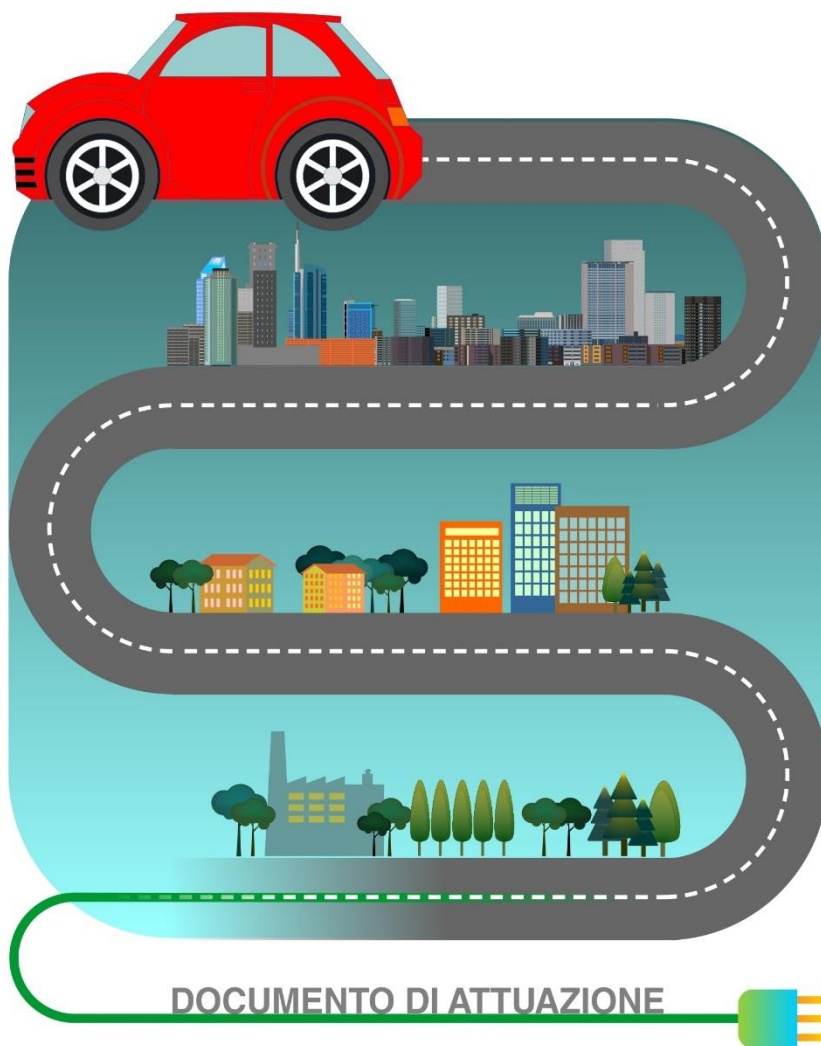


STRATEGIA REGIONALE

per lo sviluppo della mobilità elettrica



DOCUMENTO DI ATTUAZIONE



Coordinamento Generale

DG Infrastrutture e Mobilità
Aldo Colombo

Coordinamento Operativo

Struttura Infrastrutture per lo sviluppo e la mobilità sostenibile – DG Infrastrutture e Mobilità
Silvana Di Matteo – Danilo Enrico Triches – Ilaria Borriello

Gruppo di Lavoro per la Mobilità Elettrica in Lombardia (GdL MEL)

Coordinamento e Segreteria Tecnica – DG Infrastrutture e Mobilità: Silvana Di Matteo, Ilaria Borriello

DG Presidenza: Nardo Alessandro, Buratti Stefano, Giugno Maria Angela, Bovio Gianluca

DG Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile: Anna Fraccaroli

DG Università, Ricerca e Open Innovation: Daniela Borla

DG Sviluppo Economico: Paolo Nicoletti

DG Istruzione, Formazione e Lavoro: Antonello Rodriguez

DG Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo: Andrea Parolin

DG Casa, housing sociale, expo 2015 e internazionalizzazione delle imprese: Luca Minnella

Finlombarda SpA: Marco Baccan

ILSpA: Mauro Brolis

Hanno partecipato con contributi ed elaborazioni

DG Presidenza: Cristina Catozzi, Miranda Bassi

DG Infrastrutture e Mobilità: Elena Alesso, Alessandra Maci, Francesca Pessina, Luisa Cereda, Paola Donnarumma, Eleonora Tommasi, Giovanna De Rosa, Paolo Bellorio

DG Università, Ricerca e Open Innovation: Rosangela Morana, Vincenza Cristofaro

Finlombarda SpA: Alessio Castelli

ILSpA: Dino De Simone

DOCUMENTO DI ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA REGIONALE PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' ELETTRICA

Sommario:

INTRODUZIONE	pag. 4
SEZIONE 1. LA STRATEGIA REGIONALE PER LA MOBILITÀ ELETTRICA	pag. 5
1.1 – AMBITI PRIORITARI DELLA STRATEGIA	pag. 6
1.1.1 – MOBILITÀ IN AREA URBANA, EXTRAURBANA, LACUALE E FLUVIALE	pag. 7
1.1.2 – EDUCAZIONE, FORMAZIONE ED INFORMAZIONE	pag. 11
1.1.3 – RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE	pag. 12
SEZIONE 2. GLI STRUMENTI DI GOVERNANCE	pag. 15
2.1 – LA GOVERNANCE PER L'ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA REGIONALE	pag. 16
2.1.1 – IL GRUPPO DI LAVORO PER LA MOBILITÀ ELETTRICA IN LOMBARDIA	pag. 16
2.1.2 – INTERAZIONE CON ORGANISMI ISTITUZIONALI ED ENTI LOCALI	pag. 17
2.1.3 – TAVOLI DI LAVORO	pag. 17
SEZIONE 3. GLI STRUMENTI DI ATTUAZIONE	pag. 18
3.1 – PROGRAMMAZIONE ANNUALE DEGLI OBIETTIVI	pag. 18
3.2 – QUADRO LEGISLATIVO REGIONALE	pag. 21
3.3 – BANDI/ACCORDI/CONVENZIONI	pag. 22
3.4 – RISORSE ECONOMICHE E FINANZIARIE	pag. 23
AGGIORNAMENTI	pag. 24

INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce, nell'ambito di più quadri regionali, nazionali e comunitari di riferimento, lo strumento di attuazione della Strategia per lo sviluppo della mobilità elettrica così come contenuto nel PRMT (Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti) approvato dal Consiglio Regionale in data 20 settembre 2016.

Nella prima sezione viene sinteticamente illustrata la Strategia Regionale per la Mobilità Elettrica.

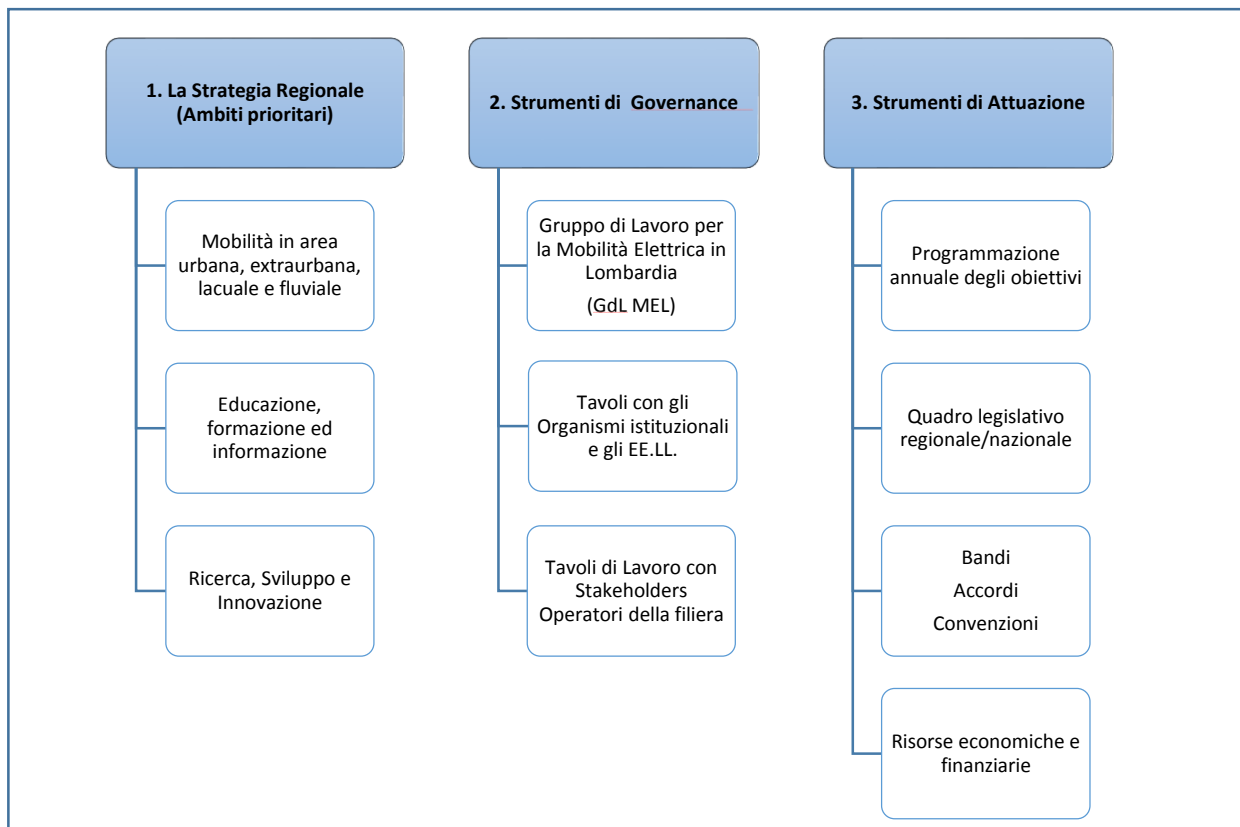
In essa si descrivono i tre ambiti prioritari nei quali si esercitano le scelte regionali di politica per lo sviluppo della mobilità elettrica:

- “Mobilità in area urbana, extraurbana, lacuale e fluviale”.
- “Educazione, formazione ed informazione”.
- “Ricerca, Sviluppo e Innovazione”.

In questa sezione vengono altresì declinati per gli ambiti individuati gli obiettivi strategici connessi allo sviluppo della mobilità elettrica.

Nella seconda sezione si rappresentano gli strumenti della Governance Regionale, specificandone gli attori e le modalità di lavoro. L'attuazione della Strategia Regionale deve avvenire attraverso un costante processo di dialogo e confronto con le pubbliche amministrazioni, gli esperti del settore e i principali stakeholder di riferimento, con il supporto di analisi/studi e strumenti di programmazione.

Nella terza sezione, infine, sono presentati gli strumenti a disposizione di Regione per l'attuazione delle azioni individuate per il perseguimento degli obiettivi stabiliti nella Strategia.



SEZIONE 1. LA STRATEGIA REGIONALE PER LA MOBILITÀ ELETTRICA

La Strategia è inserita strutturalmente quale allegato 3 al Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) approvato dal Consiglio Regionale il 20 settembre 2016 con deliberazione n. X/1245.

In essa la mobilità elettrica, nel senso più ampio del termine, riguarda e agisce anche su altri piani di sviluppo previsti dalla programmazione regionale poichè:

- è una componente utile alla “riduzione delle emissioni climalteranti e delle emissioni di inquinanti atmosferici a livello urbano”, e come tale è inquadrata all’interno delle strategie per il miglioramento della qualità dell’aria e dei relativi documenti di pianificazione - Programma Regionale degli Interventi per la qualità dell’Aria (PRIA);
- è “legata all’approvvigionamento e al consumo efficiente di energia” e pertanto è stata inquadrata all’interno delle strategie sulle reti energetiche e, nello specifico, all’interno del Programma Energetico Ambientale Regionale (PEAR);
- ridefinisce l’approccio alla concezione del trasporto e delle modalità di viaggio, determinando un radicale cambiamento socio-culturale;
- è “tematica” di costante attualità ed evoluzione all’interno dei settori della ricerca, sviluppo e innovazione e, per tale motivo, strettamente connessa alla Strategia Regionale di Specializzazione Intelligente (S3).

La Strategia nel suo complesso si configura quindi come uno strumento trasversale volto a dare una strutturazione organica e organizzata a tutta l’azione regionale attraverso:

- la gestione della governance regionale;
- l’individuazione delle azioni/interventi strategici da attuare secondo un ordine di priorità;
- l’adeguamento della normativa a livello regionale;
- l’individuazione di strumenti e forme di finanziamento;
- la promozione di accordi, convenzioni, bandi.

L’attuazione della Strategia fa altresì riferimento ai contenuti della Mozione consiliare n. 600 del 23 marzo 2016 intitolata “Sviluppo piano strategico per la mobilità elettrica”, approvata in data 6 settembre 2016:

1. Sollecitare le amministrazioni comunali, secondo quanto previsto dall’art. 17 sexies, comma 2 e comma 3, affinché gli strumenti urbanistici generali e di programmazione territoriale comunali e sovracomunali siano adeguati con la previsione di uno standard minimo di dotazione di impianti pubblici di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica e in coerenza con il Piano nazionale di cui all’art. 17-septies e di prevedere, altresì, che gli strumenti urbanistici e di programmazione siano adeguati con la previsione di uno standard minimo di dotazione di impianti pubblici di ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica ad uso collettivo a corredo delle attività commerciali, terziarie e produttive di nuovo insediamento eventualmente prevedendo premialità ed incentivi.
2. Favorire misure ed azioni atte a introdurre linee di indirizzo, attraverso incentivi di ricambio mezzi e alla creazione di sistemi logistici intermodali (city logistic) con scambio tra modalità endotermica/elettrica.
3. Favorire ed incentivare il servizio di car sharing esclusivamente elettrico in Lombardia.
4. Sviluppare azioni pubbliche di finanziamento, utilizzando lo strumento del POR, atte a favorire le imprese in Lombardia per attività di produzione di sistemi e kit collegati alla trasformazione di veicoli endotermici (retrofit).
5. Accelerare l’applicazione delle linee guida approvate in particolare per il sistema di ricarica elettrica “fastpower” sulle principali arterie ad alta percorribilità e scorrimento.
6. Favorire ed incentivare l’utilizzo di sistemi di mobilità elettrica privata e pubblica nei corsi e nelle vie d’acqua superficiali e nei piccoli laghi prealpini anche attraverso eventuali provvedimenti di incentivazione alla trasformazione dei motori endotermici.
7. Sollecitare il Governo alla concessione di contributi economici per la rottamazione dei vecchi veicoli (moto/auto) euro 0, 1, 2, 3.

Il ruolo fondamentale della Regione Lombardia è pertanto quello di essere soggetto facilitatore delle politiche territoriali per lo sviluppo della mobilità elettrica nonché coordinatore delle varie iniziative promosse dai vari soggetti interessati per attuare la strategia in modo strutturato.

1.1 - AMBITI PRIORITARI DELLA STRATEGIA

Nei paragrafi successivi verranno descritte le principali azioni da sviluppare, distinte per ambito prioritario.

Ambito Prioritario	Area di intervento	Destinatari
1. Mobilità in area urbana, extra urbana, lacuale e fluviale	Adeguamento delle normative vigenti Infrastrutturazione del territorio Flotte pubbliche e private Mezzi privati Attività produttive, commercio, turismo e terziario	Comuni, Imprese, Cittadini, Agenzie del TPL
2. Educazione, formazione ed informazione	Sensibilizzazione verso il tema ambientale Formazione professionale Formazione aziendale Informazione Comunicazione	Imprese, Cittadini, Scuole
3. Ricerca, sviluppo e innovazione	Innovazione nelle infrastrutture per la mobilità elettrica Generazione distribuita, smart grid e smart city Efficienza energetica e riduzione delle emissioni nei trasporti Sistemi intelligenti per il trasporto e la mobilità sostenibile	Imprese, Università, Enti di Ricerca

Si ritiene che il raggiungimento e l'attuazione degli obiettivi strategici sia imprescindibile da:

- L'**accompagnamento agli Enti Locali**, in particolare ai **Comuni**, nella loro duplice veste di soggetti promotori dello sviluppo della Mobilità Elettrica in quanto dotati di potestà dispositiva sul tema e potenziali soggetti fruitori di mezzi elettrici per quanto attiene l'utilizzo di mezzi di servizio.
- L'accompagnamento alle imprese lombarde e delle Agenzie del Trasporto Pubblico Locale verso l'adozione di **modelli di mobilità sostenibile**, sia per ciò che concerne le normali attività lavorative (con particolare e evidente attenzione rivolta alla filiera del trasporto e della logistica) che per spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.
- L'attenzione all'attrattività turistica del territorio lombardo ed al potenziale valore aggiunto derivante dallo sviluppo di logiche imprenditoriali e d'investimento del **settore turistico in chiave green**.
- L'incentivazione e il sostegno al **cambiamento di visione**, sia in termini di formazione che di informazione, inevitabilmente sotteso al cambio di orientamento generale e diffuso sul tema della mobilità sostenibile.
- La costante **ricerca e veicolazione di fondi** necessari alla ricerca, lo sviluppo e l'innovazione in particolare per la rete infrastrutturale per la ricarica di veicoli elettrici, la generazione distribuita, le smart grid, l'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni nei trasporti, per i sistemi intelligenti di trasporto, la sostenibilità urbana e lo sviluppo turistico.

1.1.1 – MOBILITÀ IN AREA URBANA, EXTRAURBANA, LACUALE E FLUVIALE

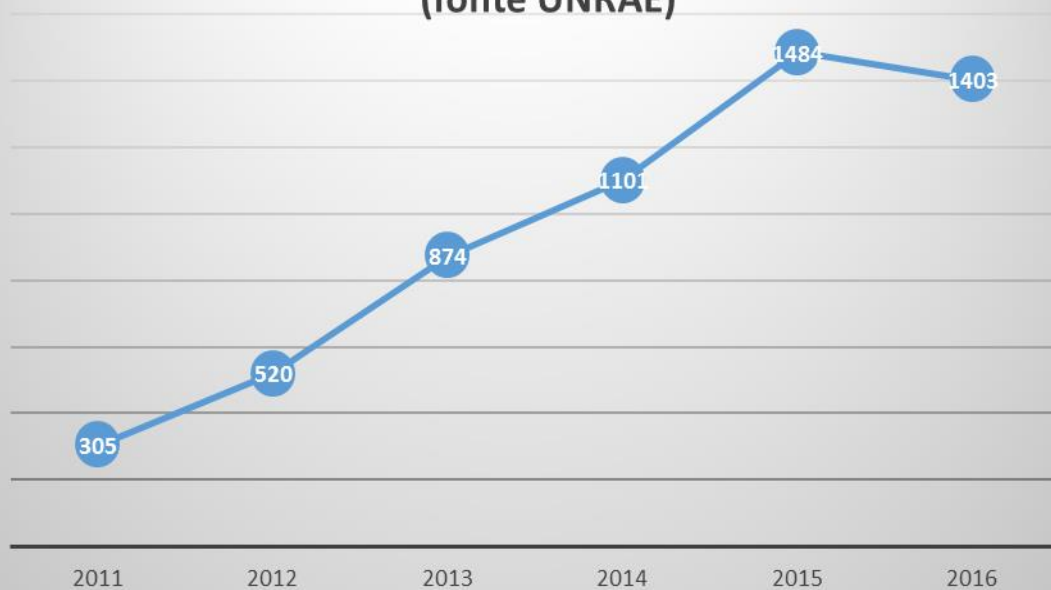
La diffusione della mobilità elettrica (pubblica e privata) può svolgere un ruolo incisivo nella riduzione dei consumi energetici da fonti tradizionali nel settore dei trasporti e può contribuire ad un significativo miglioramento della qualità dell'aria consentendo una riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti nonché contribuire alla lotta contro l'inquinamento acustico anche a tutela di beni architettonici, turistici, ambientali e del paesaggio nelle:

- maggiori città densamente popolate ed in particolare nei centri storici degli agglomerati urbani laddove il fenomeno della diluizione è minore rispetto alle aree aperte dove il traffico dei veicoli si svolge a contatto con volumi di aria maggiormente pulita ed esposta alla naturale purificazione;
- zone turistiche di grande attrazione naturalistica (zone lacustri e fluviali, zone montane) che vengono attaccate da inquinamento e rumori molesti dai veicoli endotermici;
- aree coltivate o in allevamenti a ridosso delle vie di comunicazione laddove il fenomeno delle ricadute delle emissioni inquinanti dei veicoli sul terreno è elevato e concentrato;
- aree produttive/terziarie incentivando l'uso dei mezzi elettrici per attività commerciali, logistica delle merci, ecc.

Alla luce di quanto esposto, ed in linea con la Road Map della Strategia “Trasporti 2050” e il Libro Bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei Trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” pubblicato dalla Commissione Europea nel 2011, la “vision” è quella di avere un territorio in cui lo sviluppo del veicolo elettrico avvenga in maniera crescente e capillare, tale da amplificare i singoli differenti utilizzi locali e regionali.

L'introduzione di veicoli elettrici (EV) in Lombardia come mezzo per migliorare la vivibilità, l'ambiente, l'efficienza energetica nel settore dei trasporti e come impulso per nuove opportunità di business nel territorio è di fatto obiettivo strategico date le condizioni della qualità dell'aria nel bacino padano. Si ritiene pertanto possibile l'introduzione di almeno il **15% di veicoli elettrici** sul totale dei veicoli circolanti in Regione all'orizzonte 2030.

Auto elettriche immatricolate in Italia (fonte UNRAE)



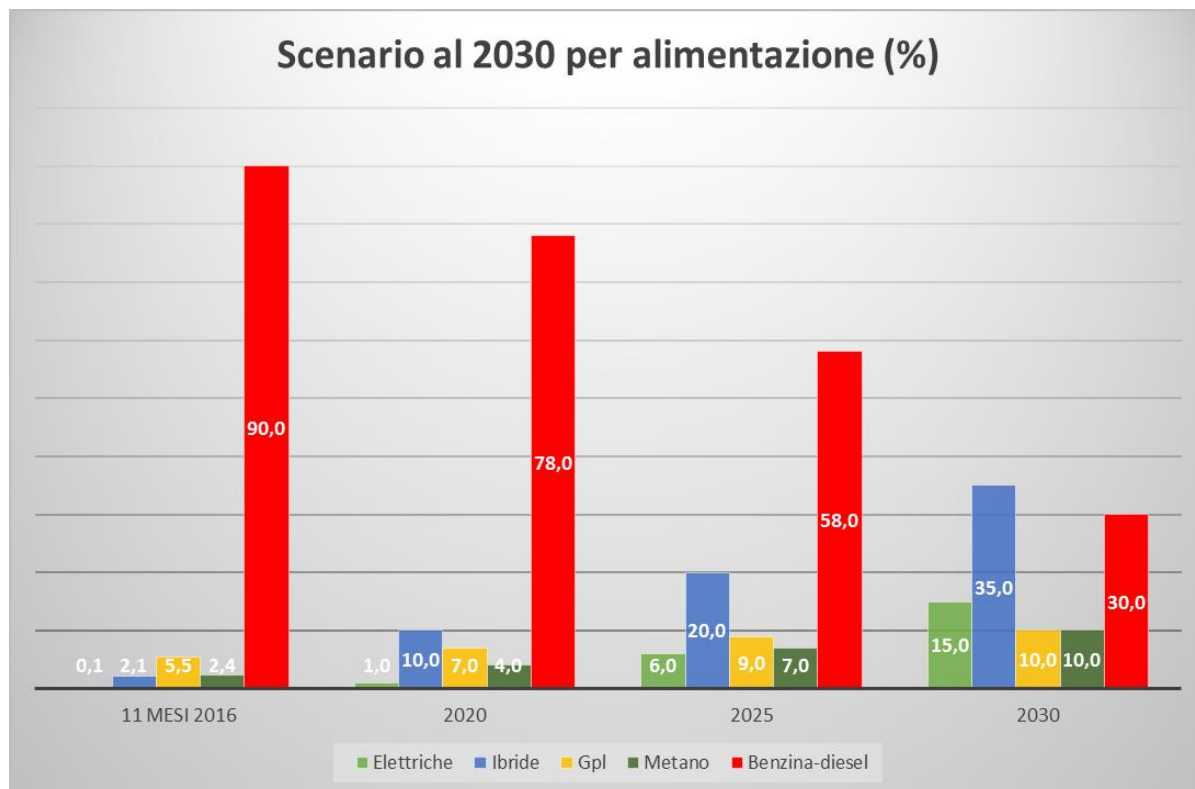
Scenario al 2030 per alimentazione (quote %)

Motorizzazioni	11 mesi 2016	2020	2025	2030
Elettriche	0,1	1,0	6,0	15,0
Ibride	2,1	10,0	20,0	35,0
Gpl	5,5	7,0	9,0	10,0
Metano	2,4	4,0	7,0	10,0
Benzina+Diesel	90,0	78,0	58,0	30,0

Stime UNRAE (anni dal 2020 al 2030)



Scenario al 2030 per alimentazione (%)



Fonte UNRAE

In ambito territoriale la Strategia individua quali principali obiettivi da sviluppare:

- Garantire il livello minimo di infrastrutture per la ricarica pubblica (o ad uso pubblico) in attuazione del Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNIRE).
- Diffondere le indicazioni su progettazione e sviluppo delle reti di ricarica individuate all'interno del Piano Nazionale PNIRE (Linee Guida).
- Approvare la Legge Regionale sulla mobilità elettrica che preveda anche norme di carattere edilizio-urbanistico, in applicazione di quanto disposto dalla L. 134/2012 art. 17 ter così come modificato dal D.Lgs. 257/2016.
- Creare un database regionale delle infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico.
- Creare le condizioni per lo sviluppo della mobilità elettrica nelle vie d'acqua.
- Promuovere la diffusione dei veicoli elettrici nelle flotte aziendali pubbliche e private con particolare attenzione anche al settore logistico merci.
- Razionalizzare i sistemi turistici in una logica integrata di mobilità sostenibile anche per le vie d'acqua.
- Promuovere politiche fiscali/agevolazioni per l'utilizzo del mezzo elettrico.

Al fine del raggiungimento degli obiettivi strategici di cui sopra, nella tabella sottostante vengono inquadrati e sintetizzati per l'Ambito, gli obiettivi, le azioni necessarie, i soggetti competenti ed i destinatari finali, unitamente all'individuazione di una griglia di indicatori per valutare i risultati attesi.

Tabella degli obiettivi e delle azioni regionali – MOBILITA' IN AREA URBANA, EXTRAURBANA, LACUALE E FLUVIALE				
Obiettivo strategico	Azione/Intervento	Soggetto competente	Soggetti destinatari	Indicatori
Garantire il livello minimo di infrastrutture per la ricarica pubblica (o ad uso pubblico) in attuazione del Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNIRE)	Bandi a gestione regionale su fondi propri, ministeriali o comunitari	Commissione europea Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Regione	Regione EE.LL. Privati	N° comuni infrastrutturati N° colonnine installate N° assi viari extraurbani infrastr. N° distributori carburanti infrastr. N° centri commerciali/turistici/ produttivi/aziende infrastruttur.
	DGR di attuazione LR 34/2014	Regione (DG Sviluppo economico)	Distributori di carburante	N° stazioni infrastrutturate con ricariche veloci
Diffondere le indicazioni su progettazione e sviluppo delle reti di ricarica individuate all'interno del Piano Nazionale PNIRE	Presentazione delle Linee Guida per l'infrastrutturazione e del territorio	Regione (DG IM) GdL MEL	Comuni Aziende Privati	N° di incontri di presentazione/illustrazione delle LG nei Comuni e negli Enti ai fini della loro applicazione
Approvare una Legge regionale sulla mobilità elettrica che preveda anche norme di carattere edilizio-urbanistico, in applicazione a quanto disposto dalla L. 134/2012 art. 17 ter e dal Decreto Lgs n. 257 del 16/12/2016	Avvio dell'iter di approvazione della Legge Regionale	Regione (DG IM) anche in raccordo con GdL MEL Giunta regionale Consiglio regionale	Anci Tutto il territorio (Cittadini, EE.LL. Aziende)	Emanazione Legge Regionale N° regolamenti edilizi comunali adeguati alla normativa regionale N° PUM (Piani della Mobilità) e N° PUMS (Piani della Mobilità Sostenibile) che comprendano la mobilità elettrica. N° Regolamenti comunali delle aree di sosta dedicate alla ricarica e la loro gestione/fruizione, revisione degli accessi nelle ZTL
Creazione di un database regionale delle infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico	Mapa delle localizzazioni	Regione (DG IM) con coinvolgimento di EE.LL.	Possessori di veicoli elettrici, EELL MIT	database
Sviluppare la mobilità elettrica nelle vie d'acqua	Analisi dello stato dell'arte nelle regioni europee, italiane comprese Analisi prima infrastrutturazione del lago di Iseo, e della barca ibrida Indicazioni su progettazione e sviluppo delle reti di ricarica in ambito lacuale e fluviale	Regione (DG IM) Eupolis Regione (DG IM) Autorità di bacino lacuali RSE	Gestori della navigazione pubblica di linea	Acquisizione del Benchmark Prima infrastrutturazione del Lago di Iseo e realizzazione nave sperimentale ibrida Linee Guida per l'infrastrutturazione delle Vie d'acqua
Promuovere la diffusione dei veicoli elettrici nelle flotte aziendali pubbliche e private anche nel settore logistico merci	Informazione e formazione sul territorio sul recepimento della Direttiva europea (AFID) Predisposizione di bandi ad hoc per le flotte	Regione (DG IM) anche in raccordo con GdL MEL	Anci Enti pubblici e privati	N° enti raggiunti con la formazione e numero di giornate di formazione N° di Enti pubblici e privati che hanno adottato provvedimenti e azioni di sostituzione delle flotte N° veicoli elettrici acquistati con i bandi
Promuovere ed incentivare la diffusione del car sharing elettrico, anche abbinato a car pooling ed eventualmente integrato con il servizio di trasporto pubblico, sia per i privati che per le aziende e gli enti locali	Attivazione del servizio di car sharing	Regione (DG IM) con coinvolgimento di EE.LL.	Comuni Aziende Privati	Attivazione di almeno una iniziativa di car sharing N° di privati che hanno aderito N° di aziende che hanno aderito N° di enti locali che hanno aderito

Promuovere ed incentivare la diffusione del car pooling, anche eventualmente integrato con il servizio di trasporto pubblico, sia per i privati che per le aziende e gli enti locali	Attivazione del servizio di car pooling elettrico	Regione (DG IM) con coinvolgimento di EE.LL.	Comuni Aziende Privati	Attivazione di almeno una iniziativa di car pooling elettrico N° di privati che hanno aderito N° di aziende che hanno aderito N° di enti locali che hanno aderito
Promozione di politiche fiscali/agevolazioni per l'utilizzo del mezzo elettrico	Adozioni di misure sul bollo auto in legge finanziaria regionale	DC Programmazione finanza e controllo di gestione	Tutti	N° auto che hanno usufruito del beneficio

1.1.2 – EDUCAZIONE, FORMAZIONE ED INFORMAZIONE

E' un dato incontrovertibile il fatto che la società sia in continuo cambiamento e che gran parte dei cambiamenti tecnologici portino, alla lunga, a cambiamenti di tipo sociale.

Si ritiene, in particolare, che lo sviluppo della mobilità elettrica porterà a un cambiamento culturale radicale: non si tratta solo di introdurre misure a livello territoriale o di agevolare lo sviluppo del settore industriale in tema di veicoli elettrici, occorrerà bensì che i cittadini interiorizzino le logiche di mobilità legate allo sviluppo del mezzo elettrico, quale mezzo più efficiente, più rispettoso dell'ambiente, più tecnologico e innovativo e contribuisce alla crescita di un settore dell'economia nazionale.

Se dal punto di vista culturale il processo è lento, i tempi sono tuttavia maturi per proporre la diffusione delle conoscenze e delle competenze in tema di mobilità sostenibile in generale ed elettrica in particolare.

La Strategia Regionale pone quindi l'accento sui seguenti obiettivi prioritari:

- Informazione alla cittadinanza
- Educazione ambientale
- Formazione scolastica e professionale
- Formazione aziendale

In ambito culturale la Strategia individua quali principali obiettivi strategici da sviluppare:

Tabella degli obiettivi e delle azioni regionali – EDUCAZIONE, FORMAZIONE ED INFORMAZIONE				
Obiettivo strategico	Azione/Intervento	Soggetto competente	Soggetti destinatari	Indicatori
Diffondere adeguata conoscenza sulla mobilità elettrica	Convegni, workshop dedicati presso gli Enti Locali Partecipazione a progetti nazionali per il tragitto casa-scuola e casa-lavoro, Educazione ambientale presso scuole Tavolo con le Istituzioni scolastiche e gli Enti Parco	Regione (DG IM, DG IFL) in coordinamento con Enti pubblici, Aziende, Provveditorato.	Studenti Personale docente Addetti al settore Ordini Professionali	N° ore formative N° Incontri N° Convegni N° persone partecipanti ai Progetti casa-scuola, casa-lavoro
Formazione professionale	Finanziare corsi di specializzazione Formazione professionale agli addetti del settore Promuovere percorsi di alternanza scuola-lavoro	Regione (DG IM, DG IFL) in coordinamento con Enti pubblici, Aziende	Tecnici elettrici del settore Studenti scuole secondarie e professionali	N° tecnici ed esperti (es. meccatronici) formati con i nuovi corsi/programmi n. di tavoli aperti n. di tirocini attivati

1.1.3 – RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

La Lombardia ricopre un ruolo di rilievo nello scenario europeo e nazionale nell'ambito dell'industria automotive e nautica, dell'industria ferroviaria, dei servizi e delle infrastrutture di trasporto convenzionali e intelligenti. Nonostante il territorio lombardo abbia subito nel corso degli ultimi decenni la perdita di grandi insediamenti produttivi di automobili, il settore dell'automotive¹ (incluso in tale settore non solo le auto, ma anche i veicoli diversificati e i motocicli) ha mantenuto una dimensione significativa.

Per quanto riguarda le tecnologie, si mantiene una tradizione nella meccanica pesante e di precisione, nell'elettromeccanica e nella trasformazione della gomma e delle materie plastiche e nella Ricerca e Sviluppo in campo veicolistico supportata dalla presenza di una rilevante rete di Università ad indirizzo tecnico. Diventa quindi sempre più importante promuovere, a livello globale, l'identità di filiera lombarda perseguendo l'eccellenza tecnologica, l'internazionalizzazione, la valorizzazione del capitale umano.

Per migliorare la competitività dell'industria, delle infrastrutture e dei servizi lombardi nel campo della mobilità, è indispensabile sostenere, coerentemente con le strategie europee e nazionali, i temi relativi alla riduzione delle emissioni e all'efficienza energetica dei veicoli, ai sistemi di controllo degli apparati di sicurezza, ai sistemi intelligenti di trasporto e di mobilità.

In questo scenario si inserisce pienamente il tema della mobilità elettrica nel quadro strategico regionale coerentemente anche con la Strategia di Specializzazione Intelligente (S3) di Regione Lombardia che vanta tra le 7 aree di specializzazione anche quelle connesse alla mobilità sostenibile e all'eco-industria, nonché l'ambito delle Smart Cities and Communities quale driver strategico trasversale.

Inoltre nell'ambito del percorso di supporto ai Cluster Tecnologici Lombardi (CTL) in specifici ambiti tecnologici e applicativi di interesse strategico per l'industria regionale, Regione Lombardia ha recentemente riconosciuto 9 CTL tra cui i cluster nell'ambito mobilità, smart communities, energia e ambiente con lo scopo di promuovere la competitività del territorio tramite aggregazioni di imprese, università, istituzioni di ricerca pubbliche.

A riprova della sensibilità al tema mobilità, la Lombardia partecipa anche al gruppo tecnico "Mobilità sostenibile" nell'ambito dei Quattro Motori per l'Europa attraverso il responsabile scientifico del CTL Mobilità.

In questo quadro, attraverso una visione strategica suggerita dalle Aree di specializzazione e dai loro piani attuativi (programmi di lavoro) e attraverso un livello più operativo attribuito ai CTL, si è creato un ambiente favorevole per sviluppare azioni e iniziative di innovazione legate anche alla mobilità elettrica.

¹ Fonte: Cluster Lombardo della Mobilità

Accanto ai quattro ambiti specifici di intervento prioritari² in ambito ricerca, sviluppo e innovazione individuati dalla Strategia Regionale per la Mobilità Elettrica, coerentemente con i piani di sviluppo tecnologico dei CTL energia, smart communities, Mobilità e in accordo con il piano energetico e ambientale regionale, da un lato, e i programmi di lavoro di attuazione della Strategia di Specializzazione Intelligente, dall'altro lato, si possono identificare i seguenti obiettivi di sviluppo prioritari:

- promuovere, a livello globale, l'identità di filiera lombarda perseguendo l'eccellenza tecnologica, l'internazionalizzazione, la valorizzazione del capitale umano, la logistica e il world class manufacturing;
- sostenere, coerentemente con le strategie europee e nazionali, i temi relativi alla riduzione delle emissioni e all'efficienza energetica dei veicoli, ai sistemi di controllo degli apparati di sicurezza, ai sistemi intelligenti di trasporto e di mobilità;
- operare nell'ambito delle Aree di Specializzazione della mobilità sostenibile e dell'eco-industria individuate dalla Strategia di Specializzazione Intelligente di Regione Lombardia, nonché negli ambiti di interesse delle Smart Cities and Communities;
- supportare i Cluster Tecnologici Lombardi (CTL) in specifici ambiti tecnologici e applicativi di interesse strategico per l'industria regionale;
- promuovere la competitività del territorio tramite aggregazioni di imprese, università, istituti di ricerca;
- favorire lo sviluppo innovativo di ricarica per la mobilità elettrica personale, collettiva e delle merci;
- supportare gli sviluppi innovativi sulle tecnologie di rilevazione dei flussi di energia prodotta e consumata (o immagazzinata);
- supportare l'impiego di sistemi di potenza elettrici (motori, generatori, accumulatori, distribuzione) per i veicoli ed i trasporti, comprese le infrastrutture;
- aiutare lo sviluppo di sistemi di comunicazione veicolo-infrastruttura, infrastruttura-veicolo e veicolo-infrastruttura-veicolo per la sicurezza stradale; i sistemi per il monitoraggio dello stato del veicolo e dei trasporti, per la sicurezza, il comfort e la sostenibilità;
- creare una base aperta e condivisa per lo sviluppo di azioni integrate tra diversi attori del sistema economico, del mondo della ricerca e delle istituzioni (Open Innovation);
- prevedere il finanziamento per la ricerca solo se finalizzato al mercato ed in particolare, in caso di bandi, la partecipazione dell'industria all'interno dei partenariati, al fine di garantire ricerca e innovazione "close to market" con l'obbligo di arrivare sul mercato entro tre anni dall'inizio del progetto, in linea con il programma Horizon 2020.

² Gli obiettivi sono: 1) innovazione delle infrastrutture di ricarica; 2) generazione distribuita, smart grid e smart city; 3) efficienza energetica e riduzione delle emissioni nei trasporti; 4) sistemi intelligenti di trasporto e di mobilità sostenibile

Tabella degli obiettivi e delle azioni regionali – AMBITO RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE				
Obiettivo	Azione/Intervento	Soggetto competente	Soggetti destinatari	Indicatori
Innovazione delle infrastrutture di ricarica	Promuovere tecnologie innovative in collaborazione...	RL, anche in partnership con privati, università e Centri di Ricerca	Aziende	Partecipazione a progetti europei di ricerca ed innovazione
Generazione distribuita, smart grid e smart city	Promuovere la mobilità elettrica nei progetti di generazione distribuita, nelle comunità locali di energia (Local Energy Communities, LEC), nei progetti di smart cities Bandi per acquisto di wall-box intelligenti	RL, anche in partnership con privati, università e Centri di Ricerca	Aziende	Partecipazione a progetti europei di ricerca ed innovazione Sperimentazioni/cluster locali N° di punti di ricarica installati
Efficienza energetica e riduzione delle emissioni dei trasporti	Progetti di ricerca per il miglioramento della performance delle batterie Bandi per acquisto veicoli elettrici o trasformazione da termico ad elettrico (retrofit); Bandi di acquisto filtri antiparticolato	RL, anche in partnership con privati, università e Centri di Ricerca	Aziende	Partecipazione a progetti europei di ricerca ed innovazione N° veicoli retrofittati/modificati/ Aumento flotte elettriche pubbliche e private
Sistemi intelligenti di trasporto e di mobilità sostenibile	Coordinamento dei Mobility Manager pubblici e privati Adozione dei meccanismi premianti a favore di pubblici e privati	Comuni Regione Aziende		N°progetti di car pooling e car sharing N° ZTL e zone 30 N° Mobility Manager coinvolti

SEZIONE 2. GLI STRUMENTI DI GOVERNANCE

Lo sviluppo della mobilità elettrica avviene attraverso un processo top-down che parte dalle disposizioni e dalle strategie europee ed arriva all'attuazione sul territorio. Il processo è idealmente articolato in due blocchi interagenti:

- A) la parte dispositivo-attuativa, di competenza delle Pubbliche Amministrazioni.
- B) la parte di confronto e dialogo con gli altri attori istituzionali e gli stakeholder.



All'interno di questo processo il "Livello Strategico Regionale" si configura quale realtà intermedia tra la programmazione nazionale e le diverse realtà territoriali, frutto da un lato delle disposizioni "a cascata" derivanti dall'Amministrazione Centrale e dall'Unione Europea e, dall'altro, di tutti i contributi derivanti dal confronto con gli stakeholder e le altre amministrazioni locali di pari livello, a partire dalle Regioni del Bacino Padano.

La Regione contribuisce quindi allo sviluppo della mobilità elettrica attraverso un doppio canale di interazione: con i livelli superiori di programmazione e con quelli sottostanti di attuazione.

Per quanto di competenza, l'interazione con i livelli superiori di programmazione permette a Regione di contribuire alla formazione delle Politiche sulla materia, alla definizione di leggi e disposizioni in attuazione del Quadro Strategico Nazionale di riferimento, alla promozione di accordi con privati e pubbliche amministrazioni, alla veicolazione di fondi nazionali e comunitari.

L'interazione con i livelli inferiori consente invece l'attuazione e il monitoraggio delle strategie di sviluppo a livello regionale, il raccordo organico con gli enti locali, la condivisione delle linee di azione con i principali attori presenti sul territorio, il contatto diretto con la cittadinanza interessata.

Questo modello di Governance è stato applicato fin dalla redazione della Strategia Regionale per la Mobilità Elettrica e si intende proseguire nel suo utilizzo, avendo in esso individuati quali principali punti di forza:

1. la velocità e uniformità/omogeneità dell'azione di sviluppo, generate da un know-how tecnico e operativo ormai collaudato
2. il miglioramento/facilitazione dell'interazione tra i soggetti coinvolti, generata dal mantenimento delle reti e delle relazioni già in essere

Va considerato inoltre che il consolidamento dell'assetto operativo - ed in particolare la definizione degli attori di riferimento nell'Amministrazione centrale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in primis) - contribuisce indirettamente al raggiungimento degli obiettivi di "Educazione, formazione ed informazione" individuati nella Strategia Regionale, inquadrando la mobilità elettrica non più tra le forme innovative bensì tra le **forme usuali di mobilità**. Meritevole quindi di tutte le attenzioni normalmente dedicate all'endotermico nelle azioni di Governo.

2.1 – LA GOVERNANCE PER L'ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA REGIONALE

In maniera simile a quanto già esposto, la Governance per l'attuazione della Strategia Regionale avviene attraverso:

1. Gruppo di Lavoro per la Mobilità Elettrica in Lombardia (GdL MEL) quale Organismo collegiale per la regia sulla tematica
2. Interazione con gli Organismi istituzionali (MIT, MISE, Enti territoriali ecc.)
3. Tavoli di Lavoro con Stakeholders/Operatori della filiera

2.1.1 – IL GRUPPO DI LAVORO PER LA MOBILITÀ ELETTRICA IN LOMBARDIA

In Regione Lombardia, la mobilità elettrica è materia di competenza della Direzione generale Infrastrutture e Mobilità. Oltre ad occuparsi dello sviluppo della rete infrastrutturale per la ricarica dei veicoli elettrici, la medesima Direzione presiede altresì il Gruppo di Lavoro per la Mobilità Elettrica (GdL MEL).

Il GdL MEL, Gruppo di Lavoro interdirezionale, già operante dal 2014, è stato aggiornato con ddg n. 11575/2016 ed ha quale principale compito quello di coordinare le azioni dei diversi assessorati garantendo un'azione unitaria e omogenea per lo sviluppo della mobilità elettrica attraverso:

- raccordo costante e continuo con i Tavoli Nazionali e interregionali sulla materia;
- dialogo e confronto con gli stakeholder per l'individuazione di strumenti e misure per lo sviluppo della mobilità elettrica;
- assistenza tecnica e coordinamento con le Direzioni Generali regionali;
- governance sull'attuazione a livello territoriale locale, in particolare: censimento e monitoraggio delle azioni avviate sul territorio, coordinamento delle politiche territoriali.

Come attività prodromica ad una legge regionale ad hoc in materia di mobilità elettrica, come previsto nella Legge 134/2012 - capo IV bis che introduce le «Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive», il Gruppo di Lavoro ha tra l'altro il compito di assicurare l'attuazione della Strategia Regionale.

Il supporto tecnico alla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità e al GdL MEL è assicurato da RSE (Ricerca di Sistema Energetico), un organismo di diritto pubblico appartenente al Gruppo GSE (Gestore dei Servizi Energetici).

2.1.2 – INTERAZIONE CON ORGANISMI ISTITUZIONALI ED ENTI LOCALI

I Tavoli di Lavoro sono lo strumento con il quale il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti presiede l'attuazione del Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo della Mobilità Elettrica.

A livello sovregionale Regione Lombardia partecipa:

1. ai Tavoli Nazionali: Tavolo Misteg con i Ministeri Infrastrutture e Trasporti, Sviluppo Economico e Ambiente per l'aggiornamento del PNIRE, Tavoli Tecnici e politici in sede di Conferenza Unificata Stato-Regioni, Tavoli Tecnici convocati dagli enti scientifici di riferimento sulla materia (RSE, ENEA, ecc.)
2. ai Tavoli interregionali promossi dalle Regioni del Bacino Padano (Liguria, Piemonte, Valle D'Aosta, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Friuli VG, province autonome di Trento e Bolzano).

2.1.3 – TAVOLI DI LAVORO

I tavoli di lavoro rappresentano una delle componenti più importanti del processo di conoscenza delle problematiche, degli obiettivi, facilitatori del contatto con il territorio e la filiera.

A livello territoriale la Regione ha istituito tavoli di lavoro permanenti con i principali stakeholder:

1. Consulta Regionale Carburanti per l'infrastrutturazione con colonnine di ricarica elettrica nei distributori lungo gli assi viari
2. Associazioni di Categoria degli Autotrasportatori per la definizione di nuovi modelli di business in ambito logistico e ultimo miglio e l'individuazione di intese atte a facilitare la penetrazione dell'elettrico nel settore

Regione non esclude, anzi auspica, la creazione di altri tavoli di lavoro in fase di attuazione della Strategia Regionale per lo sviluppo della Mobilità Elettrica. Tra essi, a titolo esemplificativo, si indicano:

1. ANCI e Comuni per un confronto su documenti programmatici e di indirizzo regionali, l'accompagnamento agli enti locali nella definizione di azioni e disposizioni per lo sviluppo della mobilità elettrica, l'infrastrutturazione del territorio
2. Tavolo con i mobility manager aziendali per la definizione/ridefinizione degli spostamenti casa-lavoro
3. Tavolo con le Istituzioni Scolastiche e gli Enti Parco per l'introduzione della Mobilità Elettrica nei programmi di educazione ambientale.

SEZIONE 3. GLI STRUMENTI DI ATTUAZIONE

In questa sezione vengono presentati gli strumenti giuridico/amministrativi di riferimento e le risorse finanziarie attualmente a disposizione di Regione Lombardia per l'attuazione della Strategia Regionale per la mobilità elettrica.

3.1 – PROGRAMMAZIONE ANNUALE DEGLI OBIETTIVI

Oltre ad attuare la Strategia Regionale per la mobilità elettrica, le azioni individuate nella prima sezione del presente elaborato concorrono al raggiungimento dei risultati attesi contenuti nel Programma Regionale di Sviluppo e nel Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR), che lo aggiorna annualmente.

Nella tabella sottostante si elencano i risultati attesi del DEFR 2017/2019 - appartenenti alle aree istituzionale, economica, sociale e territoriale - correlati con i tre ambiti prioritari della Strategia Regionale per la mobilità elettrica:

1. Mobilità in area urbana, extraurbana, lacuale e fluviale
2. Educazione, formazione ed informazione
3. Ricerca, Innovazione e sviluppo

Sulla scorta degli obiettivi indicati nella Strategia Regionale, il Gdl MEL - in raccordo con le Direzioni Generali - individua e sostiene le azioni da attuare/sviluppare annualmente da parte di Regione Lombardia.

RISULTATO ATTESO DEFR 2017/2019	AMBITO PRIORITARIO STRATEGIA		
	1	2	3
8. Ist.1.5 Valorizzazione del patrimonio regionale	x		
21b. Ist.1.8 Sviluppo dell'ecosistema digitale E015 T	x	x	x
23. Ist.1.4 Riduzione della pressione fiscale	x		
26. Ist.1 Attuazione della Programmazione comunitaria 2014-2020, con particolare riferimento agli obiettivi: "Investimenti nella crescita e nell'Occupazione e "Cooperazione Territoriale Europea (Programma Italia-Svizzera)" e alla Politica Agricola Comune; incremento delle risorse della nuova programmazione e migliore efficienza di gestione	x	x	x
27. Ist.1 Partecipazione ai nuovi Programmi di cooperazione territoriale	x		x
28. Ist.1 Attuazione del Piano d'Azione della Macroregione Alpina (EUSALP)	x		x
34. Ist.1 Patto regionalizzato per consentire maggior investimenti sul territorio	x		
34b. Ist.1 Partenariato Pubblico Privato: programma integrato di interventi per la ripresa degli investimenti degli Enti Locali Lombardi	x		x
36. Ist.18.1 Semplificazione e digitalizzazione di procedure amministrative degli enti locali		x	
41. Ist.9.7 Attrattività della montagna	x	x	
48. Ist.19.1 Valorizzazione e riqualificazione del sito espositivo (fase post - Expo)	x		x

49. Econ.14.1 Sostegno e sviluppo di fattori di competitività del territorio	x		x
55. Econ.14.1 Attrazione di nuovi investimenti sul territorio lombardo	x		x
59. Econ.14.1 Sviluppo dell'imprenditorialità e sostegno allo start-up di nuove imprese	x	x	x
60. Econ.14.1 Sostegno alla competitività e innovazione delle imprese del terziario, della logistica e della mobilità delle merci	x		x
62. Econ.14.1 Supporto alle imprese digitali e promozione dello sviluppo di servizi smart	x	x	x
67. Econ.14.2 Sostegno e sviluppo alle reti e alle polarità commerciali (Distretti del Commercio, Distretti dell'Attrattività, centri commerciali naturali, reti d'impresa) e integrazione con il settore turistico	x		
68. Econ.14.2 Promozione integrata del territorio in una logica di marketing urbano ed interventi per l'attrattività territoriale	x		
73. Econ.14.2 Programmazione della rete dei carburanti per autotrazione e sviluppo dei sistemi distributivi di carburanti a basso impatto ambientale destinati a mezzi su gomma e su rotaia	x	x	
76. Econ.14.3 Valorizzazione dell'offerta di ricerca e conoscenza		x	x
88. Econ.14.5 Riqualificazione e valorizzazione del territorio per incrementarne l'attrattività e il turismo sostenibile	x	x	x
90. Econ.14.5 Promozione della sostenibilità del territorio, dell'innovazione, della ricerca industriale e dello sviluppo sperimentale	x		x
91. Econ.14.5 Promozione degli investimenti ad elevato contenuto innovativo nelle aree della ricerca industriale, sviluppo sperimentale, innovazione tecnologica e sviluppo organizzativo-aziendale			x
92. Econ.14.5 Sostegno alla realizzazione di progetti di ricerca applicata e sviluppo sperimentale nelle tematiche dei servizi digitali e delle Smart Cities and Communities			x
93. Econ.14.5 Promozione di accordi per la ricerca, l'innovazione e la valorizzazione del capitale umano			x
105. Econ.16.1 Tutela, promozione, sicurezza e sviluppo delle produzioni agricole, agroalimentari e forestali di qualità e biologiche nonché sviluppo di progetti integrati di filiera e di area	x		
116. Econ.16.1 Supporto allo sviluppo del Turismo Rurale e delle imprese di Agriturismo	x		x
117. Econ.17.1 Incentivazione dell'efficienza energetica e delle fonti rinnovabili	x	x	x
118. Econ.17.1 Promozione dell'edilizia sostenibile	x	x	x
119. Econ.17.1 Programma Energetico Ambientale Regionale	x		x
120. Econ.17.1 Sviluppo di filiere a basso impatto ambientale	x		x
122. Econ.7.1 Network turistici locali	x	x	
126. Econ.7.1 Sostegno alla filiera turistica e sistema delle imprese e sviluppo di nuove forme di ricettività alberghiera ed extralberghiera	x	x	
127. Econ.7.1 Sostegno all'innovazione e incentivi al sistema ricettivo (p.e. alberghi, b&b, etc.)	x	x	x
127b. Econ 7.1 Sviluppo di iniziative di promozione turistica	x	x	
131. Econ.5.2 Attrattività e valorizzazione del patrimonio culturale	x	x	
133. Econ.5.2 Promozione educativa e culturale		x	
135. Econ.5.2 Promozione di eventi e manifestazioni		x	

142. Econ.6.1 Adeguamento, riqualificazione e realizzazione di impianti sportivi di base	x	x	
145. Econ.6.1 Riqualificazione e valorizzazione dei rifugi	x	x	
147. Econ.6.2 Sostegno alla programmazione locale in materia di politiche giovanili		x	
150. Econ.6.2 Migliorare l'accoglienza delle strutture dedicate ai giovani, sostenendo il turismo low cost	x	x	
157. Econ.4.2 Nuovi ruoli di Stato e Regione in materia di istruzione		x	
160. Econ.4.5 Rafforzare l'istruzione e formazione tecnica superiore		x	
162. Econ.15.1 Promozione dell'orientamento e del placement lavorativo dei giovani attraverso il coinvolgimento attivo del sistema scolastico e universitario lombardo		x	
167. Econ.15.2 Sviluppo di un sistema della formazione professionalizzante coerente con i profili richiesti dal sistema produttivo lombardo, anche mediante il coinvolgimento dei fondi paritetici interprofessionali e rivolto anche agli imprenditori senza dipendenti		x	
168. Econ.15.2 Valorizzazione della formazione in assetto lavorativo (tirocini e apprendistato)		x	
184. Soc.12.4 Interventi a sostegno dell'inclusione e della coesione sociale		x	
184b.Soc.12.4 Reddito di autonomia	x	x	
248. Ter.9.2 Promozione dell'educazione ambientale		x	
250. Ter.9.2 Azioni integrate per lo sviluppo sostenibile	x	x	x
271. Ter.9.8 Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera	x		
273. Ter.9.8 Attuazione del Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria	x		x
275. Ter.9.8 Azioni a sostegno delle politiche regionali per l'adattamento ai cambiamenti climatici e mitigazione delle emissioni di gas climalteranti	x		
276. Ter.9.8 Prevenzione e riduzione dell'inquinamento da agenti fisici (rumore, vibrazioni, radiazioni)	x	x	x
279. Ter.8.1 Accompagnamento agli enti locali per la revisione dei Piani di Governo del Territorio	x	x	
280. Ter.8.1 Implementazione di un modello di governo del territorio fortemente integrato (urbanistica, ambiente e paesaggio) anche attraverso la revisione della L.R. 12/2005	x		
280c. Ter.8.1 Governance territoriale e rafforzamento delle reti degli stakeholders	x	x	
281. Ter.8.1 Rafforzamento della governance integrata dei dati territoriali e rilancio del Sistema informativo territoriale integrato anche in chiave interregionale (SIT)	x		
282. Ter.8.1 Procedure informatiche e regole comuni per la gestione territoriale, anche ai fini del monitoraggio dei piani, in cooperazione con gli Enti Locali	x	x	
283. Ter.8.1 Rafforzamento dell'utilizzo degli strumenti di pianificazione di area vasta (ad es. i Piani Territoriali Regionali d'Area PTRAs)	x	x	
286. Ter.8.1 Implementazione degli strumenti della perequazione, compensazione e premialità per la realizzazione di un governo territoriale di equità, ambientalmente e finanziariamente sostenibile	x	x	

291. Ter.8.1 Interventi per lo sviluppo delle infrastrutture a livello locale	x		
294. Ter 8.1 Promozione di politiche per il coordinamento dei tempi e degli orari delle città	x	x	
303. Ter.10.5 Nuove modalità di partnership pubblico-privato per le nuove infrastrutture	x		
304. Ter.10.5 Riqualificazione, potenziamento e gestione della rete stradale di interesse regionale	x	x	
314. Ter.10.1 Sviluppo forme innovative di mobilità	x	x	x
318. Ter.10.2 Rinnovo parco autobus e sviluppo tecnologie innovative			x
321. Ter.10.2 Miglioramento del servizio taxi	x		
322. Ter.10.3 Recupero e valorizzazione del sistema dei Navigli	x	x	
323. Ter.10.3 Regolamentazione e promozione della navigazione interna e gestione del demanio lacuale e idroviario e sviluppo della navigazione pubblica	x	x	
324. Ter.10.3 Investimenti per la valorizzazione del demanio lacuale e per la vigilanza e sicurezza delle vie navigabili	x	x	
325. Ter.10.3 Interventi per la navigabilità del Po, lo sviluppo dei porti fluviali e delle idrovie collegate	x		
326. Ter.10.3 Sviluppo del trasporto intermodale delle merci e della logistica	x	x	x
327. Ter.10.4 Sviluppo di Malpensa e del sistema regionale aeroportuale	x		
328. Ter.10.6 Potenziamento dell'utilizzo dei fondi nazionali e comunitari	x		x

3.2 – QUADRO LEGISLATIVO REGIONALE

Gli interventi a favore dello sviluppo della mobilità elettrica trovano il loro collegamento all'interno del seguente quadro programmatico regionale:

- Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)
- Programma Regionale di Sviluppo e conseguente Documento di Economia e Finanza Regionale (PRS e DEFR)
- Piano Territoriale Regionale (PTR)
- Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)
- Programma Energetico Ambientale Regionale (PEAR)
- Programma Regionale integrato di Mitigazione dei Rischi (PRIM)
- Strategia di Specializzazione Intelligente per la Ricerca e l'Innovazione (S3)

Specifici richiami normativi alla mobilità sostenibile si trovano nelle seguenti leggi regionali:

- Legge Regionale 14 luglio 2003 , N. 10 e s.m.i., Riordino delle disposizioni legislative regionali in materia tributaria – Testo unico della disciplina dei tributi regionali, in particolare l'art. 48 sulla riduzione del 50% del pagamento del bollo auto per i veicoli ibridi (plug-in), ed esenzione permanente per i veicoli elettrici.
- Legge Regionale dell'11 dicembre 2006 - n. 24 Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente" che all'art.14, c.1, lett. D promuove l'utilizzo di forme di trazione a basso impatto ambientale, quali ad esempio le elettriche e le ibride.

- Legge Regionale 4 aprile 2012 , n. 6 Disciplina del settore dei trasporti, in particolare l'art. 20 "Interventi per la promozione di servizi innovativi per lo sviluppo della mobilità sostenibile".
- Legge Regionale 19 dicembre 2014 - n. 34 "Disposizioni in materia di vendita dei carburanti per autotrazione. Modifiche al titolo II, capo IV della legge regionale 2 febbraio 2010, n. 6 (Testo unico delle leggi regionali in materia di commercio e fiere)".
- Legge Regionale 23 novembre 2016 – n. 29 "Lombardia è ricerca e innovazione".

Tra le disposizioni a favore della mobilità elettrica si ricordano altresì:

- l'aggiornamento del Quadro Regionale degli Standard Professionali;
- la DGR X/4593 del 17/12/2015 con cui sono state approvate le Linee Guida per l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici;
- i decreti di attuazione della LR 34/2014: è in fase di predisposizione il piano per l'infrastrutturazione dei distributori di carburante lungo i principali assi viari regionali.

E' da assicurare nel percorso di modifica alla l.r. 12/2005 che l'aggiornamento della normativa regionale in materia edilizia sia rispondente a quanto disposto dalla L.134/2012, così come modificata/integrata dal Decreto Lgs n. 257 del 16/12/2016 (Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE). E' inoltre attivo un monitoraggio per la verifica degli adeguamenti dei regolamenti edilizi comunali.

Infine le Linee Guida regionali per l'infrastruttura di ricarica forniscono un quadro esaustivo delle indicazioni di policies e le disposizioni normative emanate a livello europeo e nazionale.

3.3 – BANDI/ACCORDI/CONVENZIONI

I bandi sono lo strumento operativo attraverso il quale Regione assicura il reperimento e l'allocatione di risorse economiche aggiuntive alle risorse proprie.

Con riferimento alla Programmazione Comunitaria risultano attualmente attivo il Progetto E-Moticon attivo su Spazio Alpino ed è in fase di predisposizione il bando a valere sui Fondi POR-FESR 2014-2020: ASSE IV: per l'Azione IV.4.e.1.1 - Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charging hub.

Con riferimento al Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo della mobilità elettrica, il PNIRE individua un iter procedurale che utilizza tutti gli strumenti descritti in questo paragrafo e che prevede le seguenti fasi:

- la pubblicazione della manifestazione d'interesse da parte del MIT;
- l'analisi dei progetti presentati e la pubblicazione della graduatoria;
- la sottoscrizione degli Accordi di Programma tra il MIT e le Regioni beneficiarie del contributo;
- sottoscrizione delle convenzioni tra la Regione e i soggetti beneficiari dei progetti ammessi.

Su fondi PNIRE risultano attualmente attivi il Bando del 2013 e la Manifestazione d'interesse del 2016.

Accordi e convenzioni sono invece lo strumento con il quale si stabiliscono e si concordano le condizioni di operabilità, di finanziamento e il supporto tecnico specifico tra i soggetti interessati.

Tra gli accordi attualmente attivi si evidenziano:

- l'Accordo di Programma Quadro in materia di Ambiente e Energia sottoscritto il 2 febbraio 2001 dal Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica, dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Lombardia, in attuazione dell'Intesa istituzionale di programma della Lombardia.
- L'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria -sottoscritto il 19 dicembre 2013 tra le Regioni del Bacino Padano con i Ministeri dell'Ambiente, Salute, Infrastrutture e Trasporti – all'interno del quale il gruppo di lavoro sulla mobilità elettrica ha elaborato linee di policies e misure per un'azione concordata e unitaria in tema di sviluppo della mobilità elettrica individuando i seguenti obiettivi prioritari:
 - Incrementare la diffusione dei veicoli elettrici nei centri urbani
 - Promuovere la diffusione dei veicoli elettrici nelle flotte aziendali pubbliche e private
 - Incrementare il numero dei veicoli ad alimentazione esclusivamente elettrica destinati ai servizi di trasporto pubblico di linea e non di linea, anche per le vie d'acqua
 - Promuovere il veicolo elettrico nel settore della logistica delle merci con particolare riguardo alla distribuzione delle merci nell'ultimo miglio
 - Promuovere il veicolo elettrico nel settore turistico, anche per le vie d'acqua
 - Implementare le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici.
- l'Accordo con RSE, sottoscritto in data 17 marzo 2015, di collaborazione per l'attuazione delle azioni per lo sviluppo della mobilità elettrica.
- la Convenzione con l'Autorità di Bacino lacuale dei laghi d'Iseo, Endine e Moro sottoscritta in data 23 dicembre 2014 s.m.i. per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta regionale in esercizio sul lago d'Iseo la quale prevede, tra gli altri interventi, la realizzazione di una motonave sperimentale con propulsione ibrida diesel/elettrico.
- la Convenzione con l'Autorità di Bacino lacuale dei laghi d'Iseo, Endine e Moro sottoscritta in data 5 agosto 2016 per la realizzazione degli interventi di cui alla DGR 5423 del 18 luglio 2016 che prevede, tra gli altri interventi, la realizzazione di colonnine di ricarica elettrica presso alcuni pontili della navigazione di linea sul lago d'Iseo.

3.4 – RISORSE ECONOMICHE E FINANZIARIE

Le risorse economiche dalle quali è possibile reperire fondi per lo sviluppo della mobilità elettrica sono:

- Risorse Europee: Programma LIFE, Programma Horizon 2020, Programma Connecting Europe Facility (CEF), Programma Spazio Alpino, Interreg Italia/svizzera, Fondi POR-FESR 2014/2020.
- Risorse Nazionali: finanziamenti previsti dalla L. 134/2012 per il PNIRE (art. 17 septies), per le azioni a sostegno della ricerca (art. 17 octies), per l'acquisto dei veicoli (art. 17 decies), per l'erogazione di incentivi alle aziende (art. 17 undies) – eventuali altre risorse per l'acquisto di veicoli e incentivi e leve fiscali indicati nella Legge di Stabilità.
- Risorse regionali, per esempio quelle a valere sul TPL (per il rinnovo del parco autobus), o risorse destinate ad ammodernamento delle flotte.

In un'ottica di coordinamento delle azioni, sarà cura del GdL MEL effettuare ricognizioni periodiche sulle risorse disponibili.

AGGIORNAMENTI

Il presente documento sarà aggiornato/integrato almeno con cadenza biennale anche in recepimento delle indicazioni del DEFR, dell'aggiornamento del PNIRE, e più in generale con qualsiasi nuova disposizione/normativa in materia che entrerà in vigore.

Nella scelta delle azioni prioritarie da individuare annualmente si terrà inoltre conto della Road Map per la Mobilità Sostenibile, attualmente in fase di redazione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e del piano nazionale per lo sviluppo della mobilità a idrogeno.