per la ricarica come un comune parcheggio e che quindi non abbia il cavo inserito. In questo caso la procedura è la stessa descritta sopra: che sia un mezzo elettrico o meno, si tratta di un'auto in divieto di sosta. La questione si complica

nel momento in cui il veicolo in sosta ha effettivamente il cavo inserito nella colonnina, ma ha terminato la ricarica. Anche qui la legge è chiara: una volta terminato il rifornimento l'auto in sosta va spostata per lasciare la stazione a disposizione di altri utenti intenzionati a usufruire del servizio. Cpo ed Emisp stanno lavorando ormai da tempo con l'obiettivo di trovare modalità più efficaci per sensibilizzare i proprietari dei veicoli elettrici a sviluppare questa



NEL CASO IN CUI A OCCUPARE LO STALLO SIA UN VEICOLO ELETTRICO CON IL CAVO INSERITO NELLA COLONNINA L'INTERVENTO DELLE FORZE DELL'ORDINE DIVENTA PIÙ COMPLESSO. PERCHÉ DEVONO STABILIRE SE EFFETTIVAMENTE IL MEZZO HA TERMINATO IL RIFORNIMENTO E DA QUANTO TEMPO. OLTRE IL CONSENTITO, STA OCCUPANDO ABUSIVAMENTE IL PARCHEGGIO



PER EVITARE L'OCCUPAZIONE ABUSIVA DA PARTE DI VETTURE ENDOTERMICHE, IN CINA TESLA HA ADOTTATO DEI DISSUASORI MECCANICI CHE GLI E-DRIVER POSSONO SBLOCCARE TRAMITE UN'APPOSITA APP. A INVECE, NELLE CITTÀ DI MILANO E BRESCIA, UTILIZZA DEI SENSORI PER MONITORARE L'EVENTUALE PRESENZA DI AUTO PRESSO GLI STALLI DESTINATI ALLA RICARICA

attenzione verso gli altri e-driver e che ancora, purtroppo, talvolta manca. Per quanto riguarda le Forze dell'Ordine, come si dovranno comportare nel caso di uno stallone occupato abusivamente da un veicolo elettrico che ha terminato la ricarica? Prima di tutto andrebbe accertato il fatto che la vettura abbia effettivamente concluso il rifornimento. Spesso però gli agenti non sono in grado di distinguere un Bev in carica da uno che ha effettivamente terminato il procedimento. Di solito la vettura avvisa del fatto che la ricarica è completa a schermo/cruscotto - questo prevede che l'agente si avvicini, guardi all'interno e verifichi se la ricarica sia stata completata - oppure, su alcuni modelli, un led presente vicino alla presa smette di lampeggiare o cambia colore al termine della ricarica. Tutti segnali abbastanza semplici da individuare per chi è solito utilizzare veicoli elettrici, ma non sempre per chi si avvicina per la prima volta all'e-mobility. Talvolta è la stazione stessa che, modificando il colore del proprio led o sul proprio display, indica quando il veicolo a essa connesso è in ricarica oppure se il rifornimento è terminato. In ogni caso, una volta accertato che il mezzo collegato alla colonnina ha completato la ricarica, l'agente deve considerare che il proprietario ha a disposizione una finestra di tempo (che in genere va da 1 ora sulle stazioni in AC a qualche manciata di minuti sulle ultrafast) per tornare e liberare lo stallone. Ciò significa che l'agente, una volta accertatosi che l'auto in sosta abbia concluso la ricarica, dovrà segnarsi l'orario del controllo ed eseguire una seconda verifica dopo un'ora (o comunque il tempo indicato per la specifica stazione di ricarica) per accertarsi che il conducente non abbia ancora liberato l'area. Solo in questo caso potrà procedere con la contravvenzione e la rimozione. Insomma, un iter non affatto semplice. Un altro dubbio che spesso affligge gli utenti che popolano forum e pagine social

dedicate alle auto elettriche è la differenza di regolamentazione tra le stazioni su suolo pubblico, come quelle in strada, e le stazioni su suolo privato. Se per le stazioni su suolo pubblico viene naturale pensare di poter chiamare le Forze dell'Ordine, lo stesso comportamento non risulta scontato per quelle stazioni che si trovano invece nei parcheggi dei centri commerciali, oppure ad esempio nelle aree di servizio. Come comportarsi in questi casi? Nello stesso identico modo. Gli stalli riservati ai veicoli elettrici in ricarica quando accessibili al pubblico, anche se su suolo privato, sono contraddistinti da segnaletica orizzontale e verticale, che riporta il divieto di sosta per tutti quei mezzi che non usufruiscono del servizio e i termini di tempo entro cui liberare l'area una volta conclusa la ricarica. È dunque in ogni caso onere delle Forze dell'Ordine fare rispettare il Codice della strada e dunque, anche in questi casi gli unici a poter far valere le contravvenzioni o a poter chiamare il carrozzone, sono gli agenti.

Le tariffe degli Emsp

Come anticipato sopra, da qualche tempo gli Emsp, ossia gli E-Mobility Service Provider che forniscono il servizio di ricarica al cliente finale tramite App e Rfid Card, hanno avviato un'attività di "sensibilizzazione" verso gli stessi proprietari dei veicoli elettrici che usufruiscono del servizio di ricarica affinché spostino, entro i termini di tempo previsti, l'auto che ha completato il rifornimento. Il primo Emsp (in questo caso anche Cpo, ossia proprietario della rete di ricarica Ultrafast) ad attuare un programma in tal senso è stato Tesla, che in tempi non sospetti ha istituito per i propri Supercharger (oggi in parte aperti anche agli utenti non Tesla anche in Italia) una tariffa di occupazione dello stallone una volta conclusa la ricarica. Si tratta di una fee applicata in aggiunta al costo del rifornimento per ogni minuto oltre il termi-

IL CODICE DELLA STRADA

Il DL 257 del 16 dicembre 2016 ha modificato l'articolo 158 del CdS, che contiene l'elenco delle soste e delle fermate vietate, aggiungendo il comma h-bis che prevede il divieto di sosta di qualsivoglia mezzo non in ricarica - che sia esso elettrico, plug-in o endotermico - "negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica". L'occupazione indebita delle aree riservate alla ricarica viene così equiparata a quella di altre zone a utilizzo esclusivo, come ad esempio quelle per i veicoli di portatori di handicap, senza però l'essere riservate senza limiti di tempo (caratteristica di queste ultime): gli stalli delle colonnine sono vincolati all'uso dell'impianto di ricarica. Le sanzioni vanno dai 40 ai 164 euro per i veicoli a 2 ruote e da 86 a 338 euro per gli altri (28 e 59 se pagati entro 5 giorni), ed è prevista inoltre la possibilità di fare rimuovere forzatamente il veicolo in sosta vietata. Non è tuttavia prevista la decurtazione di punti dalla patente.



ne in cui il veicolo resta connesso alla stazione, impedendo così ad altri utenti di usufruire del servizio. La tariffa in Italia è pari a 0,50 euro per ogni minuto "extra" di occupazione e di 1 euro qualora gli stalli della stazione di ricarica siano molto affollati e dunque ci sia urgente esigenza di liberare lo spazio. Anche Be Charge ha recentemente previsto una tariffa di occupazione per la presa di ricarica. Come si legge sul sito di riferimento, una volta terminata la ricarica l'utente ha a disposizione 60 minuti di parcheggio gratuito per tornare alla stazione e spostare il veicolo. Trascorso tale periodo viene applicata una penale di sosta di 0,05 euro al minuto per stazioni fino a 22kW e di 0,18 euro su tutte le stazioni in DC. Da sottolineare che sia Be Charge sia altri Emsp come ad esempio Enel X Way prevedono per le stazioni di ricarica in AC una fascia notturna gratuita che va in genere dalle 23 alle 7 del mattino, in cui non

viene applicata nessuna tariffa aggiuntiva nonostante l'auto abbia concluso la ricarica. Esistono inoltre possessori dei veicoli elettrici che sfruttano la possibilità di abbassare la potenza di ricarica in ingresso: in questo modo allungano il tempo necessario al rifornimento per prolungare la sosta. Per disincentivare anche questa pratica, alcuni Emsp - ed è ad esempio il caso, nuovamente, di Be Charge - hanno previsto un limite di tempo (ad esempio 4 ore) anche per la ricarica in corso, oltre il quale la ricarica continua ma viene applicata anche la "tassa" di occupazione del parcheggio.

Le contromisure dei Cpo

Le tariffe di occupazione sono certamente utili a educare gli utenti elettrici meno "collaborativi", mentre le contravvenzioni servono a punire tutti gli utenti che non rispettano quanto previsto dal Codice della strada. Ma né l'uno né l'altro meccanismo riescono a impedire che gli stalli adibiti alle colonnine vengano occupati da mezzi non autorizzati.

Per ovviare a questo malcostume, alcuni proprietari di stazioni di ricarica (Cpo) hanno pensato di implementare sulle proprie colonnine una serie di tecnologie "anti abusivi".

Uno dei primi sistemi, tutto italiano, è quello adottato da A2A su alcune delle proprie stazioni situate nelle città di Milano e Brescia. Nello specifico vengono installati sotto l'area di parcheggio alcuni sensori di massa metallica

UN AIUTO TECNOLOGICO

Lo scorso novembre in occasione della fiera Ecomondo - Key Energy è stato presentato da Acea Innovation, società del gruppo Acea che opera nel settore della mobilità e dell'energy & waste transition, un innovativo sistema per rilevare la corretta occupazione dei parcheggi per la ricarica elettrica dei veicoli. Si chiama Ipads e sfrutta una serie di telecamere dotate di intelligenza artificiale per rilevare ed elaborare in tempo reale le immagini dei veicoli in arrivo alla stazione di ricarica, valutandone il sistema di propulsione. Integrato con i dati derivanti dal sistema di gestione delle colonnine, Ipads riesce quindi ad analizzare i veicoli in sosta e sarà applicato in via sperimentale nel Comune di Castiglione della Pescaia (provincia di Grosseto), in Toscana.



connessi alla rete LoRa, usata da A2A, in grado di percepire quando lo stallò è occupato da un mezzo. Questi dati, interfacciati con quelli di utilizzo della stazione di ricarica, riescono a restituire all'utente tramite l'app di A2A una serie di informazioni sullo stato dello stallò: se questo è libero, se è occupato da un Bev in ricarica, se è occupato da un'elettrica che ha concluso la ricarica, oppure se è occupato da un'auto non connessa e dunque abusiva. Approccio differente è quello adottato da Tesla per i suoi nuovi Supercharger in Cina,

spesso soggetti ad "ICEing", ovvero a occupazione da parte di un veicolo endotermico (Internal Combustion Engine). Il marchio americano lanciato da Elon Musk ha pensato di installare una serie di dissuasori simili a quelli a lucchetto utilizzati nelle nostre città in alcuni stalli per residenti, ma dotati di un sistema di sblocco tramite app di riferimento (chiamata WeCharge), permette al proprietario Tesla di liberare lo stallò e parcheggiare per usufruire della ricarica.

SONO DIVERSI I CPO E GLI Emsp CHE PREVEDONO DELLE TARIFFE SANZIONATORIE PER COLORO CHE OCCUPANO LO STALLO TERMINATA LA RICARICA



WALL BOX zeroCO₂ sun charger DAL SOLE ALL'AUTO IN UN'APP



- Disponibile nella versione **MONOFASE** da 7 kW e **TRIFASE** da 22 kW
- Pilotabile dall' APP di monitoraggio gratuita
- Fornite di **cavo solidale da 5 m**
- Ricarica dinamica in combinazione con l'inverter zeroCO2 (utilizzando il meter)
- Utilizzabile anche stand-alone (senza inverter)
- Accessorio RDR-EV (ripartitore dinamico di ricarica) fornito su richiesta
- Possibilità di utilizzarla come wall box a muro o con staffa di supporto
- Integrabile con tutti i prodotti della famiglia zeroCO₂



a product by



Tel. +39 049 2701296 | info@energysynt.com | www.energysynt.com



o segui Energy S.p.A. su:



Richiedi informazioni o acquista presso i distributori specializzati di materiale fotovoltaico