



# Regione Calabria

## Misura di sostegno per lo sviluppo delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica

( Legge 7 agosto 2012 n. 134 art. 17 septies)

DGR N. 248 DEL 12.06.2017

# F.A.Q.



**Domanda 1) In merito alla “predisposizione tecnologica per la funzionalità Vehicle-to-grid (V2G)”, detta tecnologia risulta essere in Italia in fase di recepimento e pertanto il prodotto richiesto può non risultare presente sul mercato italiano. Diventa motivo di depenalizzazione?**

Risposta: L'Italia a breve provvederà al recepimento della Direttiva Europea per la connessione alla rete pubblica di colonnine in configurazione V2G, come già in atto in altri paesi europei.

Pertanto, seppur in Italia l'attuale quadro regolatorio per la connessione alla rete (ai sensi della regolazione di ARERA (in particolare, allegato A alla deliberazione 646/2015/R/eel e allegato C alla deliberazione 654/2015/R/eel e s.m.i.)) non prevede la connessione alla rete pubblica di colonnine in configurazione V2G, in attesa del nuovo quadro regolatorio, è comunque auspicabile l'installazione della colonnina indicata nel bando, ossia corredata della “predisposizione tecnologica” necessaria per la funzionalità V2G, ciò al fine di garantire sostenibilità all'investimento pubblico. Qualora non dovesse essere reperibile sul mercato un prodotto con siffatta predisposizione, la mancanza del requisito di “predisposizione tecnologica” non sarà motivo di esclusione ma di valutazione in termini di qualità dell'offerta da parte della commissione tecnica.

**Domanda 2) Nel formulario nella sezione tipologia di ricarica Normal Power e High Power non vengono definite i range delle potenze in campo per l'uno o l'altro tipo, atteso che vi sono produttori mettono in gioco potenze leggermente diverse sarebbe opportuno definire con maggiore chiarezza tale punto.**

Risposta: In merito agli Impianti questi per essere ammissibili devono utilizzare, ai sensi dell'art. n. 10.2.1 Valutazione Generale di ammissibilità del PNire:

- per la ricarica lenta/accelerata (Normal Power) in AC almeno prese o connettori di tipo 2, come descritto nello standard EN62196-2, potenza nominale da 3,7 kW a 22 kW e per furgoni e auto su presa di Tipo 2 (fino a 22 kW in AC);
- per la ricarica veloce (High Power) in AC almeno connettori di tipo 2 potenza superiore a 22 kW fino a 350 kW e fino a 150 kW in DC, come descritto nella norma EN62196-2,
- per la ricarica lenta/accelerata (Normal Power) in AC per motocicli, i punti di ricarica devono essere conformi alla norma EN 61851-1:2011 e deve essere dotati di connettori di tipo 3° (fino a 3,7 kW);, come descritto nella norma EN 62196-2:2012,
- per la ricarica fast in CC connettori di tipo "Combo 2" come descritto nello standard EN62196-3 e connettori di tipo CHAdeMO.

**Domanda 3) Cosa si intende per Atto FORMALE di disponibilità del suolo di installazione ove lo stesso non sia di proprietà del richiedente;**

Risposta: E' da intendersi come ATTO FORMALE, l'atto di autorizzazione del cessione del suolo rilasciato con Delibera Comunale o con Atto Notarile nel caso di suoli di proprietà privata, ancorchè sottoposto a condizione sospensiva dell'ammissione a finanziamento.

Pertanto tali atti dovranno avere la forma richiesta da legge (atto scritto, scrittura privata autenticata in caso suolo di proprietà privata, Atto deliberativo del Consiglio comunale in cui ricade il suolo ai sensi del TUEL).

**Domanda 4) Bisogna attenersi strettamente alle ubicazioni e tipologie presenti nella griglia o si possono proporre punti di ricarica aggiuntive (rispetto alla lista) per ogni “localizzazione” presente nella lista?**

Risposta: Tenendo conto dei vincoli e delle prescrizioni del PNIRE, che distingue all'art. 10 le percentuali finanziabili tra Aree Metropolitane e non, la Regione Calabria, ha dato una prima definizione dei fabbisogni della installazione di torrette per la fase “pionieristica”, fino al 2020, e di “completamento” fino al 2030 in una Analisi di scenario, approvata dal MIT, stimando il fabbisogno delle infrastrutture di ricarica dislocate in 52 località tenuto conto dei flussi di traffico stimati e dei nodi previsti dal PRT.

La localizzazione pertanto non è obbligatoria e vincolante, ma nella Griglia di Valutazione - paragrafo 4.6 comma 2 punto B.2, alla voce *Efficienza localizzativa dei punti di ricarica* (da intendersi quale corrispondenza alla domanda di localizzazione delle ricariche elettriche emergente dalla Analisi di scenario), è assegnato un punteggio commisurato alla differenza tra la localizzazione prevista e quella proposta in progetto. Pertanto più ci si allontana dal riferimento localizzativo indicato nello Scenario di Riferimento, minore sarà il punteggio assegnato.

Inoltre nella Griglia di Valutazione - paragrafo 4.6 punto B.3, alla voce *Coerenza tra intervento proposto ed esigenza della mobilità elettrica attuali e prospettive nell'area* sarà valutata la coerenza dei progetti presentati con la previsione della Allegata Analisi di scenario (in tabella p. 18 e ss) che distingue tra **localizzazioni** (riferimento geografico e distinzione tra area metropolitana e non metropolitana), **tipologia** (normal power/high power) e **numero** di colonnine.

Sulla base di questi criteri verranno redatte, ai sensi del par. 4.6 comma 5, n. 20 graduatorie distinte per Provincia in cui ricade la richiesta di infrastruttura e al suo Tipologia (h/N), Area metropolitana e non metropolitana.

Si precisa che la definizione di Area metropolitana e non è data nella DGR n. 248 del 2017 e nel corpo dell'Avviso esplorativo, art n. 1 co 9.

**Domanda 5) Dove sono possibile reperire i vari Piani di Settore, quali: Piano Urbano del Traffico, Piano Urbano della Mobilità e/o Piano Urbano della Mobilità sostenibile, Piano Urbano dei parcheggi?**

Risposta: Il decreto del MIT del 4 agosto 2017 *Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilita' sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257* recepisce la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita a sua volta con decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, il cui art. 3, comma 7, lettera c), prevedendo che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, siano adottate linee guida per la redazione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile, tenendo conto dei principi previsti nel decreto medesimo; Pertanto i comuni sono invitati ad adottare i PUMS entro il 31/12/2018, mentre per le città metropolitane e similari, il termine è rimandato al 04/08/2019. Tali Piani, essendo di competenza degli enti locali, possono essere reperiti presso i Comuni.

**Domanda 6) Dove si possono reperire le azioni relative a politiche di mobilità sostenibile al fine di prevedere e favorire l'utilizzo del mezzo elettrico?**

Risposta: Essendo tali Piani di competenza comunale possono essere reperite presso gli Enti locali di riferimento;

**Domanda 7) Dove si possono reperire le azioni relative ai Progetti di finanziamento con priorità nei confronti degli Enti Locali che hanno sviluppato interventi finalizzati all'efficienza energetica, all'uso delle fonti rinnovabili e alla gestione del traffico attraverso la mobilità sostenibile, a valere su finanziamenti già concessi dal Ministero dell'ambiente e dagli altri Ministeri competenti in materia.**

Risposta: Essendo tali Progetti di competenza comunale possono essere reperite presso gli Enti locali di riferimento;

**Domanda 8) Dove è possibile reperire il Bando?**

Risposta: sul sito di Calabria Europa al seguente indirizzo:  
<http://calabriaeuropa.regione.calabria.it/website/bandi/>

**Domanda 9) E 'ammissibile un'impresa con sede o unità operativa non in Calabria?**

Risposta: L'art. 2.2 al comma f) del Bando riporta quanto segue: avere sede o unità produttiva locale destinataria dell'intervento nel territorio regionale. Per le imprese prive di sede o unità operativa in Calabria al momento della domanda, detto requisito deve sussistere al momento del primo pagamento dell'aiuto concesso;

**Domanda 10) E' possibile rendicontare tra le spese ammissibili, impianti per la produzione di energia elettrica alimentati con il sistema fotovoltaico, al fine di alimentare le colonnine per la ricarica di veicoli elettrici?**

Risposta: è possibile inserire tra le spese di rendicontazione la realizzazione dell'impianto fotovoltaico, atteso che questo risulti compatibile con le caratteristiche e le specifiche tecniche dell'infrastrutturazione proposta e che sia dedicata ad uso esclusivo della colonnina elettrica.

**Domanda 11) Art. 3.4 co 3: è possibile determinare il contributo senza far riferimento agli aiuti "de minimis " e all'impresa unica" .**

Risposta. Non è possibile, in quanto il par. 3.4 comma 3 determina in maniera inequivoca la base giuridica di riferimento per la concessione dell'aiuto nel Reg. 1407/2013, de minimis. Le condizioni del regolamento vanno tassativamente applicate, pena la illegalità dell'aiuto concesso ed il recupero da parte dell'Amministrazione regionale su quanto ottenuto dal Beneficiario.

## Domanda 12) Come viene Calcolata l'Efficienza localizzativa descritta al punto B.2 del paragrafo 4.6 comma 2?

Risposta: Si premette che alla voce *Efficienza localizzativa dei punti di ricarica* (da intendersi quale corrispondenza alla domanda di localizzazione delle ricariche elettriche emergente dalla Analisi di scenario), verrà assegnato un punteggio commisurato alla distanza tra la localizzazione prevista e quella proposta in progetto, tenendo conto della tipologia. Pertanto più ci si allontana dal riferimento localizzativo indicato nello Scenario di Riferimento, minore sarà il punteggio assegnato mentre per le altre colonnine non previste verrà assegnato il valore 0.

Nel caso di un progetto con una sola installazione in una localizzazione che prevedeva una sola colonnina, verrà valutata la distanza tra la localizzazione prevista e quella proposta in progetto. Qualora venga proposto un progetto con l'installazione di più colonnine, si procede all'attribuzione di un punteggio dato dalla media aritmetica dei punteggi singoli. I punteggi singoli saranno calcolati accoppiando *colonnine di scenario di riferimento* e *colonnine del progetto proposto*, secondo le migliori combinazioni possibili, e in particolare:

- per tutte le coppie *colonnina di scenario di riferimento* - *colonnina del progetto proposto* della stessa tipologia distanti fra loro meno di 600 m, verrà attribuito un punteggio pari a 5 (efficienza localizzativa ALTA);
- per tutte le coppie *colonnina di scenario di riferimento* - *colonnina del progetto proposto* della stessa tipologia distanti fra loro meno di 10 km, individuate scartando le colonnine di scenario e di progetto ricadenti nel caso a), verrà attribuito un punteggio pari a 2 (efficienza localizzativa MEDIA);
- per tutte le coppie *colonnina di scenario di riferimento* - *colonnina del progetto proposto* della stessa tipologia distanti fra loro oltre 10 km, individuate scartando le colonnine di scenario e di progetto ricadenti nei casi a) e b), verrà attribuito un punteggio pari a 0 (efficienza localizzativa BASSA).

# GRAZIE PER L'ATTENZIONE

