

ALLEGATO A:

**REGOLAMENTO COMUNALE**  
**PER L'INSTALLAZIONE E LA GESTIONE DI INFRASTRUTTURE DI RICARICA**  
**PER VEICOLI ELETTRICI SU SUOLO PUBBLICO**  
**AI SENSI DELL'ART. 57 DEL D.L. N. 76/2020 CONVERTITO IN LEGGE N.120/2020**  
**COME SUCCESSIVAMENTE MODIFICATO E INTEGRATO AL COMMA 14**  
**DALL'ART. 32-TER DEL D.L. 77/2021**

Con il presente documento il Comune di Maglie intende disciplinare l'installazione e la gestione di Infrastrutture di Ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico (IdR), in attuazione dell'art. 57 del D.L. n.76/2020 convertito in Legge n. 120/2020 come successivamente modificato e integrato.

## **TITOLO I**

### **Disposizioni Tecniche**

#### **Art. 1 – Applicabilità**

La presente disciplina si applica in tutti i casi di installazione ad uso pubblico, su suolo pubblico o su aree di proprietà privata soggette a servitù di pubblico passaggio, di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica il cui utilizzo è rivolto ad utenti generici, qualsivoglia sia la natura giuridica del soggetto che presenta la richiesta di localizzazione dell'infrastruttura di ricarica.

Inoltre, la disciplina non si applica:

- a) per progetti il cui iter sia già stato avviato e che, alla data di approvazione della presente deliberazione, siano già stati approvati;
- b) per particolari categorie di utenti, quali, a titolo esemplificativo, il trasporto pubblico e servizi ad esso complementari, il servizio di trasporto pubblico non di linea, le aree in concessione;
- c) per particolari progetti sperimentali e/o di innovazione tecnologica.

#### **Art. 2 - Principi di localizzazione territoriale**

Dovranno essere rispettati i requisiti di localizzazione delle colonnine in funzione del diverso tipo di servizio erogato tra quelli che vengono identificati dal Decreto Legislativo 257 del 2016 come “punti di ricarica di potenza standard” (di potenza inferiore ai 22 kw e comunque non inferiore ai 3,7 kw) e “punti di ricarica a potenza elevata” (di potenza superiore ai 22 kw).

L'installazione delle colonnine di potenza standard (fino a 22 kw) rispetterà le seguenti localizzazioni:

1. quartieri a prevalente carattere residenziale, terziario, interni e a cintura del centro abitato;
2. parcheggi di interscambio;
3. autorimesse e parcheggi a pagamento (anche private di uso pubblico);
4. poli attrattori di traffico;
5. servizi e infrastrutture urbane e locali (scuole, impianti sportivi ecc);

L'installazione di colonnine di potenza elevata - fast (fino a 50 kw) potrà avvenire presso:

1. zone ad alta affluenza veicolare che richiedano brevi tempi di sosta;
2. aree di servizio;
3. stazioni ferroviarie;
4. nodi infrastrutturali e del Trasporto Pubblico Locale (TPL);
5. aree logistiche o stalli di carico/scarico merci (con stalli di sosta compatibili per veicoli commerciali < 3,5 tonnellate) purché in ambiti urbani esenti vincoli paesaggistici;

L'installazione di colonnine di potenza elevata - ultra fast (oltre 50 kw) dovrà avvenire presso:

1. distretti industriali e logistici;
2. aree di servizio;

### **Art. 3 – Prescrizioni di carattere infrastrutturale**

- **Distanza:** ciascuna colonnina dovrà rispettare la distanza minima di percorrenza di 300 mt da altre colonnine di ricarica, anche di altro operatore, ad eccezione di quelle delle società di car sharing e di quelle private o di uso esclusivo non pubblico (taxi, flotte aziendali, ecc). Trovano eventuale eccezione i siti sottoposti ad appositi progetti di hub di ricarica elaborate dall'Amministrazione nell'ambito di progetti specifici o sperimentali.
- **Localizzazione:** Le infrastrutture di ricarica vanno preferibilmente installate presso stalli di sosta preesistenti, ad esclusione di stalli già riservati alla sosta di categorie specifiche (ad esempio: merci, disabili, corpi speciali, pubblica assistenza, hotel, nonché le corsie riservate oltre che fermate bus di linea e/o turistici ad eccezione di impianti dedicati che saranno soggetti a progettazione specifica), prestando attenzione all'uso di quelle aree urbane destinate ad altri usi esclusivi e peculiari (quali, ad esempio, aree mercatali, dehors, ZTL) previa verifica di compatibilità.
- **Marciapiedi:** Le colonnine, se possibile, vanno installate sul marciapiede, secondo le prescrizioni generiche rispondenti al Codice della Strada, ovvero a 50 cm dal ciglio e permettendo una distanza praticabile residua pari almeno a 150 cm, senza creare ostacolo alla circolazione dei pedoni e degli aventi diritto (ad esempio: fronti portoni, passi carrabili, dehors, ecc).
- **Strada:** In caso di localizzazioni su strada, le infrastrutture devono essere installate su isole protese; per tale soluzione è prevista la predisposizione di una fascia d'ingombro utile allo svolgimento delle azioni necessarie alle attività di ricarica. Tali infrastrutture sono ad alta accessibilità pertanto idonee per i portatori di handicap.
- **Stalli:** Ad ogni colonnina di ricarica sono dedicati fino ad un massimo di due stalli, per i quali sarà vietata la sosta dei veicoli ad eccezione degli elettrici in fase di ricarica come espressamente specificato dall'Art. 158 h-ter del Codice della strada. La regolamentazione della sosta è subordinata ad ordinanza specifica e segnaletica verticale ed orizzontale, come da indicazioni normative. La dimensione degli stalli non deve superare quella degli stalli di sosta generici e diversificati a seconda della posizione rispetto all'asse stradale (a raso, a pettine, a spina di pesce) e, per le localizzazioni su strada, non deve superare la dimensione della fascia di ingombro prevista per gli stalli disabili.

### **Art. 4 - 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, consentendone l'utilizzo a tutti gli utenti senza alcun genere di esclusività per i soli abbonati dell'operatore intestatario.

I principi attraverso i quali si intende garantire la massima fruibilità del servizio sono i seguenti:

- **roaming:** deve essere garantito secondo un accordo aperto tra tutti gli operatori attivi nel territorio dell'Unione Europea nel campo della ricarica di veicoli elettrici;
- **accessibilità:** 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;
- **esercizio:** 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.

#### **Art. 5 - Modalità di gestione delle infrastrutture di ricarica**

- Ogni infrastruttura di ricarica dovrà essere gestita e monitorata in remoto dall'operatore titolare ed in costante collegamento con il sistema operativo. Dovrà essere garantito il corretto e continuativo funzionamento delle infrastrutture di ricarica, in caso di guasto o malfunzionamento delle infrastrutture dovrà essere data in tempo reale comunicazione alla clientela e alla rete.
- Dovrà essere garantita sia ai fini della sicurezza degli utenti e del contenimento dei guasti, la necessaria manutenzione straordinaria per il pronto ripristino della funzionalità delle infrastrutture di ricarica in caso di guasto, danneggiamento o vandalismo nonché la manutenzione ordinaria della colonnina e delle aree asservite, compresa la segnaletica orizzontale, verticale ed eventuali attrezzaggi.
- Dovrà essere adottato 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. È indispensabile il roaming tra operatori in modo che l'utente possa accedere alla ricarica indifferentemente alla titolarità dell'impianto e senza doversi premurare di nuove iscrizioni a piattaforme di gestione e pagamento.
- L'operatore è tenuto a comunicare al Comune, secondo le modalità concordate in fase di autorizzazione all'installazione, i dati circa la posizione geografica degli impianti, al loro funzionamento, agli orari di ricarica ed alla quantità di ricariche ed energia erogata ai fini del monitoraggio ed alla valutazione della corretta posizione del servizio e per ipotesi di

sviluppo future ovvero per la regolamentazione degli stalli di sosta nell'ambito territoriale/stradale di riferimento.

Il mancato rispetto, anche parziale, di quanto indicato al presente articolo - “Modalità di gestione delle infrastrutture di ricarica” – implicherà la revoca della concessione e l’obbligo di ripristino dei luoghi con rimozione dell’impianto a spese del concessionario, oltre alla facoltà del Comune di chiedere il risarcimento dei danni.

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 Amministrazione comunale previa escussione della fidejussione di cui al successivo art. 8, ultimo periodo.

## **TITOLO II**

### **Disposizioni Amministrative**

#### **Art. 6 – Selezione Operatori e Protocolli d’Intesa**

La DIRETTIVA 2014/94/UE sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi, prevede che la ricarica dei veicoli elettrici debba essere sviluppata come un’attività competitiva aperta a tutti i soggetti interessati a sviluppare o gestire tale servizio e a svolgerlo in regime di concorrenza.

Il Comune di Maglie provvede a pubblicare un bando aperto per individuare gli operatori interessati ad installare sul territorio comunale Infrastrutture di ricarica, che potranno presentare manifestazione d’interesse a sottoscrivere con il Comune di Maglie un Protocollo d’Intesa come da modello - Allegato B - *“Protocollo d’intesa per la realizzazione di una rete di ricarica”* valido cinque anni rinnovabile per ulteriori cinque anni.

Il bando pubblico, ed eventuali successivi aggiornamenti, specifica la quantità complessiva delle infrastrutture, la cifra massima e minima per operatore, e conferma i procedimenti autorizzativi e gli Uffici di riferimento per competenza specifica.

Possono manifestare interesse alla installazione delle IdR ai sensi del presente Regolamento tutti i soggetti che al momento della presentazione della domanda siano CPO (Charging Point Operator) ai sensi dell’art.65 del D.Lgs. n.63/2023 e ss.mm.ii., con assenza delle cause di esclusione stabilite dall’art. 94 del D.Lgs. n.63/2023 e ss.mm.ii., e che hanno maturato adeguata esperienza nell’installazione e gestione di impianti di ricarica di veicoli elettrici su suolo pubblico o privato ad accesso pubblico. L’esperienza acquisita nel settore ed il proprio know-how dovranno essere dichiarati nell’ambito della manifestazione di interesse stessa.

#### **Art. 7 – Procedimenti per l’autorizzazione all’installazione di Infrastrutture di Ricarica**

Con una modifica al Dl Semplificazioni 2020 (Dl 76 del 2020), che ha abrogato il DM 08/2017, è stabilito che l’installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici ad accesso pubblico non sia soggetta al rilascio del permesso di costruire e sia considerata attività di edilizia libera.

Con le modifiche all’articolo 57 del decreto-legge 16 luglio 2020, n.76 (convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n.120) apportate con l’articolo 32-ter del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77 (Legge 29 luglio 2021, n.108), è stabilito che:

- Il soggetto che effettua l'installazione delle infrastrutture per il servizio di ricarica dei veicoli elettrici su suolo pubblico deve presentare l'istanza all'ente proprietario della strada per realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e per l'occupazione del suolo pubblico e per le opere di connessione alla rete di distribuzione, con le modalità concordate con il concessionario del servizio di distribuzione dell'energia elettrica competente.
- Le procedure sono soggette all'obbligo di "*Istanza di Autorizzazione*" come da modello - Allegato C - e l'ente che effettua la valutazione, come previsto dall'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n.241, rilascia entro 30 giorni un provvedimento di autorizzazione alla costruzione e all'occupazione del suolo pubblico per le infrastrutture di ricarica, che ha una durata di cinque anni rinnovabile per ulteriori cinque anni.

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. Saranno altresì responsabili della manutenzione delle stesse e delle aree pertinenziali, della segnaletica orizzontale e verticale, degli elementi accessori, degli stalli dedicati, compresa la pulizia dei luoghi.

### **Art. 8 – Approvazione dei progetti**

L' "*Istanza di Autorizzazione*" - Allegato C - completa di tutti gli elaborati va presentata all'Ufficio Protocollo del Comune di Maglie al seguente indirizzo PEC [urbanistica.comune.maglie@pec.rupar.puglia.it](mailto:urbanistica.comune.maglie@pec.rupar.puglia.it). L'istruttoria della pratica è assegnata all'Ufficio Tecnico Comunale – Servizio Urbanistica ed Edilizia.

La domanda di autorizzazione deve essere presentata in bollo.

È essenziale, ai fini della ricevibilità della domanda, anche la presenza della procura speciale, in formato pdf/a, che parimenti deve essere firmata digitalmente.

In allegato alla domanda, il richiedente dovrà produrre i seguenti documenti ed elaborati tecnici:

- 1) Copia del documento d'identità del richiedente (solo se il documento non è firmato digitalmente);
- 2) documento di inquadramento del progetto: il documento di inquadramento del progetto contiene:
  - a. la descrizione del progetto: progetto comunitario, progetto nazionale, investimento privato, ecc.;
  - b. il numero delle infrastrutture di ricarica previste dal progetto;
  - c. le motivazioni sottese alla scelta delle localizzazioni proposte;
  - d. l'indicazione dei costi complessivi suddivisi per la parte di investimento e per le parti di gestione e manutenzione successive;
  - e. l'indicazione del soggetto che provvederà alla gestione e manutenzione delle infrastrutture di ricarica;
  - f. le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste;
- 3) progetto tecnico: per ogni infrastruttura di ricarica deve essere presentato un progetto tecnico, comprensivo di:
  - a. inquadramento territoriale ed estratti dei principali strumenti urbanistici vigenti, con indicazione della presenza di eventuali vincoli;
  - b. documentazione fotografica ante operam;
  - c. particolari costruttivi/installativi;

- d. ante e post operam;
  - 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 così come previsto dall'art. 17, comma 1 del decreto legislativo n.257 del 16 dicembre 2016;
- 4) relazione sulle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura di ricarica:  
la relazione sulle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura di ricarica deve contenere almeno le dimensioni, i colori, l'interfaccia con l'utente, gli standard delle prese di cui allegato del decreto legislativo n.257 del 16 dicembre 2016, le modalità di accesso e pagamento, eventuale upgradabilità 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;
- 5) copia della richiesta di connessione alla rete di distribuzione elettrica o di modifica della connessione esistente, ai sensi della regolazione dell'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico (in particolare, allegato A alla deliberazione 646/2015/R/eel e allegato C alla deliberazione 654/2015/R/eel);
- 6) Certificazione della provenienza dell'energia elettrica utilizzata con specifico riferimento alla quota parte prodotta da fonti rinnovabili;
- 7) Piano tariffario, comprensivo di una dettagliata relazione di tutte le tariffe rivolte all'utenza e del metodo di pagamento.

Fatti salvi i documenti che non andrebbero firmati in caso di supporto cartaceo (es. schede tecniche, documenti di riconoscimento), tutti i modelli predisposti e compilati, unitamente ai relativi allegati, dovranno essere in formato pdf/a e firmati digitalmente.

Per quanto concerne la documentazione tecnica, questa dovrà essere timbrata, firmata su supporto cartaceo dal tecnico abilitato, scansionata in formato pdf/a e firmata digitalmente, ovvero accompagnata da una dichiarazione resa dal tecnico redattore di conformità all'originale analogico in propria custodia, accompagnata dal documento di riconoscimento del dichiarante.

Si rappresenta l'esigenza che i nomi dei files corrispondano al loro contenuto (es. "istanza", "planimetria" o "relazione tecnica").

Ai sensi dell'art. 57, comma 14-bis del D.L. n.76/2020 convertito in Legge n.120/2020 e ss. mm. e ii., il Comune processa l'istanza presentata dal CPO e ne comunica l'esito, adottando entro 30 giorni dalla relativa presentazione e/o integrazione richiesta, il provvedimento di autorizzazione alla installazione e all'occupazione del suolo pubblico.

In caso di realizzazione di IdR e relative connessioni alla rete elettrica su aree vincolate i provvedimenti saranno emessi come previsto dall'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n.241, previo rilascio del parere o dell'autorizzazione richiesti dalle disposizioni di legge vigenti.

A seguito del rilascio della concessione da parte del Responsabile del Servizio Urbanistica e Edilizia, prima dell'inizio dei lavori, l'operatore dovrà presentare idonea copertura di responsabilità civile e stipulare una polizza di responsabilità.

## **Art. 9 – Installazione delle infrastrutture da parte del CPO**

I CPO sono tenuti ad installare le Infrastrutture di Ricarica assegnate ai sensi del presente Regolamento entro 6 mesi dalla relativa autorizzazione di cui all'articolo 8 che precede.

Le installazioni non effettuate nei termini previsti decadranno automaticamente.

Prima di attivare il cantiere è necessario ottenere l'autorizzazione alla manomissione del suolo pubblico secondo la modalità vigente <sup>1</sup> e l'eventuale ordinanza di chiusura strada.

A fine lavori, oltre alla chiusura della pratica, deve essere inoltrata richiesta di concessione per l'occupazione suolo e relativa ordinanza definitiva.

#### **Art. 10 - Oneri concessori e durata concessione**

- 1) In virtù di quanto previsto all'art. 57, comma 9, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, coordinato con la legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120, si prevede la riduzione del canone di occupazione di suolo pubblico e della tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche per i punti di ricarica, nel caso in cui gli stessi erogino energia di provenienza certificata da energia rinnovabile. In ogni caso, il canone di occupazione di suolo pubblico deve essere calcolato sullo spazio occupato dalle infrastrutture di ricarica senza considerare gli stalli di sosta degli autoveicoli che rimarranno nella disponibilità del pubblico.
- 2) In virtù di quanto previsto all'art. 57, comma 10, del D.L. 76/2010, se a seguito di controlli non siano verificate le condizioni previste, è richiesto il pagamento, per l'intero periodo per cui è stata concessa l'agevolazione, del canone di occupazione di suolo pubblico e della tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche, applicando una maggiorazione a titolo sanzionatorio fino al 30 per cento dell'importo.
- 3) La Giunta Comunale con proprio provvedimento, in sede di approvazione delle tariffe per l'applicazione del "Canone Unico Patrimoniale di Concessione, Autorizzazione o Esposizione Pubblicitaria" di cui alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, determina anche la tariffa per i punti di ricarica.

Si precisa che lo spazio occupato dalle infrastrutture è individuato dalla superficie occupata dalle infrastrutture di ricarica, dagli armadi di protezione e dai relativi collegamenti. Gli stalli di sosta degli autoveicoli restano nella disponibilità del Comune che definirà le modalità di sosta ai veicoli in ricarica, ai sensi del Codice della Strada e Regolamento di Attuazione.

La durata della concessione per ogni infrastruttura di ricarica installata è di cinque anni rinnovabile per ulteriori cinque anni, decorrenti dalla relativa installazione e messa in servizio da parte del CPO e potrà essere rinnovata a discrezione del Comune previa esplicita richiesta del CPO interessato, da effettuare almeno trenta giorni prima della scadenza e con le modalità definite al precedente articolo 7. Il mancato rinnovo della concessione deve essere motivato per giusta causa.

#### **Art. 11 – Programma Comunale per una Rete di Ricarica**

Il Comune di Maglie definisce la quantità di Infrastrutture di Ricarica da installare in ambito urbano, la localizzazione e la relativa copertura territoriale ripartita tra quattro macro-zone, nonché il numero massimo di colonnine per operatore.

Con specifico riferimento alle indicazioni contenute all'art.57, comma 6) del Decreto Semplificazioni (D.L. n.76/2020 convertito in Legge n.120/2020 e smi che stabilisce che *“al fine di garantire un numero adeguati di stalli in funzione della domanda e del progressivo rinnovo del parco dei veicoli circolanti”* i comuni devono prevedere, ove possibile, l'installazione di almeno un

---

<sup>1</sup> Regolamento per l'esecuzione di interventi nel sottosuolo stradale di proprietà comunale o soggetto a servitù di uso pubblico

punto di ricarica ogni 1.000 abitanti e, considerato che la popolazione magliese al 31/12/2023 era di poco superiore a 13.000 abitanti, per il periodo 2025/2030 si stabilisce in 15 (quindici) il numero obiettivo di Infrastrutture di Ricarica da installare in ambito urbano, secondo la localizzazione e la relativa copertura territoriale ripartita tra 4 (quattro) macro-zone come dalla MAPPA indicativa delle IdR esistenti ed in fase di installazione.

Il Comune si riserva la facoltà di aumentare tale numero nel corso del tempo, in base alle esigenze e diffusione della mobilità elettrica, attraverso un successivo provvedimento amministrativo.

- **Copertura territoriale:** ogni operatore dovrà impegnarsi a installare infrastrutture di ricarica in base alla suddivisione in macro-zone come dalla MAPPA indicativa delle IdR esistenti ed in fase di installazione del territorio comunale. Nel caso in cui un operatore inoltri istanza per unità superiore ad uno, queste dovranno distribuirsi tra tutte le macro-zone,
- **Quantità per operatore:** ogni operatore non potrà superare il 25% del totale rispetto al numero delle colonnine previste che, pertanto andrà calibrato in riferimento alla quantità maturate ed alla quantità obiettivo specificata nel relativo bando e successivi aggiornamenti.
- Nel caso di installazioni successive di ulteriori infrastrutture di ricarica, l'operatore interessato deve rispettare sempre tali prescrizioni. Ogni operatore non potrà presentare domande di nuove installazioni prima di tre mesi dalla presentazione della precedente domanda e comunque non prima dell'entrata in esercizio delle installazioni già autorizzate.

#### **Art. 12 - Individuazione delle localizzazioni di installazione**

Tenuto conto di quanto previsto all'art. 57, comma 7, del D.L. n.76/2020 convertito in legge n.120/2020 e ss. mm. e ii., i CPO possono proporre dei siti da infrastrutturare ed il Comune si riserva la possibilità di indicare localizzazioni diverse da quelle individuate dai CPO, qualora ci sia una distanza di percorrenza minore ai 300 metri con localizzazioni già assegnate in precedenza.

In tali casi, il CPO avrà la facoltà di non accettare la proposta del Comune e fare proposte alternative che dovranno essere condivise dal Comune.

Qualora una stessa localizzazione (o localizzazioni diverse ma a distanza di percorrenza minore di 300 metri da altre assegnate) fosse richiesta da più CPO, il Comune assegnerà la localizzazione interessata al CPO che ha inviato per prima la manifestazione di interesse.

#### **Art. 13 – Disposizioni finali**

Il presente regolamento entra in vigore dalla data di esecutività della delibera consiliare di approvazione del medesimo.

Le norme del presente regolamento sono prevalenti e si applicano rispetto ad altre norme di previgenti regolamenti comunali in materia di occupazione di suolo pubblico.

Con effetto dalla data di entrata in vigore sono abrogate le norme dei regolamenti e degli atti aventi natura regolamentare che comunque risultino in contrasto o incompatibili con quanto disposto dal presente regolamento.

Ai sensi dell'art. 12, co. 1 del D.lgs. 14 marzo 2013, n. 33, così come modificato dall'art. 11 del d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97, il presente Regolamento, dopo l'entrata in vigore è pubblicato in forma integrale nella Sezione amministrazione trasparente del sito Internet del Comune di Maglie ed inviato, in copia, ai componenti uffici comunali per la visione.