

Mobility Engineering Day

«La strategia regionale per favorire la mobilità elettrica nell'ambito dei piani nazionali»

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

**Arch. Michela Ferroni
*P.O. Mobilità sostenibile e attuazione interventi POR FESR e FSC***

Facoltà di Ingegneria - Ancona 10 Maggio 2019

P.F. Trasporto pubblico locale, Logistica e Viabilità

attività principali:

- Programmazione e gestione del **Trasporto Pubblico Locale** e di **320 km di strade**
- Promozione azioni per lo **sviluppo di forme sostenibili della mobilità** da attuare in stretta sinergia con gli Enti locali
- Gestione dei fondi regionali, statali ed europei, destinati al settore del **trasporto, logistica, viabilità e della mobilità**
- Incaricata dell'attuazione, nell'ambito del POR FESR Marche 2014/2020, delle Azioni nel settore del trasporto che concorrono a sostenere la **transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio**
- **Indirizza e supporta le politiche urbane del trasporto, in coerenza con quelle regionali, nazionali ed europee.**



Il **settore dei trasporti** costituisce uno dei pilastri della politica comune dell'Unione Europea e lo **sviluppo di reti di trasporto** rappresenta un fondamento delle società moderne ed evolute, dove economia e crescita dipendono molto anche dal livello di integrazione di tali reti.

La **sfida** è quella di individuare un migliore **modello di governance trasportistica da realizzare per favorire lo spostamento di persone e merci attraverso il ricorso a sistemi più ecologici ed all'intermodalità**

Indirizza e supporta le politiche urbane del trasporto, in coerenza con quelle regionali, nazionali ed europee.

Nell'ambito di tale attività è stato definito il

Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica in Regione MARCHE eMobility ReMa

Il Piano è stato approvato dal Consiglio Regionale con DACR n. 75 del 17 luglio 2018.

I riferimenti normativi del Piano sono:

Direttiva Europea 94/2014 del 22 ottobre
2014 sulla realizzazione di
un'infrastruttura per i combustibili
alternativi

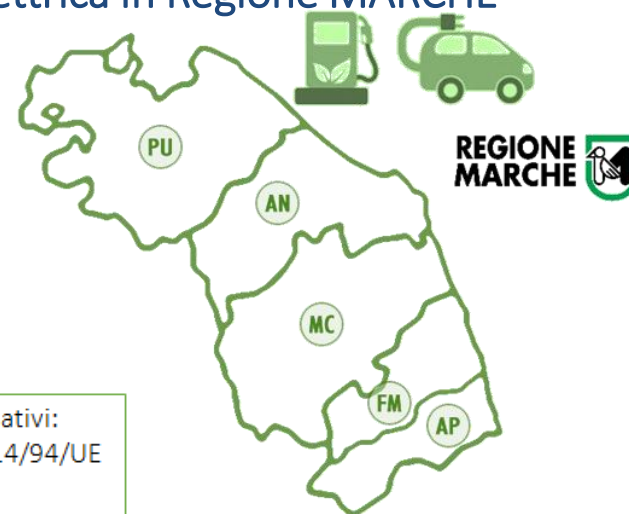


Infrastruttura per i combustibili alternativi:
Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE
D.lgs. 16/12/2016 n° 257
G.U. 13/01/2017

Legge 134/2012
Decreto Sviluppo bis



Aggiornamento del Piano Nazionale
Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati
ad energia Elettrica (PNire) **DPCM 18/04/2016**
G.U. 30/06/2016



La mobilità elettrica può e deve essere vista come elemento capace di rompere l'attuale modello "non sostenibile" di trasporto su strada, ed in grado di promuovere una "rivoluzione verde" per una mobilità più intelligente ed integrata con gli altri settori dell'economia, in particolare con il settore dell'energia.

Il PROSSIMO futuro dell'Automotive

Autonoma – Condivisa – Connessa - Elettrificata

A Autonomous

- EV vehicle architecture has a central control unit to facilitate autonomy
- Autonomous charging could add convenience



C Connected

- A connected EV ecosystem could increase the convenience of charging
- Connected car grid solutions could enable cost-effective load balancing

Automotive industry megatrends

S Shared

- Greater annual driving distances can offer a decisive TCO edge for EVs
- Some consumers may prefer access to multiple vehicle types over ownership (including EVs)



E lectrified

- Tightening emissions efficiency rules make EVs necessary to meet standards
- Lower battery costs improve EV economics

Driver di sviluppo dell'eMobility

Dall'analisi dei dati e delle esperienze a livello comunitario risulta con chiarezza che il maggior successo di diffusione della E-Mobility ha avuto luogo nei Paesi in cui è presente un mix dei seguenti fattori:

- 1. una capillare ed integrata rete di ricarica**
- 2. una estesa diffusione delle regole di circolazione locale**
- 3. una incentivazione economica all'acquisto dei veicoli** (*almeno in fase di avvio*)
- 4. un investimento in attività di ricerca e sviluppo sul tema**

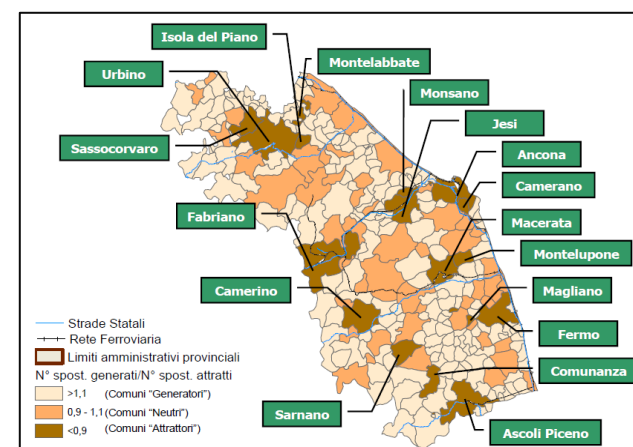
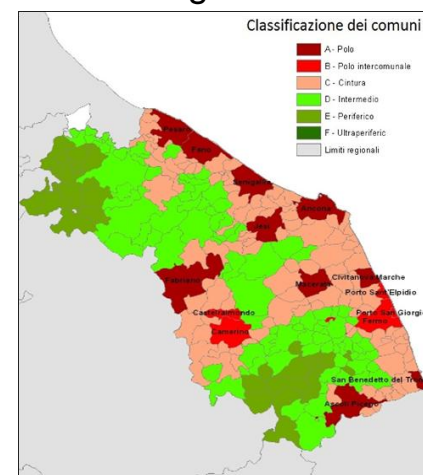
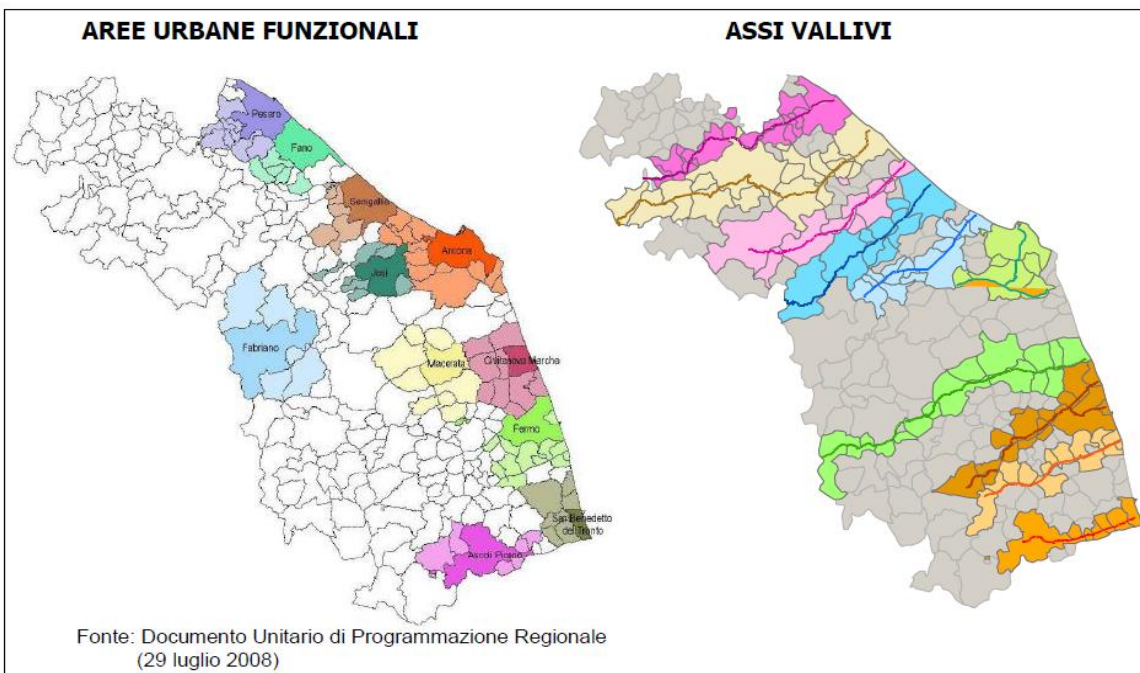
Piano per lo sviluppo e la diffusione della Mobilità Elettrica in Regione MARCHE eMobility ReMa

Lo schema dei contenuti del Piano

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

Le peculiarità regionali

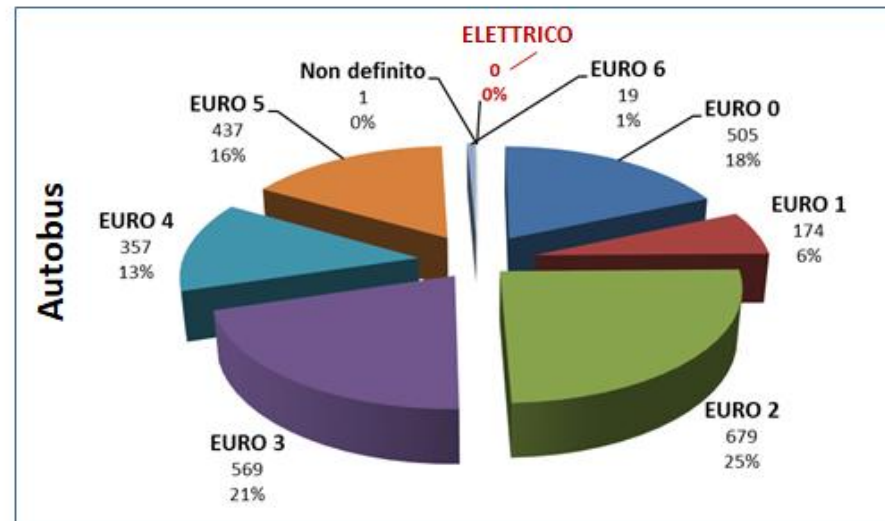
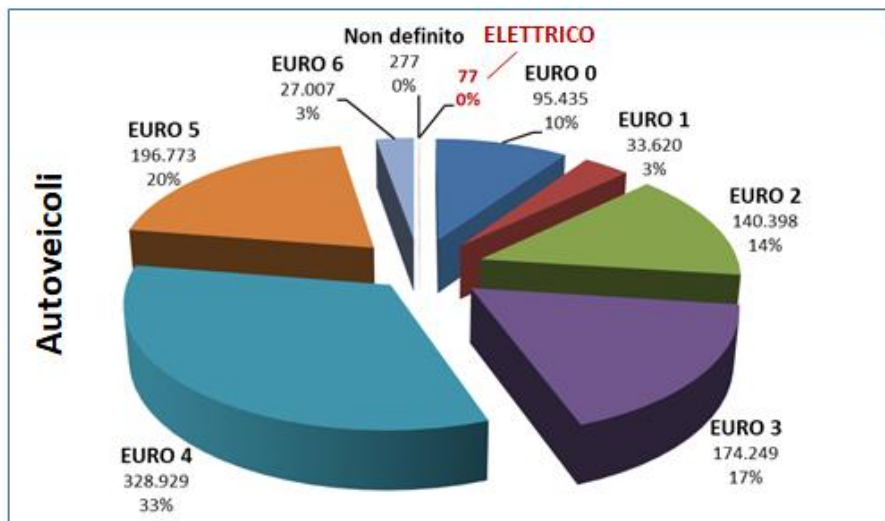
L'assetto demografico, economico e viario della regione si sviluppa sugli **assi vallivi** e sull'**asse litoraneo**, pertanto il disegno della rete di ricarica deve tenere conto di queste peculiarità oltre che delle **esigenze di spostamento con le regioni limitrofe**, garantendo quindi una infrastruttura interoperabile ed integrata.



Il parco veicolare (scenario 2017)

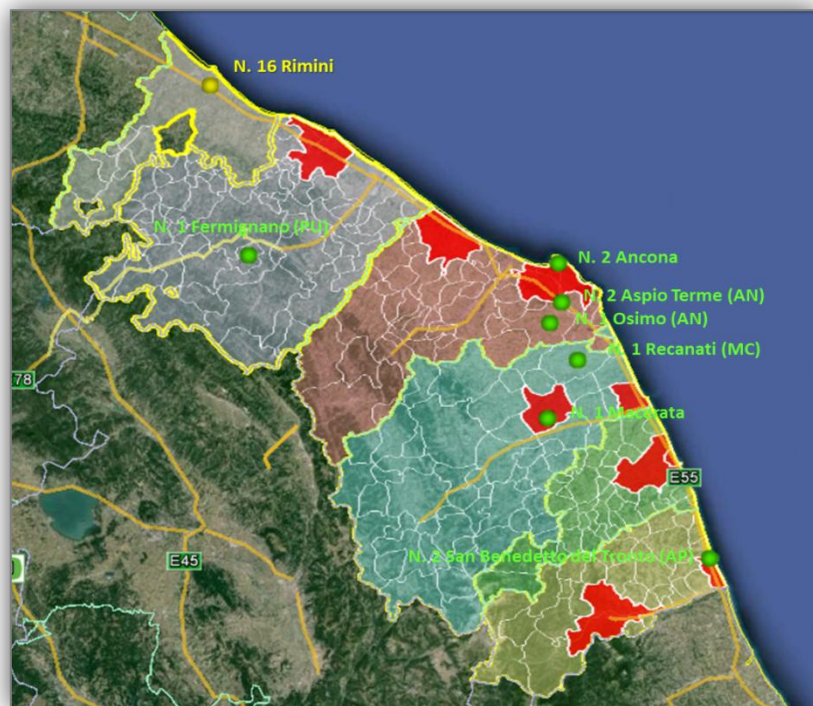
Il parco veicolare elettrico in Regione Marche è ancora esiguo.

Il parco è caratterizzato da un buon livello di sostituzione, pertanto nell'ambito dell'ammodernamento del parco potrà trovare spazio l'inserimento di veicoli a trazione elettrica e/o ibrida.



La rete infrastrutturale (scenario 2016)

Prendendo come riferimento lo scenario a inizio 2017, risulta che nella Regione Marche sono presenti 10 infrastrutture di ricarica (IdR), tutte del tipo normal power (a 2 prese ciascuna). Le province coinvolte sono complessivamente quattro (tutte ad esclusione di Fermo) per un totale di 20 punti di ricarica così distribuiti sul territorio.



Province	Scenario 2016	
	Infrastrutture di Ricarica (IdR)	Punti di Ricarica (PdR)
Ancona	5	10
Pesaro e Urbino	1	2
Macerata	2	4
Ascoli Piceno	2	4
Fermo	-	-
Totale	10	20

Tipologia	Comune	Location	Descrizione
Supercharger	Fano (PU)	Fano Supercharger	4 Superchargers, available 24/7
	Senigallia (AN)	Best Western Hotel Cristallo	1 Tesla Connector, up to 11kW
	San Marcello (AN)	Filodivino Foresteria e Cantina	2 Tesla Connectors, up to 22kW
Destinazione Charging	ANCONA	SeePort Hotel	2 Tesla Connector, up to 22kW
	Sirolo (AN)	Hotel Monteconero	1 Tesla Connector, up to 11kW
	Franca Villa d'Ete (FM)	Casal dei Fichi	1 Tesla Connector, up to 7kW
	Pedaso (FM)	Contea Dei Ciliegi	2 Tesla Connectors, up to 22kW

Sulla base di una ricognizione aggiornata in fase di approvazione del Piano, lo scenario, alla data di **maggio 2018**, vede la presenza nella Regione Marche di **28 IdR** pubbliche distribuite nelle 5 province (AN 11 IdR – AP 2 IdR – FM 1 IdR – MC 13 IdR – PU 1 IdR).

Il quadro di riferimento normativo regionale

Legge Regionale n. 35/2016 *“Disposizioni per la formazione del bilancio 2017/2019 della Regione Marche (legge di stabilità 2017)”*

Legge Regionale n. 39/2017 *“Disposizioni per la formazione del bilancio 2018/2020 della Regione Marche (legge di stabilità 2018)”*

AGEVOLAZIONI FISCALI PER I VEICOLI ELETTRICI E CON ALIMENTAZIONE IBRIDA

Con riferimento al quadro normativo regionale vigente, sia per il 2017 che per il 2018, la Regione, nell’ambito delle Leggi di Stabilità Regionali 2017 e 2018, ha previsto *“per i nuovi autoveicoli con alimentazione ibrida benzina-elettrica o gasolio-elettrica, inclusiva di alimentazione termica, o benzina-idrogeno immatricolati per la prima volta nel corso degli anni 2017 e 2018, l’esenzione dal pagamento della tassa automobilistica regionale per il primo periodo fisso e per le cinque annualità successive”*.

Al comma 2, art.6 della L. R. n. 35/2016, è stato stimato un minore gettito pari a 102.000,00 euro per ciascun esercizio del bilancio di previsione 2017/2019.

Piano Energetico Ambientale Regionale “PEAR 2020”

Il PEAR definisce le modalità con cui la Regione intende far fronte all’adeguamento della percentuale di energia rinnovabile sui consumi finali lordi proponendo una revisione della Strategia Energetica Regionale al 2020, alla luce del mutato contesto socio-economico. In particolare, i temi trattati riguardano principalmente il risparmio e l’efficienza energetica, la produzione di energia elettrica e la generazione distribuita, lo sviluppo e l’efficientamento delle infrastrutture energetiche di rete.

Il Piano propone diverse iniziative per la mobilità sostenibile (suggerite dal PEAR come misure che andrebbero recepite anche dal Piano Regionale dei Trasporti, in quanto ritenute prioritarie per rispettare i vincoli del Burden Sharing) ed in particolare di mobilità elettrica, che ben si adatterebbe alle esigenze di promozione turistica regionale e quindi agli obiettivi previsti dal Piano regionale del Turismo, favorendo in chiave sostenibile l’integrazione dell’offerta turistica costiera con quella dell’entroterra, e che qui si riportano:

- 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 autovetture 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);
- la realizzazione nelle città di parcheggi scambiatori periferici charging hub con copertura fotovoltaica e minieolico ad asse verticale, forniti di centraline di ricarica dei veicoli elettrici per car sharing/car pooling;
- il rinnovo o la riconversione ecosostenibile del parco veicoli per trasporto pubblico di piccola taglia (scuolabus, minibus in dotazione al TPL per le linee marginali e per il servizio turistico), mezzi elettrici di city logistic per la mobilità alternativa di persone e merci;
- **la realizzazione di punti di ricarica elettrica dovrà essere resa obbligatoria, intervenendo sulla normativa di settore, in caso di realizzazione di nuove aree di parcheggio e/o di nuove aree di rifornimento in caso di riqualificazione o manutenzione straordinaria delle stesse, partendo dalle aree che registrano criticità in termini di qualità dell’aria.**

Le previsioni di una rete di ricarica pubblica regionale

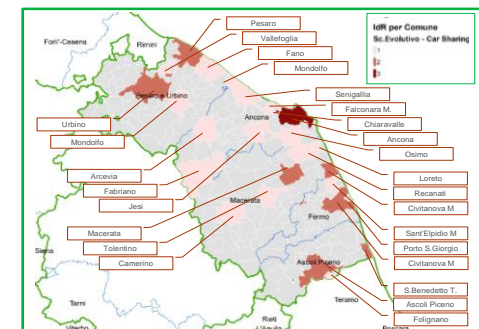
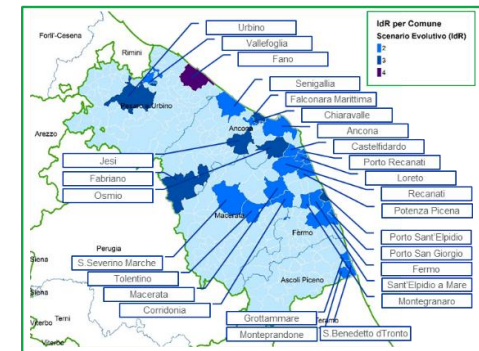
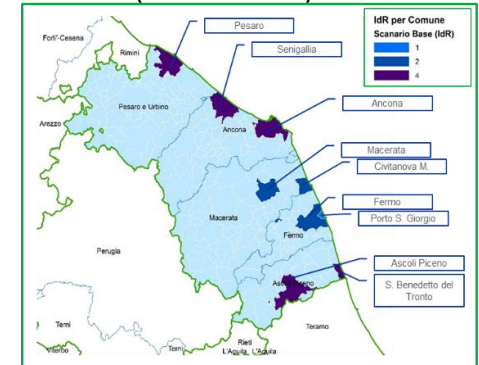
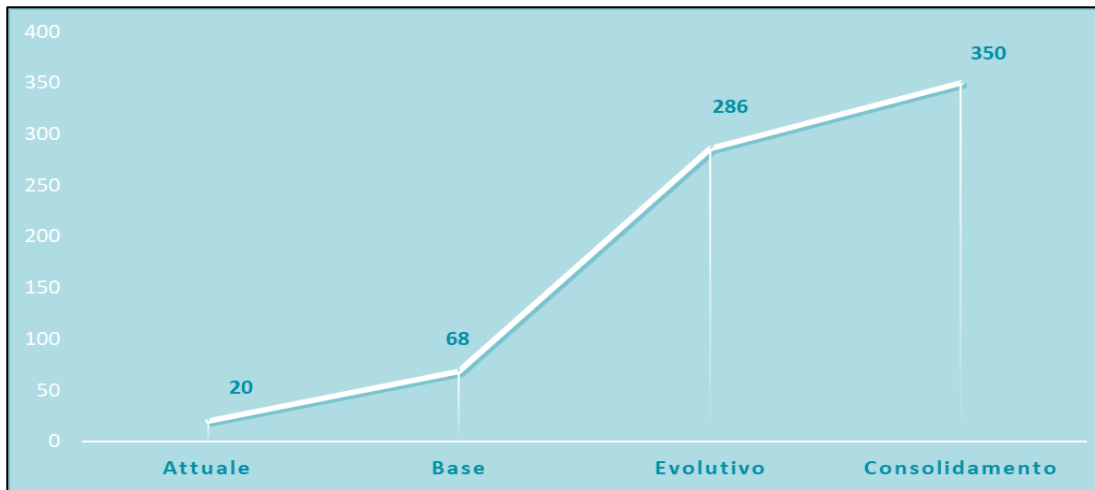
A partire dai dati dello scenario 2016/2017, considerando la popolazione attiva della regione, nonché la distribuzione geografica della popolazione residente, il Piano dimensiona una dotazione minima di circa **350 punti di ricarica accessibili al pubblico**, di cui la regione dovrà dotarsi entro il 2020, con la seguente distribuzione orientativa sui diversi territori provinciali:

- 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

Il Piano di sviluppo della rete elettrica

Lo sviluppo della rete di ricarica viene cadenzato in tre fasi:

- **scenario di base**, da implementarsi in un orizzonte temporale di *breve periodo* (1 - 2 anni)
- **lo scenario evolutivo**, da implementarsi nel *medio termine* (3 - 5 anni)
- **lo scenario di consolidamento**



Azioni del Piano

1. **Sviluppo Infrastrutture di ricarica (IdR):** l'ambito riguarda l'insieme delle misure atte allo sviluppo della rete infrastrutturale;
2. **Sviluppo Parco Veicolare:** riguarda le misure a sostegno dello sviluppo del parco elettrico, in termini di incentivi all'acquisto di nuovi veicoli (privati e flotte);
3. **Uso del Suolo:** è l'insieme agevolazioni di cui far disporre il veicolo elettrico, relative all'accessibilità territoriale e all'uso dell'infrastruttura stradale (ZTL, corsie preferenziali, sosta);
4. **Coinvolgimento e Partecipazione dell'Utenza:** è l'ambito delle misure direttamente rivolte all'utenza in termini di sensibilizzazione all'utilizzo della mobilità elettrica, e si declina in misure relative ad eventi di formazione, programmi di incentivi premianti sull'uso della mobilità elettrica (sia privata che attraverso le sue forme di servizi in sharing), ecc.;
5. **Ricerca e sviluppo:** è l'ambito delle misure a sostegno della ricerca e lo sviluppo di tecnologie e infrastrutture dedicate alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica;
6. **Monitoraggio:** sono misure volte al monitoraggio dell'efficienza e dell'efficacia delle azioni intraprese sui diversi ambiti ed il monitoraggio delle azioni previste dal D.lgs. 257/16.

Ciascuna **Misura**, potrà essere poi attuata attraverso una o più **Azioni**.

Tabella sinottica Ambiti di intervento/Misure e Azioni individuate come strategiche da Regione Marche

Ambiti di intervento	Misure	Azioni
1. Sviluppo Infrastrutture di ricarica	1. Idr Pubbliche	a. Sviluppo Idr a sostegno dei poli attrattori b. Sviluppo Idr a sostegno dei luoghi di studio e formazione c. Sviluppo Idr a sostegno dei luoghi del turismo d. Sviluppo Idr dedicate al trasporto delle merci
	2. Idr Private accessibili al pubblico	a. Sviluppo e/o ammodernamento aree di distributori di carburante b. Sviluppo Idr presso poli commerciali, ricettivi o ricreativi
	3. Idr Private ad accesso privato	a. Sviluppo Idr a servizio di grandi aziende o consorzi b. Sviluppo Idr a servizio del TPL c. Sviluppo Idr per la ricarica domestica
	4. Idr per Car-Sharing Regionale	a. Progetto regionale
2. Sviluppo Parco Veicolare	1. Sviluppo flotte pubbliche	a. Conversione flotte servizi di pubblica utilità e parco veicoli della pubblica amministrazione b. Contributo acquisto bus elettrici
	2. Sviluppo flotte private	a. Contributo fisso per veicolo acquistato b. Estensione dell'esenzione della tassa di circolazione
3. Uso del Suolo	1. Agevolazioni in ambito urbano per i veicoli alimentati ad energia elettrica	a. Accesso alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) b. Esenzione pagamento della sosta
	2. Uso del suolo pubblico per fini pubblici	a. Concessione gratuita dell'occupazione suolo pubblico
4. Coinvolgimento e Partecipazione dell'Utenza	1. Fruibilità dei servizi di ricarica	a. Promozione di politiche di mobilità elettrica nell'ambito di strutture di Mobility Management b. Servizi informativi in tempo reale sullo stato delle IdR c. Sostegno per l'introduzione di sistemi di rilevazione dell'occupazione dello stallo
	2. Partecipazione	a. Sostegno all'organizzazione di eventi formativi e di condivisione della mobilità elettrica b. Messa a punto di sistemi premianti basati sull'accumulo di EcoPoint
5. Ricerca e sviluppo	1. Sistemi innovativi di ricarica	a. Promozione della ricerca e dello sviluppo per sistemi innovativi di ricarica per veicoli elettrici
6. Monitoraggio	1. Monitoraggio azioni intraprese	a. Azione di monitoraggio mirata alla verifica dell'efficienza e dell'efficacia delle azioni intraprese con l'attuazione delle Misure sopra descritte, anche con supporti IT. a. Introduzione di agevolazioni per i titolari ed i gestori degli impianti di distribuzione del carburante per l'ammodernamento degli impianti b. Adeguamento normativo su predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di IdR per gli edifici di nuova costruzione (rif. Art 15 comma 1 del Dlgs 257/2016). c. Presentazione di un progetto da parte di tutti gli impianti di distribuzione di carburante stradali al fine di dotarsi di IdR elettrica o distribuzione di GNC o GNL (rif. Art 18 comma 3 e 4 del Dlgs 257/2016). d. Presentazione da parte dei concessionari autostradali di un piano di diffusione dei servizi di ricarica elettrica, di GNC e GNL (rif. Art 18 comma 5 del Dlgs 257/2016). e. Obbligo per le PA, gli enti locali, le regioni dell'acquisto di almeno il 25% di veicoli a GNC, GNL e veicoli elettrici al momento di sostituzione del parco vetture/autobus/mezzi per la pubblica utilità (rif. Art 18 comma 10 del Dlgs 257/2016). f. Integrazione nei Piani di settore di una sezione dedicata alla mobilità elettrica in linea con le disposizioni indicate nel Piano Nazionale e nel presente Piano
	2. Monitoraggio delle azioni previste dal D.lgs. 257/16 e PNire	
	3. Monitoraggio adeguamenti normativi successivi	a. Contestualmente all'azione 6.1.a la Regione dovrà effettuare un monitoraggio anche degli adeguamenti/aggiornamenti che verranno introdotti con nuove leggi/normative di settore.

Le azioni previste dal Piano possono essere suddivise principalmente in due tipologie:

- **interventi DIRETTI**

gli interventi diretti sono l'insieme di 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 per poter incidere

- **interventi INDIRETTI**

Gli interventi indiretti sono l'insieme di azioni (come ad esempio *Estensione dell'esenzione della tassa di circolazione, Accesso alle Zone a Traffico Limitato, Esenzione pagamento della sosta e Promozione di politiche di mobilità elettrica nell'ambito di strutture di Mobility Management*) che non generano un costo diretto ma portano, inizialmente, un mancato introito economico 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, dovute all'impatto ambientale. Inoltre ad esempio, nel caso di accesso alle ZTL,

Le misure di tipo indiretto provocano sugli utenti che utilizzano il veicolo elettrico, un effetto positivo diretto sull'accessibilità alla porzione di territorio che in precedenza era sottoposto a tariffazione. Le agevolazioni negli ambiti urbani per i veicoli elettrici hanno la forza di rendere un veicolo elettrico altamente competitivo e possono inoltre generare un complessivo beneficio misurabile in termini di maggiore attrattività di quei Comuni che attuano tali misure, sul proprio territorio comunale.

Per tali azioni sono determinanti gli adeguamenti normativi, le posizioni unitarie individuate a livello regionale e le politiche delle singole amministrazioni comunali

OBIETTIVI E SCENARIO EVOLUTIVO L'impegno finanziario della Regione

FASE 0 - Progetto Pilota (in corso di attuazione):

“Rete di ricarica per i Capoluoghi e i principali comuni costieri marchigiani”

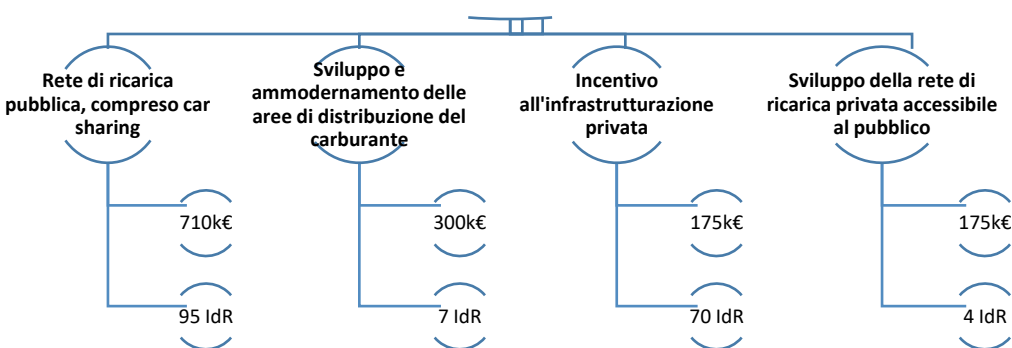
- 0.24 M€ - finanziamento MIT - PNire

FASE 1 - Programma Regionale (avvio 2019):

“Programma di sviluppo della rete di ricarica nel territorio marchigiano”

- 1,36 M€ di cui: 0,79 fondi FESR + 0,57 fondi PNire

PROGRAMMA REGIONALE (1,36 milioni di euro)



FASE 2 - Consolidamento (da attivare nel prossimo triennio):

- 2,6 M€ di cui: 1,1 fondi FESR/MIT + 1,5 risorse regionali

FASE 1 - Programma Regionale (avvio 2019):

Lo scenario di breve periodo prevede un investimento complessivo di circa 1,390 milioni di euro, di cui il 57% a valere sulle risorse del POR FESR Marche 2014-2020 ed il restante 43% a valere sulle risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Programma di sviluppo della Mobilità Elettrica della Regione Marche individua un mix di fattori che concorrono a creare le basi per la diffusione di veicoli alimentati ad energia elettrica. I fattori principali sono: una capillare ed integrata rete di ricarica, una estesa diffusione delle regole di circolazione locale ed una incentivazione all'acquisto dei veicoli

	A	B	C	D	Attività di comunicazione regionale	Importo complessivo	Ripartizione % totale co-finanziamento
TOTALE (€) <i>(progettazione, fornitura e installazione)</i>	712.500,00	280.000,00	27.500,00	360.000,00	10.378,78	1.390.378,78	
Contributo MIT (€)	249.375,00	140.000,00	13.750,00	180.000,00	10.378,78	593.503,78	43%
Contributo R.M. POR FESR Marche 2014/2020 (€)	463.125,00	140.000,00	13.750,00	180.000,00	-	796.875,00	57%
<i>Ripartizione % prevista dal programma ReMa</i>	51,2%	20,1%	2,0%	26,0%	0,7%	-	-

LEGENDA

- A. Infrastrutture di ricarica Pubbliche
- B. Impianti distribuzione Carburante
- C. Infrastrutture di ricarica Private
- D. Infrastrutture di ricarica Private accessibili al pubblico

PIANO INVESTIMENTI 2019/2021 (ex L.145/2018 e ex L.145/2018 e Patto di Solidarietà Nazionale)

Il Piano Investimenti 2019/2021, approvato con la recente L.R. n. 52/2018, ai sensi della Legge 145/2018, prevede investimenti pari a complessivi € 900.000,00, finalizzati all'assegnazione di **CONTRIBUTI AI COMUNI PER L'ACQUISTO DI MEZZI DI TRASPORTO ELETTRICI E SOSTENIBILI**

FASE 1 - Programma Regionale (avvio 2019):

AZIONE 14.3

“Sviluppo infrastrutture necessarie all’utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub”

INTERVENTO 14.3.2

Acquisto e installazione di colonnine di ricarica per mezzi elettrici pubblici e privati, alimentati anche da fonti alternative

Risorse assegnate: 0,75 M€

*Per concorrere alla riduzione delle emissioni e dell'assorbimento di carbonio si ritiene necessario cofinanziare **progetti che promuovano l'uso dei mezzi elettrici pubblici e privati, prevedendo altresì la realizzazione dei necessari punti di ricarica alimentati anche da fonti alternative.** L'azione mira a rafforzare la diffusione in ambito urbano di sistemi distributivi e offrire una copertura territoriale adeguata a sostenere la mobilità a basso impatto ambientale con conseguente contributo alla riduzione delle emissioni di CO2 nei trasporti e al miglioramento della qualità dell'aria in ambiente urbano. Tale azione è perfettamente coerente con le politiche nazionali e con i fondi nazionali allo scopo resi disponibili; l'attività che la Regione sta portando avanti di fatto è svolta a valere su entrambi i finanziamenti.*



FASE 1 - Programma Regionale (avvio 2019):

La Regione Marche, con DDPF n. 557/TPL del 16 aprile 2019, ha approvato il **Bando**:

POR FESR MARCHE 2014-20 - ASSE 4 - AZ. 14.3.2 - ACQUISTO ED INSTALLAZIONE DI COLLONNINE DI RICARICA PER MEZZI ELETTRICI PUBBLICI E PRIVATI, ALIMENTATI ANCHE DA FONTI ALTERNATIVE - € 463.125,00

Il Bando è destinato a Comuni ed aggregazione di Comuni per l'assegnazione di contributi l'acquisto e l'installazione di colonnine elettriche di ricarica per mezzi elettrici pubblici e privati. Le domande scadranno il **31 maggio 2019**, salvo proroghe.

Vengono finanziati l'acquisto, l'installazione, l'attivazione e l'allaccio di "infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati a energia elettrica". Si stima, sulla base dei costi previsti, che potranno essere posizionate una settantina di "ricariche".

L'obiettivo è quello di aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane marchigiane attraverso le cosiddette "charging hub": uno degli obiettivi previsti dal Pnire (Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici).

Le domande possono essere presentate dai Comuni o loro aggregazioni che rientrano nelle "aree urbane", così come definite dal POR approvato dalla Commissione.

Il bando è consultabile sul sito istituzionale www.regione.marche.it – sezione "Entra in Regione/Informazione e trasparenza/bandi finanziamento), al seguente link diretto: http://www.regione.marche.it/Entra-in-Regione/Bandi/id_7590/1901

FASE 1 - Programma Regionale (avvio 2019):

Progetti ammissibili: realizzazione di una **rete di ricarica diffusa e omogenea**, per consentire un'adeguata copertura territoriale, atta a soddisfare il fabbisogno infrastrutturale di ricarica, da collocarsi su suolo pubblico e destinate all'uso pubblico.

In conformità con il Pnire e con il Piano Regionale, l'attività di ricarica dei veicoli elettrici dovrà svolgersi in regime di concorrenza garantendo **l'interoperabilità tecnologica**: Le infrastrutture di ricarica indicate nel progetto pertanto devono poter essere in grado di abilitare qualsiasi Mobility Service Provider.

Il progetto dovrà inoltre garantire la **presenza di sistemi di controllo e monitoraggio remoto** delle infrastrutture di ricarica installate, dotati anche di strumenti di monitoraggio dei dati e reportistica in favore degli Enti Locali.

Vengono finanziati progetti dal costo non inferiore a 10.000 euro, per i Comuni fino a 30.000 mila abitanti e a 30.000 euro per gli altri.

Sono ammesse spese sostenute a partire dal primo gennaio 2018.

Il contributo massimo concedibile (40.000 euro) non può superare il 75% del costo ammissibile.

FASE 1 - Programma Regionale (avvio 2019):

Requisiti di ammissibilità:

1. Localizzazione dell'intervento nelle "aree urbane", di cui alla Decisione C(2017) 8948 del 19/12/2017;
2. Presenza di strumenti di pianificazione per la mobilità urbana che includano misure accessorie di incentivazione all'adozione di stili di trasporto eco-sostenibili - elemento riconducibile ad atti di pianificazione territoriale, quali PUT, PUM o equiparabili e/o documenti di analisi territoriale nell'ambito di una strategia per la mobilità sostenibile dell'area urbana considerata;
3. Proprietà o completa disponibilità dell'area (requisito in possesso al momento della presentazione della domanda).

Spese ammissibili:

- Le spese tecniche, in quanto strettamente necessarie alla realizzazione dell'intervento (progettazione, direzione lavori, collaudi);
- Le spese per la realizzazione di lavori, installazione di impianti e acquisto di forniture, strettamente legate alla realizzazione dell'intervento ed opere strettamente connesse;
- Le spese per segnaletica e attrezzature strettamente legati alla realizzazione dell'intervento;
- Spese per espropri ed acquisizione di aree, nel limite del 10% del costo complessivo.

FASE 1 - Programma Regionale (avvio 2019):

Cronoprogramma del procedimento:

Fase del procedimento	Avvio	Conclusione	Atto finale
Istruttoria delle istanze]	giorno successivo la data di scadenza del termine per la presentazione delle domande di finanziamento	60 giorni (escluse eventuali sospensioni dei termini)	Verbale di approvazione esiti dell'istruttoria e della relativa graduatoria
concessione del contributo	giorno successivo al Verbale di approvazione esiti dell'istruttoria e della relativa graduatoria	15 giorni dalla predisposizione della graduatoria	decreto di approvazione della graduatoria e concessione del contributo
Approvazione del progetto esecutivo <i>(se non già trasmesso e quindi approvato con atto di concessione contributo)</i>	Trasmissione da parte del beneficiario	30 giorni	Decreto di approvazione
liquidazione della prima tranche pari al 35% del contributo concesso-anticipo	Richiesta e ricezione della documentazione richiesta	30 giorni	Decreto liquidazione prima tranche
liquidazione della seconda tranche pari al 50% del contributo concesso-acconto	Richiesta e ricezione della documentazione richiesta	30 giorni	Decreto liquidazione seconda tranche
liquidazione della terza tranche del contributo concesso - SALDO	Richiesta e ricezione della documentazione richiesta	90 giorni	Decreto liquidazione SALDO

MOBILITÀ SOSTENIBILE

Concetto ampio che ricomprende tutte le possibili **politiche volte a favorire lo spostamento di persone, merci e servizi attraverso il ricorso a sistemi trasportistici ecologici, che riducano al minimo gli impatti su ambiente e salute, in termini di inquinamento acustico, smog, emissioni, congestione da traffico ed incidentalità.**

Il modello ottimale richiede **processi lunghi** in cui devono essere cambiate **mentalità ed abitudini**, disincentivato il ricorso all'auto privata tradizionale, facilitato l'accesso a forme di infomobilità, sensibilizzata e responsabilizzata l'opinione pubblica sulle conseguenze anche intergenerazionali di comportamenti sbagliati

I trasporti costituiscono uno dei pilastri della politica comune dell'Unione Europea.

Lo sviluppo di reti di trasporto costituisce un fondamento delle società moderne ed evolute, dove economia e crescita dipendono molto anche dal livello di integrazione di tali reti.

Il Libro Bianco della Commissione Europea 2011 fissa i seguenti principali obiettivi per una politica dei trasporti competitivi e sostenibili e per città più vivibili:

Obiettivo 2030 per i trasporti

-20% rispetto alle emissioni anno 2008

Obiettivo 2050 per i trasporti

- 60% rispetto alle emissioni del 1990

Obiettivo 2050 per il trasporto marittimo

-40% rispetto alle emissioni anno 2005

Misure agevolative per favorire l'utilizzo del mezzo pubblico

Agevolazioni a favore fasce socialmente deboli (DGR 1012/2017 e 1050/2018)

- ✓ Utenti n. 20.000 circa, dei quali il 45% studenti
- ✓ Risorse annuali dedicate: circa 4,5 milioni di Euro, compresi gli abbonamenti integrativi

Progetto di mobilità per i dipendenti regionali anni 2018 e 2019 (DGR n. 1460/2017)

- ✓ Utenti annualità 2018: n. 349, per un costo di Euro 60.682,08 a carico del bilancio regionale

Agevolazioni a favore di appartenenti alle Forze dell'Ordine (solo VV.FF.)

- ✓ Utenti n. 72 , per un costo annuo di Euro 16.000

Rinnovo materiale rotabile

MIT (D.I. 345/2016)	8,6 M€	63 bus
MIT (D.M. 25/2017)	4,4 M€	32 bus
FSC (CIPE 54/2016)	2,0 M€	20 bus
POR FESR asse 4	9,6 M€→10,6	53 bus→113
Totale	24,6 M€→25,6	170 bus→230

Riparto bacini : PU 45 AN 44 MC 37 AP 25 FM 19

Caratteristiche mezzi:

euro 6, metano/diesel/elettrici, Wifi, avm, portabicicli



La recente programmazione nazionale

IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

(L. 232/2016 art.1 commi 613-615)

per il rinnovo del parco mezzi su gomma per i servizi di trasporto pubblico locale e per il miglioramento della qualità dell'aria

Regioni		
Finanziamento	2200 mldi euro	
Periodo	2019-2033	
Modalità di finanziamento: erogato su 15 anni		
	Urbano*	Extraurbano*
Finanziamento statale : .	80% per l'acquisto di veicoli elettrici o idrogeno-60% per veicoli a metano	80% per l'acquisto di veicoli a metano o idrogeno (50% per veicoli diesel o ibridi)

CRITERI DI RIPARTO RISORSE

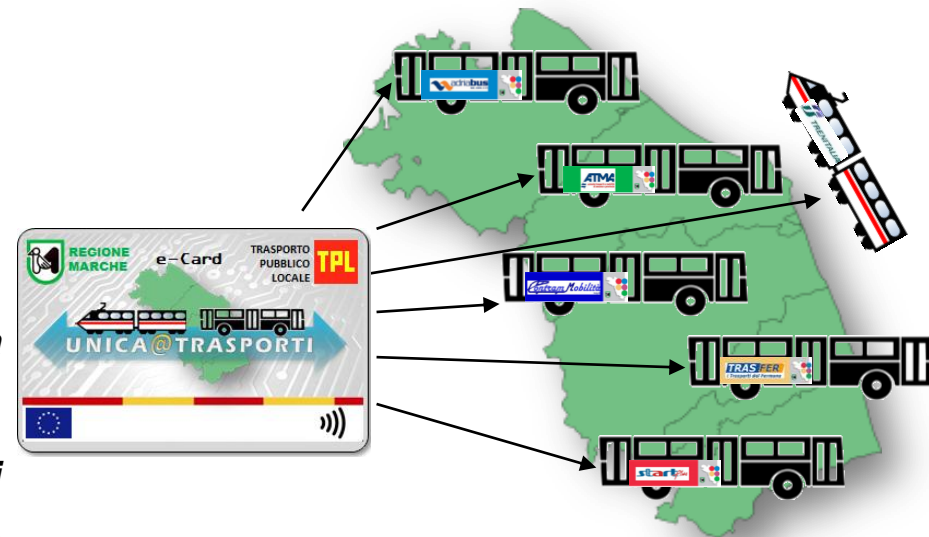
Regioni	Comuni capoluogo di città metropolitane e capoluogo di provincia ad alto inquinamento di PM10 e di biossido di azoto	Comuni e alle città metropolitane con più di 100.000 abitanti*
numero di residenti; numero dei passeggeri trasportati; numero di mezzi circolanti; livello d'inquinamento medio del territorio regionale; quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi; livello di investimenti di materiale rotabile sostenibile con fondi regionali.	numero di superamenti dei limiti previsti dalla Direttiva 2008/50/CE, in particolare con riferimento alla concentrazione del particolato PM10 (giorni) e del biossido di azoto (ore); - quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi; - numero di residenti; - numero di passeggeri trasportati; - numero di mezzi circolanti.	grado di adozione del Piano Urbano di mobilità Sostenibile e/o del Piano Strategico Metropolitan; numero di residenti; numero di passeggeri trasportati; numero di mezzi circolanti; quota percentuale dei mezzi più inquinanti sul totale del parco mezzi; numero di superamenti dei limiti previsti dalla Direttiva 2008/50/CE, in particolare con riferimento alla concentrazione del particolato PM10 (giorni) e del biossido di azoto (ore).

Infomobilità e Sviluppo di un sistema di bigliettazione elettronica SBEM

Incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico da parte dei cittadini mediante l'introduzione di **tecnologie elettroniche e telematiche nell'organizzazione dei servizi di TPL**.

La Regione sta avviando la realizzazione di un **sistema di bigliettazione automatica esteso a tutto il territorio regionale** che consentirà di attuare, a regime, una **tariffazione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma e ferro**, permettendo ai viaggiatori di usufruire dei diversi modi di trasporto utilizzando lo stesso titolo di viaggio.

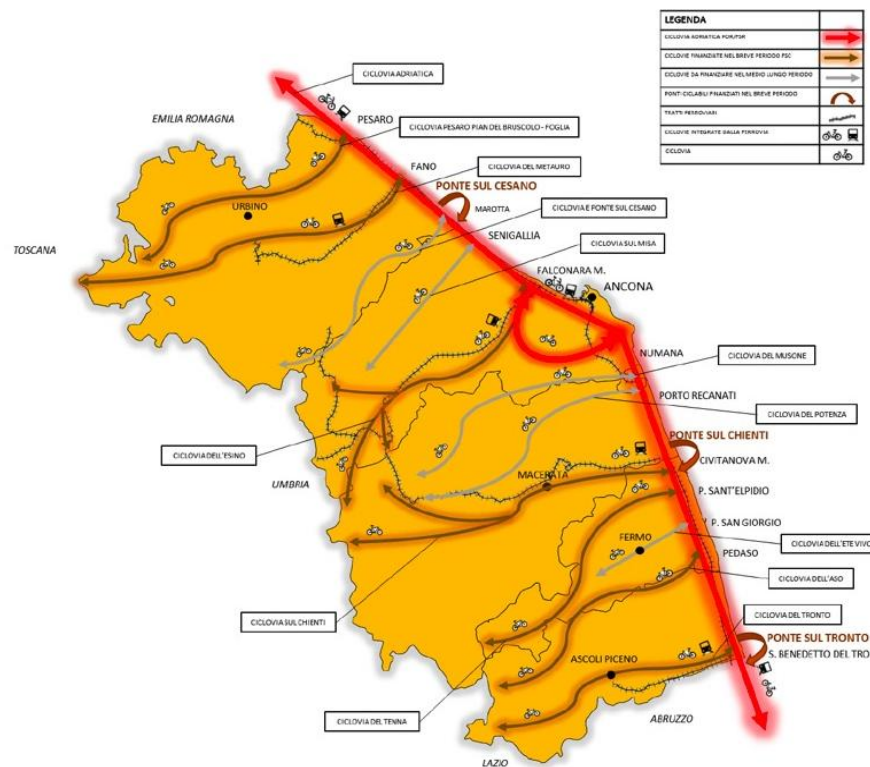
Il futuro: attivazione di una **smartcard elettronica** con la quale l'utente può spostarsi nel territorio marchigiano utilizzando indistintamente qualunque mezzo del sistema di TPL regionale.



Mobilità ciclopedonale: Rete Ciclabile Regionale

Creare una rete regionale di infrastrutture verdi e di forme di mobilità leggera (*percorsi ciclopedonali interconnessi ed intermodali con le altre forme di mobilità pubblica e privata e di servizi accessori, quali bike hotel, attrezzaggio bus e treni, bike officine, bike ricarica, ciclostazioni, trasporto gratuito bici, ecc.*)

- ❑ Il Programma di Governo Regionale ha, tra le sue priorità, lo **SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA**
- ❑ Con il quale si intende assicurare un forte contributo: alla lotta all'inquinamento, al **RILANCIO DI CITTÀ PIÙ SOSTENIBILI**, salubri e vivibili, alla **PROMOZIONE DEL TURISMO E CICLOTURISTICO**, alla migliore e più sana fruizione del territorio
- ❑ Il Programma Regionale è finalizzato alla realizzazione di una **RETE CICLABILE REGIONALE** caratterizzata da un **SISTEMA DI CICLOVIE** denominate **CICLOVIE delle MARCHE**
- ❑ Il **SISTEMA DI CICLOVIE** è costituito da un **ASSE COSTIERO** (nord-sud) che percorre la fascia adriatica e si connette con le **DIRETTICI TRASVERSALI** (est-ovest) disposte lungo le principali vallate fluviali
- ❑ Un **IMPIANTO "A PETTINE"** che consentirà, attraverso un sistema di sviluppo della **MOBILITÀ DOLCE**, il collegamento delle aree interne con la costa e la Ciclovìa Adriatica, ciclovìa di livello Nazionale



La programmazione regionale, di "breve periodo", vede l'attivazione, al momento, di circa **50,3 M€** di investimenti, a valere su differenti fonti di finanziamento, che permetteranno di realizzare diversi tracciati della rete ciclabile, per uno sviluppo stimato di oltre **250 Km**, compresi importanti "opere d'arte".

Grazie dell'attenzione!



Regione Marche

Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio
PF Trasporto pubblico locale, Logistica e Viabilità
funzione.trasportocale@regione.marche.it