

DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA P.F. VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI  
E PROTEZIONE NATURALISTICA

Oggetto: D.lgs. 152/06, art. 12. Verifica di assoggettabilità a VAS del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche. Esclusione dalla procedura di VAS con prescrizioni.

VISTO il documento istruttorio e ritenuto, per le motivazioni nello stesso indicate, di adottare il presente decreto;

VISTO l'articolo 16 bis della legge regionale 15 ottobre 2001, n. 20 (Norme in materia di organizzazione e di personale della Regione);

DECRETA

DI ESCLUDERE dalla procedura di VAS – Valutazione Ambientale Strategica il Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche, proposto dalla Regione Marche - Posizione di Funzione Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni riportate in Allegato 1.

DI RAPPRESENTARE che, ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della L. 241/1990, contro il presente provvedimento può essere proposto ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale delle Marche entro sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto. Entro 120 giorni può, in alternativa, essere proposto ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971 n. 1199.

DI PUBBLICARE integralmente il presente provvedimento, ai sensi del D.lgs. 152/2006, art. 12, comma 5 sul sito web dell'Autorità competente per la VAS [http://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Ambiente/Controlli-e-Autorizzazioni/Valutazioni-Ambientali-Strategiche-VAS#2571\\_Screening-di-VAS-regionali](http://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Ambiente/Controlli-e-Autorizzazioni/Valutazioni-Ambientali-Strategiche-VAS#2571_Screening-di-VAS-regionali), sul sito web regionale <http://www.norme.marche.it/attiweb/search.aspx> e, per estremi, sul BUR – Bollettino Ufficiale della Regione Marche.

DI TRASMETTERE il presente atto al proponente Regione Marche - Posizione di Funzione Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità, alla Regione Marche - Posizione di Funzione Qualità dell'aria, bonifiche, fonti energetiche e rifiuti e alla Regione Marche - Posizione di Funzione Bilancio e programmazione nazionale e comunitaria.

Si attesta che dal presente decreto non deriva né può derivare un impegno di spesa a carico della Regione Marche.

Si attesta, inoltre, l'avvenuta verifica dell'inesistenza di situazioni anche potenziali di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6bis della L. 241/1990.

Il Dirigente  
*Massimo Sbriscia*

Documento informatico firmato digitalmente



## DOCUMENTO ISTRUTTORIO

### **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

- Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 “*Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente*”
- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “*Norme in materia ambientale*”;
- Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6 “*Modifiche e integrazioni alle Leggi regionali 14 Aprile 2004, n. 7, 5 Agosto 1992, n. 3, 28 Ottobre 1999, n. 28, 23 Febbraio 2005, n. 16 e 17 Maggio 1999, n. 10 – Disposizioni in materia ambientale e rete natura 2000*”;
- Delibera di Giunta Regionale n. 1813 del 21/12/2010 “*Aggiornamento delle Linee Guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica di cui alla DGR 1400/2008 e adeguamento al D.lgs 152/2006 così come modificato dal D.lgs 128/2010*”
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 1536 del 07 dicembre 2016 “*Articoli 4 e 9 l.r. 20/2001. Istituzione della Servizi della Giunta regionale*”
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 1665 del 30 dicembre 2016 “*Art. 28 della legge regionale n. 20/2001. Conferimento incarichi dirigenziali*”
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 31 del 25 gennaio 2017 “*L.R. 20/2001. Istituzione delle posizioni dirigenziali e di funzione nell’ambito della Segreteria generale e dei Servizi*”
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 42 del 22/01/2018 “*Articolo 28 della legge regionale n. 20/2001. Conferimento incarico ad interim della Posizione di Funzione valutazioni e autorizzazioni ambientali e protezione naturalistica*”

### **MOTIVAZIONE**

#### Premessa

La Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente, introduce nell’ordinamento legislativo europeo la procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, “*Norme in materia ambientale*”, disciplina nella Parte Seconda le “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione integrata ambientale (IPPC)*”, e costituisce per il nostro paese il formale recepimento della Direttiva 2001/42/CE sulla valutazione ambientale di determinati piani e programmi. Il decreto legislativo dopo alcune proroghe è entrato in vigore il 31 luglio 2007.

L’art. 7, comma 2, del D.lgs 152/2006 stabilisce che sono sottoposti a VAS secondo le disposizioni delle leggi regionali, i piani e programmi la cui approvazione compete alle regioni e province autonome o agli enti locali.

L’Art. 6 del D.lgs 152/2006 definisce al comma 2 il campo di applicazione della VAS. Il medesimo articolo, al comma 3, stabilisce che le modifiche minori di piani o programmi di cui al comma 2 sono sottoposti ad una procedura preventiva di verifica di assoggettabilità a VAS (il così detto *screening*); il comma 3 bis stabilisce che alla medesima procedura preventiva sono sottoposti anche i piani e i programmi diversi da quelli di cui al comma 2.

La Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6, all’art. 20 individua nelle linee guida, di competenza della Giunta Regionale previo parere della Commissione Consiliare Competente, lo strumento per l’attuazione nella Regione Marche della normativa in materia di VAS.

La Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6, all’art. 19 comma 1, stabilisce che la Regione è l’Autorità Competente per la VAS di piani e programmi regionali e degli enti da essa dipendenti o a rilevanza regionale e che la Provincia è Autorità Competente per i piani e programmi provinciali, intercomunali e degli enti pubblici diversi da quelli di cui al punto precedente, nonché per gli strumenti urbanistici generali dei Comuni.



Con Delibera di Giunta Regionale n. 1813 del 21/12/2010 sono state aggiornate le linee guida per la VAS precedentemente adottate con Delibera di Giunta regionale n. 1400 del 20/10/2008.

#### Iter amministrativo

Con nota ID 12694140 del 28/11/2017 la Regione Marche – Posizione di Funzione Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità, in qualità di Autorità Procedente, ha trasmesso a questa Autorità competente la richiesta di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS della proposta di *Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche* (d'ora in avanti "Piano"). Trattandosi di piano ricadente nella fattispecie di cui comma 3-bis del D.lgs. 152/2006, art. 6, occorre infatti attivare la procedura indicata all'art. 12 del medesimo D.lgs. 152/2006.

In allegato a tale nota è stato inviato il Rapporto Preliminare, nel quale è contenuta la proposta di SCA (Soggetti Competenti in materia Ambientale) da consultare nell'ambito della procedura. L'Autorità Procedente con l'istanza ha chiesto inoltre di ridurre il termine temporale previsto per l'espressione del parere sull'assoggettabilità da parte degli SCA che, come stabilito al paragrafo 2.2 delle linee guida VAS di cui alla DGR 1813/2010 è di 30 giorni. Tuttavia, nonostante le condizioni di urgenza rappresentate dall'Autorità procedente (l'approvazione del Piano entro maggio 2018 è una delle condizioni della Convenzione con il MIT – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui alla DGR 1151/2015 per l'attuazione del progetto "Reti di ricarica dedicate ai veicoli elettrici"), occorre comunque consentire l'esame della documentazione e le conseguenti valutazioni da parte degli SCA. D'altra parte, nell'eventualità dell'assoggettamento a VAS, si ritiene possibile contrarre temporalmente le varie fasi di VAS, ad eccezione della consultazione pubblica per la quale i tempi, ordinatori, sono di 60 giorni, in modo tale da poter consentire l'approvazione del Piano entro i tempi stabiliti dalla Convenzione.

In definitiva quest'ufficio, approvando l'elenco degli SCA proposto, con nota prot. 1209740 del 01/12/2017 ha trasmesso agli SCA il Rapporto preliminare, richiedendo loro di esprimersi in merito all'assoggettabilità a VAS del Piano entro 30 giorni.

#### Sintesi e valutazione del Piano

Il Piano prevede entro il 2020 una dotazione di varie IdR - Infrastrutture di Ricarica (colonnine in cui sono collocate una o più PdR - Punti di Ricarica, cioè prese di corrente) per un totale di n. 350 PdR a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la predisposizione di norme organizzative e finanziarie per lo sviluppo diffuso della mobilità elettrica. Più in particolare si prevede la seguente distribuzione di punti di ricarica:

- Provincia di Ancona n. 110
- Provincia di Pesaro e Urbino n. 80
- Provincia di Macerata n. 70
- Provincia di Ascoli Piceno n. 50
- Provincia di Fermo n. 40.

Nella Regione Marche sono già attive n. 10 infrastrutture per un totale di n. 20 punti di ricarica in 7 comuni (Fermignano, Ancona, Camerano, Osimo, Recanati, Macerata, San Benedetto del Tronto). La previsione finale sarà raggiunta attraverso uno scenario a breve termine e uno a medio termine, con i quali via via si completa la maglia infrastrutturale coprendo tutti i maggiori centri urbani.

Il Piano interessa direttamente solo le aree maggiormente urbanizzate (stazioni ferroviarie o di autobus, porti, aeroporti, parcheggi di interscambio, autorimesse, parcheggi pubblici in gestione privata, parcheggi aziendali) della Regione e non interessa i siti della Rete Natura 2000.

Le normative di riferimento sono la Legge 7 agosto 2012, n. 134 *Misure urgenti per la crescita del Paese*, che rappresenta il primo contributo statale al recepimento dei regolamenti europei ed alla creazione di un quadro strategico nazionale per lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi e il *Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica* (PNIRE), approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 26 settembre 2014.

Nel parere motivato di VAS per il PEAR 2020 – Piano Energetico Ambientale Regionale della Regione Marche (Decreto P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali n. 98 del 09/11/2016), sono state valutate positivamente le azioni e accolte le osservazioni volte a promuovere l'utilizzo della mobilità elettrica pubblica e/o privata (tra le quali i punti di ricarica alimentati anche da fonti alternative).



il Piano è coerente con il PEAR 2020 (approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Marche n. 42 del 20/12/2016) il quale riconosce che *“Un utile complemento alla realizzazione della smart grid può essere rappresentato dalla rete di ricarica dei veicoli elettrici (si prendano a riferimento gli interventi illustrati al capitolo 7). La mobilità elettrica, realizzata sia con veicoli ibridi che con veicoli equipaggiati con il solo motore elettrico, soprattutto se alimentata da fonte rinnovabile, al momento sembra la migliore risposta alle esigenze di ridurre l'inquinamento da traffico nei centri urbani, di ridurre le emissioni di gas climalteranti e di ridurre, quindi, i consumi di energia da fonte fossile (carburanti) così come richiesto dal perseguimento degli obiettivi Burden Sharing. La diffusione della mobilità elettrica è strettamente legata alla diffusione di una rete adeguata per la ricarica dei veicoli. Questa rete, organizzata in modo opportuno, potrebbe funzionare anche come una sorta di accumulo diffuso per l'energia elettrica prodotta in surplus e quindi diventare di diritto una componente fondamentale della smart grid.”* (par. 6.5.5 pag. 166). Più avanti il PEAR 2020 propone, per la pianificazione regionale dei trasporti *“la realizzazione di infrastrutture quali “charging hub “(stazioni di ricarica) necessarie per l'utilizzo massivo di mezzi a basso impatto ambientale, quali veicoli elettrici e biciclette a pedalata assistita. L'implementazione di una infrastruttura per la ricarica elettrica dei veicoli, attraverso “charging hub” sia pubblici che privati potrebbe, infatti, incentivare altre azioni interconnesse, quali ad esempio il rinnovo o la riconversione del parco autoveicoli anche per il settore industriale e/o terziario e in particolare per l'erogazione di servizi pubblici locali (es. servizio di raccolta differenziata dei rifiuti, trasporto scolastico e promozione turistica)”* (par. 7.1.5.6 pag. 198-199).

Il Piano è altresì coerente le azioni del POR FESR 2014-2020 e pertanto, come si dirà più avanti, verrà finanziato anche tramite una apposita misura per l'acquisto e installazione di colonnine di ricarica per mezzi elettrici pubblici e privati.

La tipologia di localizzazione in cui si prevede il posizionamento delle IdR è così differenziata:

1. in aree pubbliche (parcheggi pubblici esistenti o in progetto);
2. all'interno degli impianti distribuzione di carburanti esistenti;
3. in aree private per agevolare singoli cittadini, aziende private, consorzi taxi, ecc. che dimostrano di avere mezzi alimentati ad energia elettrica o che ne acquisteranno in un periodo di tempo breve e comunque documentabile;
4. in aree private accessibili al pubblico (grandi centri commerciali, strutture ricreativo/commerciali, ecc.) che assicurano l'accesso al punto di ricarica a qualsiasi utente e che garantiscono l'applicazione di standard tecnologici fissati a livello nazionale e comunitario.

Questa differenziazione deriva dal tipo di utenza così come classificata nel PNIRE: in ambiti privati e in alcuni parcheggi di interscambio è adatta la ricarica “lenta” (6- 8 ore oppure 3-5 ore in funzione della potenza in Kw del PdR) potendo lasciare in sosta il mezzo per tale periodo di tempo, mentre in ambito pubblico, dovendo garantire l'utilizzo dell'alimentazione elettrica da parte di qualsiasi utente ed essendo quindi necessario il turn-over, è necessaria l'applicazione degli standard tecnologici tramite i quali sarà possibile effettuare le ricariche “veloci” (inferiori a 1 ora).

La realizzazione del Piano non determinerà effetti ambientali rilevanti, sia perché gli interventi fisici saranno limitati all'installazione delle colonnine, sia perché si utilizzerà la rete elettrica di trasmissione esistente. Per quanto riguarda le emissioni climalteranti in generale, nel Piano si prevede che almeno parte dell'alimentazione della rete avvenga tramite energia elettrica da fonti rinnovabili. A questo proposito si ricorda che già la Direttiva 2009/28/CE prevede una quota del 10% per l'energia da fonti rinnovabili nei trasporti per quanto attiene al consumo di energia della Comunità al 2020 (punto 13 dei *considerando*).

Nel Piano sono comprese, oltre a quelle infrastrutturali, anche valide misure di accompagnamento per stimolare la mobilità elettrica, quali ad esempio il coinvolgimento e partecipazione dei cittadini tramite eventi di formazione, contributi per l'acquisto di veicoli ad alimentazione elettrica o ibrida, esenzioni dal pagamento della tassa automobilistica regionale.

In generale gli interventi sono suddivisi in:

- diretti, costituiti dalle azioni che rappresentano un costo diretto per la Regione e/o per gli Enti locali che le attuano e per le quali è necessario determinare una quota di risorse pubbliche (es.: incentivi per la progettazione, la fornitura e l'installazione delle colonnine);



- indiretti, costituiti dalle azioni che, pur non generando un costo diretto, comportano inizialmente un mancato introito per la Regione e/o per gli Enti che le attuano, seppur bilanciato dal beneficio che le stesse misure assicurano in termini di riduzione delle esternalità negative generate dall'impatto ambientale sulla qualità dell'aria (es.: esenzione dal pagamento della sosta).

Per quanto riguarda le risorse pubbliche l'investimento complessivo è di circa 1,3 milioni di euro, di cui circa 0,6 milioni di euro circa è la quota messa a disposizione del MIT – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base del *Programma di sviluppo della rete di ricarica nel territorio marchigiano*, attualmente in fase di approvazione da parte del Ministero stesso e i restanti 0,7 milioni di euro circa verranno garantiti dalla Regione Marche nell'ambito del POR FESR 2014-2020.

Si ritiene evidente che la realizzazione del Piano, mediante l'attuazione degli interventi diretti e indiretti previsti, determinerà una riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici e quindi produrrà un miglioramento della qualità dell'aria con ripercussioni positive nei riguardi della salute umana, della vegetazione e della fauna. Si ritiene però necessario indirizzare le installazioni delle IdR in modo tale da evitare consumo di suolo e rigenerare gli ambienti urbani, possibilmente realizzando piantagioni di alberi ed arbusti con funzione di schermo di inquinanti, ombreggiamento, ecc.

#### Pareri degli SCA

Da parte degli SCA – Soggetti Competenti in materia Ambientale, sono pervenuti i seguenti pareri:

- ID 12812874 del 14-12-2017 della Regione Marche – Posizione di Funzione Urbanistica Paesaggio e Informazioni Territoriali. La Posizione di Funzione rileva che l'installazione delle infrastrutture di ricarica (colonnine) non determinerà la realizzazione di nuove linee di distribuzione ma interesserà gli impianti di distribuzione del carburante, i grandi centri commerciali, le aziende private, i consorzi, i parcheggi e gli spazi pubblici in genere e le zone residenziali. Poiché si tratta di infrastrutture di dimensioni contenute la cui installazione interesserà ambiti già fortemente urbanizzati e dedicati all'infrastrutturazione viabilistica, la Posizione di Funzione ritiene che le stesse non possano modificare in maniera rilevante la percezione paesaggistica del contesto. Considerata comunque la complessità e l'importanza dei paesaggi urbani, nella fase di localizzazione e di progetto delle singole infrastrutture non si potrà prescindere da una attenta valutazione per il loro corretto inserimento nel contesto locale.
- Prot. 22742 del 21/12/2017 della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio delle Marche (prot. regionale 1277578 del 21/12/2017). La Soprintendenza ritiene che per la localizzazione di autorimesse e parcheggi e l'uso di energie rinnovabili sarebbe opportuno incentivare il recupero di strutture esistenti in stato di abbandono, con l'installazione del fotovoltaico sulle coperture al fine di contenere il consumo di suolo e auspica azioni finalizzate alla riqualificazione dei paesaggi urbani ed extraurbani attraversati dalla rete delle infrastrutture; la scelta delle nuove infrastrutture dovrà escludere possibili impatti diretti e indiretti sui beni tutelati dal D.lgs. 42/2004.
- ID 12873648 del 22/12/2017 della Regione Marche – Posizione di Funzione Difesa del Suolo e della Costa – Autorità di Bacino del Distretto dell'Appennino centrale. La Posizione di Funzione ritiene, per quanto di competenza, che il Piano non determini interferenza con gli aspetti ambientali, ma suggerisce comunque un approfondimento preliminare sulle eventuali interferenze tra l'ubicazione dei punti della rete infrastrutturale della mobilità con le aree in dissesto idrogeologico censite nel PAI - Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale e dei relativi aggiornamenti.
- Prot. 4490 del 27/12/2017 dell'Unione Montana Esino-Frasassi (prot. regionale 1306410 del 29/12/2017). L'Unione Montana per quanto di competenza rileva che il Piano non presenta dal punto di vista ambientale e paesaggistico interferenze o criticità in quanto il suo ambito di applicazione ricade nelle aree maggiormente urbanizzate, non ricomprende i siti della Rete Natura 2000 e ha come obiettivo la sostenibilità ambientale.
- Prot. 47128 del 29/12/2017 dell'ARPAM – Direttore del Dipartimento di Ancona (prot. regionale 1306416 del 29/12/2017) non formula osservazioni né per la matrice aria, né per la matrice rifiuti e suolo, ma richiama tutta la normativazione nazionale e regionale in materia di classificazione acustica del territorio, di valutazione previsionale di impatto acustico e di rumorosità dei cantieri.



- Prot. 3595 del 29/12/2017 dell'Unione Montana dei Sibillini (prot. regionale 7645 del 03/01/2018). L'Unione Montana ritiene che il Piano non presenti dal punto di vista ambientale e paesaggistico interferenze o criticità, in quanto trova il suo ambito di applicazione solo nelle aree maggiormente urbanizzate, non ricomprende i siti della Rete Natura 2000 e ha come obiettivo la sostenibilità ambientale.
- Prot. 136 del 16/01/2018 dell'Unione Montana del Tronto e Valfluvione (parere pervenuto oltre la scadenza - prot. regionale 0061286 del 16/01/2018). L'Unione Montana ritiene che il Piano non presenti dal punto di vista ambientale e paesaggistico interferenze o criticità, interessa direttamente solo le aree maggiormente urbanizzate, non ricomprende i siti della Rete Natura 2000 e ha come obiettivo la sostenibilità ambientale.
- Prot. 1598 del 17/01/2018 dell'ARPAM Dipartimento Provinciale di Pesaro (parere pervenuto oltre la scadenza - prot. regionale 0065323 del 17/01/2018). Il Dipartimento di Pesaro precisa che è a disposizione per fornire quanto richiesto in seguito alla formulazione di quesiti specifici in relazione all'individuazione, da parte degli uffici preposti dell'autorità competente, di particolari criticità in relazione ad una o più matrici ambientali.

Nel complesso tali pareri sono concordi nel ritenere che l'attuazione del Piano non possa comportare effetti negativi nei confronti dell'ambiente e del paesaggio, alcuni specificano che la non assoggettabilità è condizionata al recepimento di particolari indicazioni volte ad evitare impatti negativi o comunque interferenze con gli elementi e gli ambiti di rispettiva tutela. Pertanto, concordando con tali indicazioni e constatando che l'installazione di IdR non rientra nel campo di applicazione della VIA – Valutazione di Impatto Ambientale, occorre in questa sede impartire opportune prescrizioni affinché tali impatti siano esclusi già alla fonte.

## ESITO

Il Piano prevede incentivi finanziari, agevolazioni fiscali e altri interventi finalizzati alla realizzazione della mobilità elettrica ed è quindi in linea con le strategie europee e nazionali in materia di contrasto ai cambiamenti climatici e riduzione degli inquinamenti atmosferici (cfr. Direttiva 2008/50/CE *relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa* recepita con D.lgs. 155/2010 - Direttiva 2009/28/CE *sulla promozione dell'uso di energia da fonti rinnovabili - Roadmap per un uso efficiente delle risorse in Europa* COM(2011)571 definitivo, pag. 22 – 7° *Programma di azione per l'ambiente* Decisione 1386/2013/UE, punto 45 dell'Allegato – Direttiva (UE) 2016/2284 *concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici* – ecc.).

Quest'ufficio, sulla base della propria valutazione e dei pareri forniti dagli SCA, ritiene che il Piano non sia assoggettabile a VAS a condizione che, nella fase di predisposizione degli atti per la concessione dei contributi finalizzati alla realizzazione della rete delle Infrastrutture di Ricarica, vengano recepite le prescrizioni riportate nell'Allegato 1.

I dati del monitoraggio del Piano potranno essere utilizzati anche nell'ambito monitoraggio del *Piano regionale di mantenimento e risanamento della qualità dell'aria ambiente* e del *PEAR 2020 Piano Energetico Ambientale Regionale*, vista la coincidenza degli argomenti trattati e delle azioni in essi previste. A tal fine occorre che tali dati siano inviati alla Posizione di Funzione Qualità dell'aria, bonifiche, fonti energetiche e rifiuti, che attualmente rappresenta l'Autorità procedente per entrambi i piani.

Il presente atto dovrà essere trasmesso, per opportuna conoscenza, anche alla Posizione di Funzione Bilancio e programmazione nazionale e comunitaria in relazione al finanziamento previsto per la mobilità sostenibile da parte del POR FESR 2014-2020.

Si attesta l'avvenuta verifica dell'inesistenza di situazioni anche potenziali di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 6 bis della L. 241/1990.

Il responsabile del procedimento  
*Fulvio Tosi*

Documento informatico firmato digitalmente



## **ALLEGATI**

Sì

### **ALLEGATO 1 - PRESCRIZIONI**

1. Inserire, quale criterio di selezione nella concessione di contributi per le IdR - Infrastrutture di Ricarica, i progetti che garantiscono l'approvvigionamento di energia elettrica da fonti rinnovabili.
2. Inserire, quale criterio di selezione nella concessione di contributi per le IdR - Infrastrutture di Ricarica, i progetti che prevedono il recupero di strutture esistenti in stato di abbandono e/o la realizzazione di impianti a verde urbano.
3. Escludere i progetti le cui localizzazioni contrastano con le tutele previste dal D.lgs. 42/2004 e ricadono nelle aree in dissesto idrogeologico.
4. Richiedere che nei progetti si tenga conto della normativa nazionale e regionale in materia di classificazione acustica del territorio, di valutazione previsionale di impatto acustico e di rumorosità dei cantieri.
5. I dati del monitoraggio dovranno essere trasmessi alle Autorità procedenti del Piano regionale di mantenimento e risanamento della qualità dell'aria e del PEAR 2020 Piano Energetico Ambientale Regionale.

