Bur n. 30 del 01/04/2016

(Codice interno: 319538)

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 362 del 24 marzo 2016

"Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE) - Art. 17 septies c.5 della L. 7 agosto 2012, n. 134". Avvio delle procedure per la definizione dell'Accordo di Programma Regione Veneto -Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti volto alla realizzazione della rete di ricarica dei veicoli elettrici in Veneto mediante concessione di contributi ai Comuni e ai Soggetti privati.

[Trasporti e viabilità]

Note per la trasparenza:
A seguito della notifica in data 7 marzo 2016 del Decreto n. 503/2015 del Direttore della Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio e la programmazione del Ministero delle Infrastrutture, che ha comunicato gli esiti del riparto ex c. 1 art. 17 septies L. 7 agosto 2012, n. 134, con il quale vengono assegnati alla Regione del Veneto euro 2.050.025,12, si da avvio ad una ricognizione per la predisposizione dell'Accordo di Programma con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di attivare i finanziamenti per la realizzazione delle reti di ricarica dedicate ai veicoli elettrici. Beneficiari del finanziamento sono: Comuni, Soggetti provati che intendono realizzare impianti di alimentazione domestica, titolari di pompe di carburante presenti nel territorio regionale e Centri commerciali o Parcheggi pubblici che consentono l'utilizzo pubblico degli impianti di ricarica.

L'Assessore Elisa De Berti, di concerto con l'Assessore Giampaolo Bottacin, riferisce quanto segue.

L'Unione Europea con la Comunicazione COM (2011) 144 sul "Libro Bianco 2050. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ha riaffermato il ruolo strategico della mobilità urbana come strumento per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria. In questo quadro generale, la strategia "Trasporti" 2050 ha definito una *roadmap* per la competitività dell'intero settore, fissando l'obiettivo della riduzione del 60 per cento delle emissioni di CO2 generati da veicoli, il superamento della soglia dei veicoli ad alimentazione elettrica rispetto a quelli tradizionali nelle città europee, ed un forte impegno per la produzione di veicoli elettrici o ibridi a basse emissioni. A questo riguardo la recente revisione del Regolamento (CE) n. 443/2009 ha ridefinito nel limite di 95 g CO2/Km il livello medio di emissioni per la media del nuovo parco auto di ogni costruttore da realizzare entro il 2020.
Il 22 ottobre 2014 il Consiglio Europeo ha promulgato la Direttiva n. 2014/94/UE sul tema della gestione dei combustibili e le sfide per la sostenibilità, dove l'elettricità e l'idrogeno vengono individuati come le principali fonti alternative ai tradizionali carbone e petrolio. In tale documento, l'assenza di una strabile infrastruttura di interfaccia per la ricarica dei veicoli elettrici e ad idrogeno viene colta come il principale ostacolo per la diffusione sul mercato dei combustibili alternativi e la relativa accettazione da parte dei consumatori, atta a stimolarne in senso positivo la domanda. In questa prospettiva, la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e l'individuazione in tutti i Paesi europei di caratteristiche e specifiche tecniche comuni per i sistemi di alimentazione e di interoperabilità tra i gestori del mercato elettronico sono i cardini attorno a cui i legislatori dei Paesi membri hanno avviato le attività di recepimento del quadro normativo europeo.
Solo con la Legge del 7 agosto 2012, n. 134 recante "Misure urgenti per la crescita del Paese", è giunto il primo contributo statale al recepimento dei citati regolamenti europei, e conseguentemente alla creazione di un quadro strategico nazionale per lo sviluppo dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura. E' stato quantificato in 72.000 il numero minimo dei punti di ricarica per i veicoli elettici al fine di completare le opere di adduzione alla rete necessarie per avviare l'iniziativa a livello nazionale, obiettivo che l'art. 17 *septies* della suddetta legge prevede di perseguire attraverso la realizzazione del "Piano nazionale infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE)".
Il Piano in parola è stato successivamente approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 settembre 2014 (pubblicato in data 2 dicembre 2014 in G.U. - Serie generale n. 280) con oggetto "Piano infrastrutturale per i veicoli alimentati ad energia elettrica ai sensi dell'art. 17-*septies* del Decreto legge 22 giugno 2012 n. 83".
Nel quadro normativo regionale, il PNIRE è coerente con gli obiettivi previsti dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 57 del 11/11/2004, in ottemperanza a quanto previsto dalla legge regionale 16 aprile 1985 n. 33 e dal Decreto legislativo 351/99, successivamente aggiornato con l'entrata in vigore del D.Lgs n. 155 del 13.08.2010 in attuazione della Direttiva 2008/50/CE.

Le azioni di attuazione delle linee guida sul risanamento dell'atmosfera si stanno intensificando soprattutto con lo scopo di contribuire al superamento dei rilievi emersi nelle procedure di precontenzioso avviate dalla Commissione Europea contro l'Italia riguardo al controllo dei livelli di Pm10 nel bacino medio-padano (caso EU Pilot 4915/13/ENVI) e la non corretta

applicazione della Direttiva europea 2008/50/CE. Va ricordato, a tale riguardo, che con l'"Accordo di Programma per l'individuazione e il perseguimento di misure comuni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nell'area del Bacino Padano", recepito dalla Regione Veneto con DGR n. 2811 del 30 dicembre 2013, le attività previste dal piano sono state promosse su scala nazionale coinvolgendo i Ministeri della Tutela dell'Ambiente, dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti. Il "Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera" prevede in particolare ai punti:

- A7.7 Incentivare la diffusione di veicoli elettrici per i quali possono essere previste agevolazioni per l'acquisto dei veicoli e/o concessioni di sconti nelle tariffe dei consumi energetici (ad es. del 10%) a favore di privati cittadini residenti in regione Veneto. Previsione di particolari autorizzazioni da parte degli EE. LL. per la circolazione dei veicoli elettrici nelle città, ad es. accesso alle ZTL, par-cheggi riservati, ecc. Diffusione delle infrastrutture di ricarica sia pubblica che in ambiti privati;
- A7.8 Incentivare la diffusione dei veicoli a basso impatto ambientale, anche accelerando l'entrata in vigore di veicoli categoria ambientale Euro 6 (dal 1 settembre 2014 ai sensi del Regolamento CE n. 715/2007)

In questo contesto si colloca il percorso di avvio della rete di ricarica dei veicoli elettrici che l'art. 17 *septies* della L. 134/2012 prevede di realizzare mediante la definizione di intese con le singole Regioni, valorizzando la partecipazione dei Soggetti pubblici e privati. Il Piano articola due fasi di breve (1-2 anni) e di medio lungo periodo (3-5 anni) in cui attuare le iniziative, definendo prioritari per la collocazione delle infrastrutture i seguenti ambiti territoriali:

1) ambiti urbani e metropolitani;
2) aree extraurbane che ospitano gli impianti di distribuzione del carburante;
3) aree commerciali ed aree residenziali

Con Dgr n. 140/2015, la Regione del Veneto ha dato avvio alla fase pilota per la realizzazione della rete di ricarica elettrica. Con una prima *trance* di fondi ministeriali per complessivi 232.000 euro sono stati programmati (ed attualmente sono in fase di realizzazione) l'implementazione delle centrali di ricarica nei comuni capoluogo di Venezia, Treviso e Vicenza (le uniche città capoluogo ad aver aderito al progetto). Assieme a questi investimenti che, si concluderanno entro l'anno corrente, la Regione ha anche avviato le procedure per dotarsi di un atto d'indirizzo sulle installazioni di ricarica che sarà presentato in Giunta regionale, anche in questo caso, entro l'anno. L'atto d'indirizzo in parola, sulla scorta dei documenti di programmazione quali DPEF, Piano Regionale per il Risanamento dell'Atmosfera, Piano Regionale dei Trasporti e dei dati di spostamento della Matrice O/D 2011, ha individuato i seguenti elementi prioritari cui la Regione deve tener conto per il posizionamento delle centraline:

1) Priorità nella collocazione degli impianti sulle strade di maggiore intensità di transito;
2) Necessità di garantire un adeguato presidio per il funzionamento delle centraline pubbliche;
3) Favorire l'aggregazione di punti di ricarica rispetto alla presenza di centraline isolate più facilmente vandalizzabili;
4) Favorire la diffusione degli impianti in corrispondenza con le aree urbane con massima intensità popolazione ove si verificano i maggiori spostamento casa-lavoro

L'avvio della vera e propria fase operativa del PNIRE è stata comunicata lo scorso 9 marzo 2016 con nota prot. n. 2222/RU, con la quale è stato trasmesso il Decreto del Direttore della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 503 del 22 dicembre 2015 che assegna alle Regioni i contributi per l'attivazione della rete di ricarica. In particolare, ai sensi dell'art. 2 del suddetto Decreto viene assegnato alla Regione del Veneto un importo massimo di contributo stabilito in euro 2.050.025,12 per la realizzazione degli investimenti sopra menzionati. L'importo, stabilito in relazione ai criteri di estensione territoriale, incidenza dell'inquinamento da emissioni veicolari (Co_2 e PM_{10}), popolazione e numero di comuni, è propedeutico all'attivazione di un progetto a cura della Regione redatto ai sensi del c. 5 art. 17 della L. 7 agosto 2012, n. 134. Tale progetto deve essere presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro il 90° giorno dalla data di comunicazione dell'avvenuta registrazione del Decreto, ovvero entro il prossimo 7 giugno 2016, pena la decadenza del contributo.

La definizione sia dei Soggetti beneficiari (ai quali spetta l'onere di farsi carico della relativa quota parte dell'investimento non finanziato dal MIT), sia dell'intensità del sostegno economico, è previsto dai capitoli 10.1 e 10.2 del documento tecnico definito "Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" ex art. 17 *septies* c. 2 della L. 7 agosto 2012, n. 134, il cui ultimo aggiornamento risale al 25 marzo 2015.

Tali criteri di suddivisione delle risorse sono sintetizzati nel sottostante schema:

Ambito di finanziamento	**Tipologia degli interventi**		**Importo aggregato**
Aree metropolitane	Infrastrutture di ricarica pubbliche	40%	€ 492.006,00
	Impianti di distribuzione carburante	30%	€ 369.005,00
(60% delle risorse)		15%	€ 184.502,00

	Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (autorimesse, parcheggi di strutture etc.)		
	Infrastrutture di ricarica domestica (incentivi di installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini)	15%	€ 184.502,00
Aree non metropolitane (40% delle risorse)	Infrastrutture di ricarica pubbliche	40%	€ 492.006,00
	Impianti di distribuzione carburante	30%	€ 369.005,00
	Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (autorimesse, parcheggi di strutture etc.)	15%	€ 184.502,00
	Infrastrutture di ricarica domestica (incentivi di installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini)	15%	€ 184.502,00

Quanto alla definizione dell'area metropolitana, entità territoriale che va distinta dalla "Città Metropolitana di Venezia" di cui alla L. 135/2012, è necessario ai fini del presente provvedimento prendere in considerazione sia caratteristiche del territorio regionale che lo stato dei collegamenti e della mobilità interprovinciale. Il Veneto, sotto un profilo dei collegamenti interni, appare caratterizzato dalla forte polarizzazione del territorio attorno ai capoluoghi di Venezia, Treviso e Padova (in totale circa 2,6 milioni di abitanti) e dai sistemi più periferici di Vicenza-Verona e Rovigo, e Belluno (circa 2,2 milioni di abitanti). Al fine di assicurare una condizione equa sotto il profilo delle somme da ripartire dell'intero territorio regionale, in modo che si possa anche tener conto dell'intensità dei collegamenti e delle conseguenze in termini ambientali, si propone ai fini del presente provvedimento di intendere quale:

Area metropolitana	il territorio corrispondente alle province di Venezia, Treviso e Padova
Area non metropolitana	il territorio corrispondente alle province di Vicenza, Verona, Belluno e Rovigo

Un ulteriore elemento per la definizione della griglia dei criteri viene fornito dal suddetto documento metodologico per quel che riguarda la tipologia delle centraline di ricarica:

Tipologia di centrale di ricarica	**Intensità di finanziamento fino a:**
Centraline di ricarica lenta o accelerata con impianti di potenzia almeno di 22 KW "slow" e "quick"	35%
Centraline di ricarica "fast" e "very fast"	50%

In relazione alla necessità di dare avvio a tutte le azioni necessarie per predisporre entro i termini previsti dal Decreto 503/2015 la proposta progettuale necessaria per ottenere i contributi suddetti, dando atto che la quota di cofinanziamento degli interventi è posta a carico dei Soggetti beneficiari del medesimo, a conclusione del procedimento sopra ripercorso, si propone pubblicare l'avviso pubblico (**Allegato A** e **A1** alla presente deliberazione), sul sito www.regione.veneto.it per la durata di 45 giorni a far data dalla pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto, al fine di acquisire la disponibilità dei Soggetti a realizzare gli impianti previsti.
Secondo quanto indicato nel medesimo avviso, i Soggetti beneficiari si impegneranno al co-finanziamento delle opere o attraverso la sottoscrizione di appositi accordi di programma (nel caso siano Beneficiari pubblici), oppure mediante la presentazione di garanzie fidejussiorie bancarie o cauzioni a garanzia dell'intero investimento.
Al fine di garantire un'equa distribuzione delle risorse, si propone, viste anche le risultanze delle sperimentazioni avviate nei Comuni capoluogo nel corso del corrente anno, di individuare i seguenti limiti alla possibilità di finanziamento:

Tipologia di centrale di ricarica	**Intensità di finanziamento**	**Numero massimo di singole centraline finanziabili** (a prescindere al numero di prese applicate)	**Massimo della spesa ammessa per singolo intervento**
Centraline di ricarica lenta o accelerata con impianti di potenzia almeno di 22 KW "slow" e "quick"	35%	4	€ 5.000,00
Centraline di ricarica "fast" e "very fast"	50%	4	€ 10.000,00
Impianti di alimentazione domestica	35% "slow" e "quick"	1	€ 1.000,00

	50% "fast" e "very fast"		

Si confermano infine i criteri generali di priorità individuati nell'ambito del lavoro di formazione delle Linee guida sulla distribuzione delle centraline di ricarica individuate dalla Sezione Logistica e di seguito dettagliati per singola voce:

Ambito di finanziamento	**Tipologia del beneficiario**	**Priorità di punteggio**
Aree metropolitane (60% delle risorse)	Infrastrutture di ricarica pubbliche	Necessità di garantire un adeguato presidio per il funzionamento delle centraline pubbliche
	Impianti di distribuzione carburante	Priorità nella collocazione degli impianti sulle strade di maggiore intensità di transito
	Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (autorimesse, parcheggi di strutture etc.)	Favorire l'aggregazione di punti di ricarica rispetto alla presenza di centraline isolate più facilmente vandalizzabili
	Infrastrutture di ricarica domestica (incentivi di installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini)	Favorire la diffusione degli impianti in corrispondenza con le aree urbane con massima intensità popolazione ove si verificano i maggiori spostamento casa-lavoro
Aree non metropolitane (40% delle risorse)	Infrastrutture di ricarica pubbliche	Necessità di garantire un adeguato presidio per il funzionamento delle centraline pubbliche
	Impianti di distribuzione carburante	Priorità nella collocazione degli impianti sulle strade di maggiore intensità di transito
	Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (autorimesse, parcheggi di strutture etc.)	Favorire l'aggregazione di punti di ricarica rispetto alla presenza di centraline isolate più facilmente vandalizzabili
	Infrastrutture di ricarica domestica (incentivi di installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini)	Favorire la diffusione degli impianti in corrispondenza con le aree urbane con massima intensità popolazione ove si verificano i maggiori spostamento casa-lavoro

Si precisa che in caso di parità di punteggio l'elenco sarà realizzato tenendo conto dell'ordine di presentazione delle domande.

In caso di mancato raggiungimento dei target di impregno delle risorse previste a fronte di una maggiore richiesta di una categoria di Beneficiari con corrispondenti economie di spesa, la Regione si riserva fin d'ora la possibilità di chiedere al Ministero una revisione delle percentuali definite dal "Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" ex art. 17 *septies* c. 2 della L. 7 agosto 2012, n. 134 al fine di garantire la piena utilizzazione dei fondi disponibili, utilizzando modalità comunque in grado di tutelare i principi di efficienza, efficacia, trasparenza e garanzia delle pari opportunità a tutti i potenziali beneficiari.

Per quel che riguarda le caratteristiche e le specifiche tecniche dell'infrastruttura di ricarica, i Beneficiari dovranno riferirsi - pena la decadenza del contributo - in via esclusiva alle linee guida tecniche del Piano Nazionale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettriche emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed approvate con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 settembre 2014 pubblicato nella G.U. del 2 dicembre 2014 e successivi aggiornamenti.
Con questo provvedimento, al fine di completare la fase cognitiva necessaria per la predisposizione del progetto e della relativa istanza di finanziamento presso Ministero delle Infrastrutture, si procede alla pubblicazione dell'Avviso pubblico rivolto ai Soggetti sopra indicati per la definizione dei singoli interventi da proporre a finanziamento. Si precisa che l'esito dell'Avviso (di cui all'**Allegato A** e **A1**) non vincola in alcun modo l'Amministrazione regionale a finanziare gli interventi ammissibili proposti, ma solo a promuovere l'investimento nell'ambito del progetto regionale per l'ottenimento dei contributi PNIRE previsti dall'art. 17 *septies* c. 2 della L. 7 agosto 2012, n. 134. Per dare avvio all'attuazione della seconda fase del programma PNIRE in Regione Veneto, si conferma infine l'individuazione della Sezione Logistica come struttura deputata allo svolgimento della sequenza procedimentale, riconoscendo nel suo Dirigente pro tempore il Responsabile Unico del Procedimento ai sensi dell'art. 4 della L. 241/1990.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, il quale dà atto che la struttura proponente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale, e che successivamente alla definizione di detta istruttoria non sono pervenute osservazioni in grado di pregiudicare l'approvazione del presente atto;

Visto il Decreto n. 503/2015 del Direttore della Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio e la programmazione del Ministero delle Infrastrutture;

Vista l'art. 17 *septies* della L. n. 134 del 2012;

Visto l'art. 15 della L. 241/90;

delibera

1. che le premesse costituiscono parte integrante al presente provvedimento;

2. di prendere atto dei contenuti del Decreto del Direttore della Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti n. 503 del 22 dicembre 2015 che assegna alla Regione del Veneto un contributo massimo di euro 2.050.025,12 per l'attivazione della rete di ricarica PNIRE;

3. di approvare l'Avviso pubblico" e il "Modello di adesione all'Accordo di programma Regione-M.I.T." (**Allegati A** ed **A1** alla presente delibera), impegnando il Direttore della Sezione Logistica alla stesura della graduatoria secondo i seguenti criteri:

Ambito di finanziamento	**Tipologia del beneficiario**	**Priorità di punteggio**
Aree metropolitane (60% delle risorse)	Infrastrutture di ricarica pubbliche	Necessità di garantire un adeguato presidio per il funzionamento delle centraline pubbliche
	Impianti di distribuzione carburante	Priorità nella collocazione degli impianti sulle strade di maggiore intensità di transito
	Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (autorimesse, parcheggi di strutture etc.)	Favorire la diffusione degli impianti in corrispondenza con le aree urbane con massima intensità popolazione ove si verificano i maggiori spostamento casa-lavoro
	Infrastrutture di ricarica domestica (incentivi di installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini)	Favorire l'aggregazione di punti di ricarica rispetto alla presenza di centraline isolate più facilmente vandalizzabili
Aree non metropolitane (40% delle risorse)	Infrastrutture di ricarica pubbliche	Necessità di garantire un adeguato presidio per il funzionamento delle centraline pubbliche
	Impianti di distribuzione carburante	Priorità nella collocazione degli impianti sulle strade di maggiore intensità di transito
	Infrastrutture di ricarica private accessibili al pubblico (autorimesse, parcheggi di strutture etc.)	Favorire l'aggregazione di punti di ricarica rispetto alla presenza di centraline isolate più facilmente vandalizzabili
	Infrastrutture di ricarica domestica (incentivi di installazione di infrastrutture a singoli individui o condomini)	Favorire la diffusione degli impianti in corrispondenza con le aree urbane con massima intensità popolazione ove si verificano i maggiori spostamento casa-lavoro

Tipologia di centrale di ricarica	**Intensità di finanziamento:**	**Massimo della spesa ammessa per singolo intervento**
Centraline di ricarica lenta o accelerata con impianti di potenzia almeno di 22 KW "slow" e "quick"	35%	€ 5.000,00
Centraline di ricarica "fast" e "very fast"	50%	€ 10.000,00
Impianti di alimentazione domestica	35% "slow" e "quick" 50% "fast" e "very fast	€ 1.000,00

4. di dare atto che il massimo degli impianti finanziabili per singolo Beneficiario, a prescindere al numero di prese applicate su ognuno, è stabilito in 4 centraline di ricarica per i Comuni, i Proprietari di impianti di carburante ad uso pubblico, e i proprietari di parcheggi e centri commerciali ad uso pubblico, e di 1 impianto domestico per i Soggetti privati;

5. di stabilire che nel caso di un numero di domande superiore rispetto alla disponibilità delle risorse assegnate, la graduatoria sarà compilata tenendo conto dell'ordine di presentazione delle domande inviate alla pec: logistica@pec.regione.veneto.it;

6. di pubblicare il modello di avviso di cui all'**Allegato A** e **A1** nella sezione "Bandi e Avvisi" del sito www.regione.veneto.it, e la presente delibera nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto;

7. di dare atto che le risorse in entrata saranno acquisite a bilancio e allocate con successivi procedimenti della Giunta Regionale cui sarà demandata la costituzione di più capitoli in entrata ed uscita;

8. di dare atto che la Sezione Logistica è la Struttura incaricata all'esecuzione del presente atto ed il Direttore della Sezione individuato come Responsabile Unico del Procedimento;

9. di dare atto che l'Avviso di cui all'**Allegato A e A1** non vincola in alcun modo l'Amministrazione regionale a finanziare gli interventi ammissibili proposti, ma solo a promuovere gli investimenti proposti nell'ambito del progetto regionale per l'ottenimento dei contributi PNIRE previsti dall'art. 17 *septies* c. 2 della L. 7 agosto 2012, n. 134;

10. di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa a carico del bilancio regionale;