



REGIONE MARCHE

GIUNTA REGIONALE

SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO
P.F. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, LOGISTICA E VIABILITÀ

Piano eMobility ReMa:
Valutazione Ambientale Strategica
ai sensi del D.lgs. 152/06

Rapporto Preliminare

Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche (eMobilityReMa)

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Verifica di assoggettabilità
ai sensi del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii

RAPPORTO PRELIMINARE

di cui al comma 1 dell'art 12 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.



Sommario

1	INTRODUZIONE	3
1.1	Normativa di riferimento e scopo del documento	3
1.2	Assoggettabilità a VAS del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione MARCHE (eMobilityReMa).....	4
1.3	Fasi e soggetti coinvolti nella consultazione preliminare	4
2	RAPPORTO PRELIMINARE	5
2.1	Descrizione di sintesi del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche	5
2.2	L'ambito di influenza del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche.....	7
2.3	Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale.....	8
2.4	Individuazione dei possibili impatti ambientali	8
2.5	Proposta dei possibili soggetti da consultare (SCA).....	8
3	CONCLUSIONI.....	10



1 INTRODUZIONE

1.1 Normativa di riferimento e scopo del documento

La normativa di riferimento per l'elaborazione del **Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione MARCHE (eMobilityReMa)** è costituita da:

- **Legge del 7 agosto 2012, n. 134** recante "Misure urgenti per la crescita del Paese", 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;
- **Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE)**, redatto ai sensi dell'articolo 17-Septies ed approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 26 settembre 2014, è il principali documenti di programmazione nazionale per lo sviluppo della mobilità elettrica.

La normativa di riferimento per la **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** è costituita dal D.lgs. 152/06 recante "Norme in Materia Ambientale", a livello regionale, dalla Legge regionale 12 giugno 2007, n.6 "(.)Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000", Capo II "Valutazione Ambientale Strategica" e DGR 1813 del 21 dicembre 2010 "Aggiornamento delle Linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica di cui alla DGR 1400/2008 (...)".

In particolare il D.lgs. 152/06 e le linee guida regionali prevedono che venga effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del citato decreto;

La VAS, ai sensi dell'art 11 del D.lgs. 152/06, è avviata dall'autorità procedente e comprende:

- a) la verifica di assoggettabilità, se necessaria;
- b) l'elaborazione del Rapporto Ambientale (RA);
- c) lo svolgimento di consultazioni;
- d) la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;
- e) la decisione;
- f) l'informazione sulla decisione;
- g) il monitoraggio.

La definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (RA) deve avvenire, ai sensi del punto 2.3 delle Linee Guida Regionali, attraverso una consultazione avviata, già nelle fasi preliminari, che chiameremo di seguito "consultazione preliminare", dall'Autorità Procedente con l'Autorità Competente e gli altri Soggetti Competenti in materia Ambientale (di seguito chiamati SCA) sulla base di un rapporto preliminare contenente indicazioni sui possibili effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano o Programma.

In particolare, il presente rapporto preliminare ha lo scopo di illustrare, ai fini della condivisione con le autorità consultate:



- l'ambito di intervento settoriale e geografico della variante in analisi;
- il quadro pianificatorio e programmatico;
- l'ambito di influenza ambientale e territoriale l'approccio e il livello di dettaglio con cui verrà analizzato e gli strumenti che si intendono impiegare a tal proposito;
- gli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti;
- l'individuazione preliminare degli effetti ambientali significativi.

L'individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale che vengono invitati a dare la propria opinione sulla portata e sul livello di dettaglio del Rapporto Ambientale, avviene in collaborazione tra autorità competente e procedente.

1.2 Assoggettabilità a VAS del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione MARCHE (eMobilityReMa)

Per verificare l'assoggettabilità del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche è necessario vedere se il Piano possiede le caratteristiche elencate all'art.6 del D.lgs. 152/2006 vigente.

Il Piano rientra tra quelli elencati al comma 3 bis del citato articolo in quanto, è elaborato per il settore trasporti ed il quadro di riferimento per l'autorizzazione degli interventi programmati, non presume procedure di VIA e/o valutazioni di incidenza.

Inoltre, l'attuazione del Piano, prevede, a livello ambientale, ricadute positive su tutto il territorio regionale, interessa direttamente solo le aree maggiormente urbanizzate della Regione e non ricomprende i siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, né i siti della Rete Natura 2000.

Recentemente, l'Assemblea Legislativa Regionale ha approvato, con DACR n. 42 del 20 dicembre 2016, il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR 2020), all'interno dello stesso vengono date specifiche indicazioni rispetto allo sviluppo della mobilità elettrica nel territorio regionale. Nel parere di VAS del PEAR ed in particolare nelle "Controdeduzioni alle osservazioni" dello stesso viene fatto esplicito riferimento al Piano Nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNire) nei termini di favorire fattivamente la mobilità elettrica.

Tali indicazioni sono state accolte e recepite nella Relazione del PEAR e successivamente incluse nella proposta di "Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche" (cfr. par. 5.2.3 Analisi energetica), oggetto del presente Rapporto Preliminare.

1.3 Fasi e soggetti coinvolti nella consultazione preliminare

I soggetti coinvolti nella VAS sono così definiti (art. 5 del D.lgs. 152/06):

- **autorità procedente:** la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma;
- **autorità competente:** la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato nella procedura di VAS;



- **soggetti competenti in materia ambientale (SCA):** le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano o programma.

Nella procedura di VAS applicata al Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche risulta che:

- o L'**autorità procedente** è la Giunta Regionale, Posizione di Funzione "Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità", del Servizio Tutela, Gestione e Assetto del territorio della Giunta Regionale;
- o L'**autorità competente** è la Giunta Regionale, Posizione di Funzione "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali e Protezione Naturalistica", del Servizio Tutela, Gestione e Assetto del territorio della Giunta Regionale;

La "**consultazione preliminare**" di cui all'art. 12 del D.lgs 152/06 e al punto 2.2 delle Linee guida regionali prevede che:

- 1) La P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità, in qualità di autorità procedente, predisponga il rapporto preliminare relativo al Piano in oggetto e l'elenco degli SCA che intende consultare e che trasmetta tali documenti alla PF Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali e Protezione Naturalistica (autorità competente), anche su supporto informatico. La trasmissione costituisce istanza di avvio del procedimento.
- 2) La P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali e Protezione Naturalistica comunichi alla P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e Viabilità, eventuali modifiche o integrazioni all'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale o manifesti la propria condivisione entro 15 gg dalla ricezione del rapporto preliminare di cui al punto 1);
- 3) Entro 15 giorni dal ricevimento del Rapporto preliminare e della proposta di SCA, l'autorità competente approvi, modifichi e/o integri, eventualmente coinvolgendo l'ARPAM, l'elenco di tutti gli SCA che devono essere consultati e trasmetta loro il rapporto preliminare su supporto informatico, invitandoli ad esprimere un parere, entro 30 giorni, sia all'autorità competente che all'autorità procedente.

Il comma 4 dell'art. 12 del D.lgs. 152/06 e il punto 2.2.1 e) delle Linee guida regionali, prevede che le consultazioni preliminari si concludano entro un tempo massimo di 90 giorni dall'invio del rapporto preliminare, salvo quanto diversamente concordato.

I 90 giorni decorrono dalla data di acquisizione da parte dell'Autorità competente del rapporto preliminare e dell'elenco degli SCA. L'art 9, comma 2, del D.lgs. 152/06 e il punto 2.3.5 delle linee guida regionali attribuisce all'autorità competente la facoltà di indire una apposita Conferenza di Servizio ai sensi dell'art. 14 e successivi della legge 241/90, al fine di acquisire i pareri delle altre autorità pubbliche interessate.

2 RAPPORTO PRELIMINARE

2.1 Descrizione di sintesi del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche

Il Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche si propone, in linea con il contesto normativo europeo e nazionale, di identificare le diverse azioni regionali necessarie a supportare la creazione di una rete infrastrutturale di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica (colonnine



di ricarica) e delle policy normative, organizzative e finanziarie per lo sviluppo diffuso di una mobilità elettrica, sostenibile e ad emissioni zero.

reti infrastrutturali

Il Piano è strutturato in tre fasi fondamentali:

- **Fase 1**, relativa all'inquadramento normativo, dello stato dell'arte comunitario, nazionale e regionale della mobilità elettrica,
- **Fase 2**, relativa all'individuazione delle caratteristiche di sviluppo della rete di ricarica regionale, comprensive dei requisiti tecnici e dei possibili modelli di gestione della rete di ricarica,
- **Fase 3**, relativa all'identificazione delle misure di attuazione per la diffusione della mobilità elettrica, stime e scenari economici, oltre che alcune disposizioni per gli enti locali per una realizzazione coerente e coordinate delle Infrastrutture di ricarica sul territorio regionale.

Di seguito si ripropone l'indice di massima disponibile al momento attuale, con il dettaglio delle parti in cui è analizzato il contesto regionale rispetto alla mobilità ed all'ambiente.

Tabella 1. Indice del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche.

1	Introduzione
2	Inquadramento normativo
3	La mobilità elettrica in Europa e in Italia
4	Contesto di riferimento regionale <i>Analisi demografica, socio-territoriale ed economica - Inquadramento territoriale - Analisi demografica - Analisi socio-economica - Analisi della mobilità - Dati di contesto della mobilità regionale - Caratteristiche degli spostamenti - Il parco veicoli endotermico ed elettrico</i>
5	Lo stato dell'arte della mobilità elettrica sul territorio regionale <i>Le infrastrutture di ricarica presenti sul territorio regionale - Quadro normativo - La normativa regionale e le iniziative intraprese da amministrazioni locali - Analisi ambientale - Analisi energetica</i>
6	Integrazione e sviluppo della rete regionale delle infrastrutture di ricarica
7	Le modalità di ricarica e le caratteristiche delle infrastrutture di ricarica
8	Misure di attuazione per lo sviluppo della mobilità elettrica
9	Disposizioni per gli enti locali

Di seguito la sintesi degli obiettivi e le strategie del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche:

- **Dotazione minima di punti di ricarica accessibili al pubblico** di cui la Regione dovrà dotarsi entro il 2020: n. **350**;
- **Distribuzione orientativa** sui diversi territori provinciali:
 - o Provincia di *Ancona*: circa *110* punti di ricarica



- Provincia di *Pesaro e Urbino*: circa 80 punti di ricarica
- Provincia di *Macerata*: circa 70 punti di ricarica
- Provincia di *Ascoli Piceno*: circa 50 punti di ricarica
- Provincia di *Fermo*: circa 40 punti di ricarica

Lo Scenario Evolutivo previsto dal Piano per lo sviluppo di una rete di ricarica regionale, intesa come installazione di infrastrutture di ricarica che non determinerà nuove linee di distribuzione, segue le logiche del PNire e si sviluppa su quattro filoni tematici:

1. Infrastrutture di ricarica Pubbliche: Installazione di Infrastrutture di ricarica in ambito pubblico;
2. Impianti distribuzione Carburante: Ammodernamento di impianti di distribuzione del carburante, attraverso l'inserimento dei servizi di ricarica per veicoli elettrici;
3. Infrastrutture di Ricarica Private: Si intende agevolare tutti i cittadini della Regione che dimostrano di avere un mezzo alimentato ad energia elettrica o che ne acquisteranno uno in un periodo di tempo breve e comunque documentabile. Agevolazioni anche per installazione di sistema di ricarica elettrica per aziende private, consorzio taxi, ecc.
4. Infrastrutture di Ricarica Private ma accessibili al Pubblico: realizzazione di punti di ricarica presso grandi Centri Commerciali, strutture ricreativo/commerciali, che assicurano l'accesso al punto di ricarica a qualsiasi utente, oltre che garantiscono l'applicazione di standard tecnologici fissati a livello nazionale e comunitario.

In rispetto a quanto stabilito dalle normative europee e nazionali ed allo scopo di ottimizzare la fruibilità delle infrastrutture di ricarica, il Piano prevede che nella scelta della localizzazione dei punti di ricarica si debbano i seguenti criteri:

- l'infrastrutturazione delle aree urbane e metropolitane deve prevedere un congruo rapporto tra le infrastrutture residenziali e quelle accessibili al pubblico;
- al fine di minimizzare l'impatto sull'utilizzo del suolo pubblico ogni infrastruttura di ricarica, fatte salve le capacità della rete elettrica presente, dovrà permettere la ricarica simultanea di almeno due veicoli;
- in caso di nuova costruzione tale predisposizione dovrà essere indicata in sede di progetto e garantire una percentuale dei posti dedicati ai veicoli elettrici pari almeno al 5% del numero complessivo dei posti messi a disposizione;
- per tutte le autorimesse, parcheggi privati e pubblici e nello specifico per la Grande Distribuzione Organizzata, dei Centri Commerciali e dei Cinema si auspica la predisposizione di un numero adeguato di stalli da allestire con sistemi di ricarica.

2.2 L'ambito di influenza del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica nella Regione Marche

Dal punto di vista ambientale e paesaggistico per il Piano non si evidenziano interferenze o criticità in quanto lo stesso trova il suo ambito di applicazione nelle aree urbanizzate del territorio regionale.

Pertanto l'ambito di influenza ambientale non determina impatti significativi sull'ambiente, se non quelli positivi, consistenti nella riduzione delle emissioni.



2.3 Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale

La messa a punto di una rete per la ricarica di veicoli elettrici, elemento centrale del Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica, è una delle azioni determinanti per supportare la sostenibilità ambientale che rientra in una visione di più ampio respiro e che, in linea con le direttive europee, riguarda l'abbattimento delle emissioni di CO₂ del 20% entro l'anno 2020. Il Piano è in linea con quanto previsto dalle Strategie europee "Europa 2020" e "Trasporti 2050" che hanno come priorità fondamentali rispettivamente una "crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva" e una "politica dei trasporti competitiva e sostenibile" e con le priorità d'investimento dei **fondi SIE** (FESR) che attraverso l'Obiettivo Tematico 4 stabilisce di "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio".

L'obiettivo specifico del Piano è quello di individuare un percorso graduale che traguardi inizialmente la realizzazione di una rete di ricarica minima per poi arrivare a garantire una capillare disponibilità di punti di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica sul territorio regionale.

L'intero Piano ha come obiettivo ultimo la sostenibilità ambientale.

2.4 Individuazione dei possibili impatti ambientali

Il rapporto preliminare deve contenere una prima individuazione "dei possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano o programma" (art. 12, comma 1, D.lgs. 152/2006).

L'attuazione delle misure previste dal Piano in oggetto, porterebbe all'incremento dei veicoli a zero emissioni circolanti, determinando potenziali effetti positivi sull'ambiente dell'intero territorio regionale. Infatti una maggiore diffusione dei veicoli elettrici contribuirebbe alla **riduzione delle emissioni di CO₂** (che per i veicoli a combustione interna comporta consumi di 95gCO₂/km).

Le emissioni inquinanti dei mezzi di trasporto tradizionali hanno un serio impatto sulla salute dei cittadini, e quindi sulla qualità della vita nelle città, dal momento che gli agenti inquinanti vengono emessi nel punto di uso dei veicoli con motore a combustione interna. Al contrario, i veicoli elettrici sono caratterizzati da zero emissioni a livello locale (particolato e NO₂) e da notevoli vantaggi anche in termini di inquinamento acustico. Tali veicoli hanno il potenziale di migliorare drasticamente, e in un arco di tempo relativamente breve, la qualità dell'aria in ambiente urbano. Rispetto alle considerazioni circa alle emissioni prodotte nelle centrali termo-elettriche (fonte comunque necessaria alla rete infrastrutturale delle colonnine di ricarica) è importante sottolineare che quest'ultime sono sicuramente più efficienti e più controllate dei singoli motori dei veicoli (ma soprattutto non a diretto contatto con le persone), e che, come anche suggerito dal PEAR 2020, una delle previsioni è quella di poter alimentare parte della rete infrastrutturale con le energie rinnovabili, attraverso l'uso del fotovoltaico.

Relativamente ad un possibile collegamento tra l'esposizione ai campi elettromagnetici e la mobilità elettrica (rispetto ai veicoli elettrici più che alle infrastrutture di ricarica); recenti studi hanno accertato che i possibili campi magnetici rientrano abbondantemente nei limiti di valutazione previsti.

2.5 Proposta dei possibili soggetti da consultare (SCA)

Si propone di coinvolgere nella verifica di assoggettabilità a VAS i seguenti SCA, che si ritiene opportuno consultare in quanto, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano o programma.



-
- **MATT- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare**
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
DGSalvaguardia.Ambientale@pec.minambiente.it
 - **Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per le Marche**
mbac-sr-mar@mailcert.beniculturali.it
 - **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche**
mbac-sabap-mar@mailcert.beniculturali.it
 - **Provincia di Ancona**
provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it
 - **Provincia di Ascoli Piceno**
provincia.ascoli@emarche.it
 - **Provincia di Fermo**
provincia.fermo@emarche.it
 - **Provincia di Macerata**
provincia.macerata@legalmail.it
 - **Provincia di Pesaro e Urbino**
provincia.pesarourbino@emarche.it
 - **A.N.C.I Marche**
segreteria.ancimarche@pec-legal.it
direzione.ancimarche@pec-legal.it
 - **Unione Montana del Montefeltro**
unionemontanamontefeltro@emarche.it
 - **Unione Montana dell'Alto e Medio Metauro**
cm.altoemediometauro@emarche.it
 - **Unione Montana del Catria e Nerone**
cm.cagli@emarche.it
 - **Unione Montana dell'Esino-Frasassi**
cm.fabriano@emarche.it
 - **Unione Montana di San Severino Marche**
umpotenzaesino@emarche.it
 - **Unione Montana Marca di Camerino**
unionemarcadicamerino@emarche.it
 - **Unione Montana dei Monti Azzurri**
montiazzurri@pec.it
 - **Unione Montana dei Sibillini**
unione.sibillini@emarche.it
 - **Unione Montana del Tronto e Valfluvione**
um.tronto@emarche.it
 - **Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale**
bacinotevere@pec.abtevere.it
-



- **REGIONE MARCHE**
 - **Posizione di funzione Innovazione, Ricerca e Competitività**
 - **Posizione di funzione Urbanistica, Paesaggio ed informazioni territoriali**
 - **Posizione di funzione Difesa del suolo e della costa**
 - **Posizione di funzione Tutela del territorio di Pesaro-Urbino**
 - **Posizione di funzione Tutela delle acque e tutela del territorio di Ancona**
 - **Posizione di funzione Tutela del territorio di Macerata**
 - **Posizione di funzione Tutela del territorio di Fermo**
 - **Posizione di funzione Tutela del territorio di Ascoli Piceno**
 - **Posizione di funzione Qualità dell'aria, bonifiche, fonti energetiche e rifiuti**
 - **Posizione di funzione Biodiversità e Rete ecologica regionale**
 - **Posizione di funzione Beni e attività culturali**
- **Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche (ARPAM)**

3 CONCLUSIONI

Il Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica non presenta rilevanti elementi di interazione con l'ambiente e non introduce azioni o misure che possono comportare effetti negativi significativi sullo stesso. Le previsioni in esso contenute risultano anzi favorire il miglioramento della qualità ambientale del territorio marchigiano