



**Decreto 21 dicembre 2000 del Servizio IAR
del Ministero dell'ambiente**

Programmi radicali per la mobilità sostenibile

(Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 80 del 5 Aprile
2001)

**SERVIZIO INQUINAMENTO ATMOSFERICO E RISCHI
INDUSTRIALI**

VISTA la legge 8 luglio 1986, n. 349, che ha istituito il Ministero dell'ambiente e ne ha definito le funzioni, (G.U. n. 59 del 15 luglio 1986);

VISTA la legge 3 marzo 1987, n. 59, che ha ampliato e precisato le competenze attribuite al Ministero dell'ambiente (G.U. n. 52 del 3 marzo 1987);

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 (Nuovo Codice della strada) (G.U. n° 114 del 18 maggio 1992, S.O.);

VISTA la legge 8 ottobre 1997, n. 344, che ha ampliato e precisato le competenze attribuite al Ministero dell'ambiente con riferimento ai diversi settori della tutela ambientale (G.U. n° 239 del 13 ottobre 1997, S.O.);

VISTA la legge 15 marzo 1997, n. 59, (G.U. n. 63 del 17 marzo 1997);

VISTO il decreto legislativo 17 marzo 1998, n. 112 (G.U. n. 116 del 21 maggio 1998, S.O. n. 96/L);

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica n. 549 del 3 dicembre 1999, recante Regolamento per l'organizzazione del Ministero dell'ambiente (G.U. n.67 del 21 marzo 2000);

VISTO il decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" (G.U. n. 227 del 28-9-2000, S.O. n. 162/L);

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n.422 che conferisce alle regioni a agli enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale. a norma dell'articolo 4.

comma 4 della legge 15 marzo 1997, n.59. (G.U. n. 287 del 10 dicembre 1997);

VISTI i due decreti interministeriali del 20 maggio 1991 recanti rispettivamente criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria e criteri per l'elaborazione dei Piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (G.U. n 12 del 31 maggio 1991);

VISTO il decreto interministeriale del 27 marzo 1998 (G. U. n.179 del 3 agosto 1998) con cui è affidato agli Enti Locali il compito di progettare e realizzare servizi di car sharing e di taxi collettivo e di organizzare l'ufficio del mobility manager di area, cui affidare l'incarico di coordinare i piani degli spostamenti casa-lavoro, elaborati dai mobility manager aziendali; e con cui si dispone l'obbligo, per le pubbliche amministrazioni, di prevedere una quota di veicoli a minimo impatto ambientale nel rinnovo annuale del proprio parco veicolare;

VISTO il decreto interministeriale n° 163 del 21 aprile 1999, recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione delle emissioni della circolazione (G:U. n 135 del 11 giugno 1999), che stabilisce che i sindaci dei comuni oggetto del decreto devono provvedere alla predisposizione di un rapporto annuale che costituisce strumento di valutazione dello stato della qualità dell'aria nel territorio comunale e di informazione sulle misure di prevenzione adottate, sui risultati ottenuti e su quelli previsti sulla base delle misure programmate;

VISTO il decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, che recepisce la Direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250 recante norme per l'autorizzazione alla installazione e all'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato, e l'irrogazione della relativa sanzione, a norma dell'articolo 7, comma 133-bis , della legge 15 maggio 1997, n. 127;

VISTO il Protocollo di Accordo-Quadro del 1° luglio 1999 tra Ministero dell'ambiente e ENEL in tema di qualità ambientale nelle aree urbane, nel quale sono state concordate specifiche funzionali e costruttive degli impianti di ricarica al fine di rimuovere gli ostacoli alla diffusione dei veicoli elettrici causata dalle difformità delle soluzioni tecniche per il collegamento tra i veicoli e le prese di alimentazione per la ricarica delle batterie e per garantire adeguate misure per la sicurezza antinfortunistica;

CONSIDERATO che il Ministero dell'ambiente ha promosso l'iniziativa europea "In città senza la mia auto";

VISTO il decreto del Ministro dell'ambiente del 25 gennaio 2000, (G U. n. 33 del 10 febbraio 2000). con il quale è stato definito un programma di cofinanziamenti a supporto dell'iniziativa "Domeniche ecologiche", durante le quali nei Comuni che hanno aderito è stato interdetto il traffico privato;

VISTO il decreto del Direttore Generale del Servizio per

l'inquinamento atmosferico e acustico e le industrie a rischio del Ministero dell'ambiente del 17 febbraio 2000 (G.U. n. 55 del 7 marzo 2000) con il quale si è provveduto a definire la procedura per l'attuazione dei cofinanziamenti previsti per gli interventi strutturali nell'ambito della sopracitata iniziativa;

VISTO il decreto del Ministro dell'ambiente 29 maggio 2000 (G.U. n.125 del 31.maggio 2000) che ha stabilito le modalità per l'adesione alla prosecuzione della sopracitata iniziativa;

CONSIDERATO che hanno aderito alla prosecuzione dell'iniziativa "Domeniche ecologiche" molti comuni con popolazione inferiore alla soglia di 100.000 abitanti stabilita dall'articolo 2 del citato decreto direttoriale del 17 febbraio 2000;

RITENUTO opportuno allargare la possibilità di accedere al cofinanziamento per interventi strutturali a tutti i comuni che abbiano aderito all'iniziativa;

CONSIDERATO inoltre che, nell'ambito della predetta iniziativa il Ministero intende promuovere progetti rivolti alla realizzazione di: interventi strutturali e permanenti finalizzati alla riduzione dell'impatto ambientale e dei consumi energetici derivanti dal traffico urbano tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile; nonché di azioni specifiche, da parte degli Enti Locali, per migliorare il quadro delle conoscenze relative al traffico veicolare, al fine di misurare i benefici ottenuti e valutare l'efficacia degli interventi e per sperimentare le possibilità offerte dalle nuove tecnologie per la riduzione delle emissioni dal parco circolante dei veicoli pesanti;

CONSIDERATO altresì che l'attuale sviluppo delle comunicazioni nella società rende indispensabile il miglioramento e l'integrazione dei diversi sistemi informativi settoriali attualmente in uso presso la P.A.;

VISTE le proposte di attuazione della predetta iniziativa presentate dal Direttore Generale del Servizio per l'inquinamento atmosferico e acustico e le industrie a rischio;

CONSIDERATO che occorre procedere all'assegnazione delle risorse finanziarie necessarie all'attuazione dei programmi così definiti, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo. 29 del 1993 e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTA la legge 23 dicembre 1999, n.489, di approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000;

VISTO il decreto del Ministro del Tesoro 28 dicembre 1999 di ripartizione in capitoli delle Unità Previsionali di Base per l'anno finanziario 2000;

DECRETA

Articolo 1 **Definizioni**

Ai fini del presente decreto si intende per:

1. **Aree pedonali:** le zone delimitate rispettivamente ai sensi dell'articolo 3, comma 1, n. 2, e dell'articolo 7, comma 9, del Codice della Strada.
2. **Codice della Strada (C.d.S.):** il decreto legislativo 30 aprile 1992, n 285, e successive modificazioni, recante "Nuovo codice della strada".
3. **Documenti in formato elettronico:** file allegati a messaggi di posta elettronica e file su floppy disk.
4. **Mobility Manager (MM) di area:** struttura di supporto e di coordinamento tra i mobility manager aziendali di cui all'art 3, comma 3 del decreto interministeriale del 27.3.98.
5. **Mobility Manager (MM) aziendali:** responsabili della mobilità aziendale di cui all'articolo 3, commi 1 e 3 del decreto interministeriale del 27.3.98
6. **Sistemi di monitoraggio degli inquinanti atmosferici:** sistemi di monitoraggio relativi agli inquinanti di cui all'Allegato I del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351 e finalizzati alla valutazione della qualità dell'aria ambiente conformemente a quanto previsto agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto.
7. **Impianti automatizzati per l'applicazione di "road e area pricing":** impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli a parti delimitate delle aree urbane, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250, finalizzati alla riduzione della congestione, tramite l'applicazione di tariffa all'ingresso o per la circolazione di veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato.
8. **Piani Urbani del Traffico (PUT):** provvedimenti di cui all'articolo 36 del C.d.S.
9. **Sistema di taxi collettivo ovvero sistema di trasporto collettivo innovativo:** servizio di trasporto flessibile, integrativo e complementare al servizio di trasporto pubblico locale, che utilizza strumenti telematici per l'ottimizzazione dei percorsi, la prenotazione del servizio e la gestione del sistema informativo e operativo, offerto a un prezzo inferiore a quello del taxi tradizionale.
10. **Veicoli a trazione elettrica:**
 - a. Veicoli a trazione elettrica con funzionamento autonomo: veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione esclusivamente di tipo elettrico e completamente immagazzinata a bordo;
 - b. Veicoli a trazione elettrica alimentati a idrogeno: veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione prodotta da una cella a combustibile o esclusivamente o in combinazione una fonte di energia elettrica

immagazzinata a bordo.

c. Veicoli ibridi:

- veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di un motogeneratore termico finalizzato alla sola generazione di energia elettrica che integra una fonte di energia elettrica immagazzinata a bordo (funzionamento ibrido);
- veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico finalizzata direttamente alla trazione, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo anche mediante il funzionamento autonomo di una sola delle motorizzazioni esistenti (funzionamento ibrido bimodale);
- veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico finalizzata sia alla trazione che alla produzione di energia elettrica, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo sia mediante il funzionamento contemporaneo delle due motorizzazioni presenti che mediante il funzionamento autonomo di una sola di queste (funzionamento ibrido multimodale);

11. Veicoli alimentati a gas :

- veicoli con esclusiva alimentazione a metano o GPL,
- veicoli il cui motore termico è alimentato esclusivamente con gas naturale compresso (metano) ovvero con gas da petrolio liquefatto (GPL);

12. Veicoli elettrici a due e tre ruote e quadricicli:

veicoli elettrici delle categorie L1, L2, L3, L5 e i quadricicli a trazione elettrica, come definiti al Titolo III, Capo I, rispettivamente ai punti 47 e 53, lettera h), del C.d.S..

13. Zone a traffico limitato (ZTL):

le zone delimitate rispettivamente ai sensi dell'articolo 3. comma 1. n. 54. e dell'articolo 7.

comma 9, del C.d.S..

Articolo 2
Finalità e aree di intervento

1. Con il presente decreto si intende promuovere la realizzazione di interventi strutturali radicali finalizzati alla riduzione permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile.
2. Sono ammessi a cofinanziamento, con le modalità di cui all'articolo 6, le istanze presentate dai soggetti di cui all'articolo 5, relative alla realizzazione di uno o più progetti pertinenti alle seguenti aree di intervento:
 - a. realizzazione, integrazione o completamento di sistemi di taxi collettivo ovvero di trasporti collettivi innovativi;
 - b. regolazione del traffico nei centri urbani mediante impianti automatizzati per l'applicazione di "road e area pricing";
 - c. realizzazione, integrazione o completamento di sistemi di trasporto pubblico o servizi di pubblica utilità che utilizzano veicoli a trazione elettrica o alimentati a gas delle categorie M2, M3 e N2;
 - d. realizzazione, integrazione o completamento di flotte di biciclette e di veicoli elettrici a due o tre ruote e quadricicli, appartenenti ai comuni, agli enti e ai gestori di servizi pubblici e dei servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nonché da destinare al noleggio nelle aree urbane;
 - e. realizzazione, ampliamento o adeguamento tecnologico dei sistemi di monitoraggio degli inquinanti atmosferici, in particolare di quelli finalizzati agli adempimenti di cui all'articolo 2, del decreto interministeriale del 21.4.99;
 - f. attuazione di progetti dimostrativi

relativi a:

f1) prototipi di veicoli a trazione elettrica con funzionamento autonomo e di veicoli a trazione elettrica alimentati a idrogeno adibiti al trasporto pubblico, a servizi di pubblica utilità e al trasporto delle merci nelle aree urbane;

f2) dispositivi per la riduzione delle emissioni in atmosfera provenienti dal parco dei veicoli circolanti adibiti al trasporto pubblico, a servizi di pubblica utilità e al trasporto delle merci nelle aree urbane;

f3) modelli di correlazione tra dati di inquinamento atmosferico e quelli provenienti dalla rilevazione del traffico veicolare.

Art 3

Disponibilità finanziarie e ripartizione risorse

1. Per le finalità di cui all'articolo 2, comma 1 sono impegnate risorse finanziarie pari a 68.000 milioni di lire a valere sul capitolo 7082 del Ministero dell'ambiente per l'anno finanziario 2000.
2. Le risorse di cui al comma 1 sono ripartite fra le aree di intervento di cui all'articolo 2, comma 2 come segue:

- area di intervento a): 10.000 milioni di lire;
- area di intervento b): 6.000 milioni di lire;
- area di intervento c): 28.000 milioni di lire;
- area di intervento d): 6.000 milioni di lire;
- area di intervento e): 6.000 milioni di lire;
- area di intervento f): 12.000 milioni di lire.

Articolo 4

Limiti di cofinanziamento

1. Per l'area d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% del costo del progetto. Nel costo del progetto non sono computabili le spese sostenute per l'acquisto di veicoli.
2. Per l'area d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b) la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% delle spese di acquisto e installazione degli impianti.
3. Per le aree d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettere c) e d), la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al:
 - 50% del costo d'acquisto dei veicoli a trazione elettrica e non può superare l'importo massimo, per veicolo, pari a £ 130 milioni per veicoli di categoria M2 e £ 300 milioni per veicoli di categoria M3, £ 75 milioni per veicoli di categoria N2 e £ 300 milioni per veicoli di categoria N3,
 - al 30% del costo d'acquisto delle biciclette, purché rispondenti alla norme stabilite all'[Allegato 1](#), punto 3, e non può superare l'importo massimo, per veicolo, pari a £ 200.000;
 - al 30% del costo d'acquisto dei veicoli elettrici a due e tre ruote e quadricicli, e non può superare l'importo massimo, per veicolo, pari a £ 1,6 milioni per i veicoli di categoria L1 e L2, e di £ 6 milioni per veicoli di categoria L3, L5, e quadricicli;
 - al 25% del costo d'acquisto dei veicoli alimentati esclusivamente a metano/GPL e fino all'importo massimo, per veicolo, pari a £ 35 milioni per veicoli di categoria M2 e £ 140 milioni per veicoli di categoria M3.
4. Sono ammesse a finanziamento fino al 30% del costo, purché il loro acquisto sia connesso all'acquisto dei mezzi, le spese di acquisto e di allacciamento alla rete, di distributori di gas metano e di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici. Le colonnine per la ricarica devono essere conformi alle norme e ai requisiti indicati nell'[Allegato 1](#), punti 1 e 2.
5. Per l'area d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettera e) la percentuale massima di cofinanziamento

- da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% del costo complessivo del progetto.
6. Per l'area d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettera f) la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% del costo complessivo del progetto. Nel costo del progetto non sono computabili le spese relative alla realizzazione dei prototipi.
 7. Sono ammesse a finanziamento, fino ad un massimo del 30% del costo, le spese relative alla predisposizione del monitoraggio dei risultati della realizzazione dei progetti. Il monitoraggio deve riguardare, laddove pertinenti con l'intervento messo in atto, i seguenti aspetti: effetti sulle emissioni acustiche e di gas inquinanti, effetti sui consumi energetici, effetti sull'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici e collettivi e dei mezzi di trasporto privato e comprendere l'effettuazione di una campagna di misure ante e post operam finalizzata alla verifica del raggiungimento degli obiettivi del progetto.
 8. Per il calcolo del costo complessivo del progetto i costi devono essere considerati al netto dell'IVA.
 9. Nel costo complessivo del progetto non sono computabili le spese sostenute anteriormente alla data di pubblicazione del presente decreto.
 10. I contributi di cui ai commi da 1 a 7 possono essere concessi anche ad integrazione di finanziamenti nazionali o comunitari, a condizione che ciò sia ammesso dalla relativa disciplina di riferimento e che la quota complessiva di finanziamento pubblico non superi il 65% del costo complessivo del progetto.

Articolo 5

Soggetti beneficiari

1. Possono presentare istanza di cofinanziamento tutti i comuni che abbiano aderito all'iniziativa "Domeniche ecologiche" di cui al decreto ministeriale 29.5.00.

Articolo 6

Presentazione delle istanze

1. I comuni interessati devono trasmettere un'unica istanza, sottoscritta dal legale rappresentante dell'ente o dal funzionario delegato, relativa al

- progetto o ai progetti di cui si richiede il cofinanziamento.
2. Nell'istanza deve essere esplicitamente indicato se uno o piu' progetti tra quelli di cui si richiede il cofinanziamento sono interessati da altre forme di finanziamento nazionale o comunitario e, in tale caso, deve essere dichiarato il rispetto delle condizioni di cui all'art. 4, comma 10. 3.
 3. L'istanza di cofinanziamento deve essere presentata accompagnata dal modulo di cui all'**Allegato 2** debitamente compilato secondo le istruzioni.
 4. Il modulo e le istruzioni di cui al comma 2 sono disponibili in formato elettronico presso il sito <http://minambiente.it/siar/domeco/modulo.htm>
 5. Le istanze di cofinanziamento, predisposte secondo quanto indicato ai commi 1, 2 e 3 devono pervenire al Ministero dell'ambiente - Servizio per inquinamento atmosferico e acustico e per le industrie a rischio, sia in formato elettronico, che in formato cartaceo agli indirizzi:
domeco.siarminambiente.it per la posta elettronica, e via Cristoforo Colombo n. 44 - 00147 Roma, per quella convenzionale, entro e non oltre novanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
 6. In caso di non corrispondenza fra la documentazione inviata in formato elettronico e quella in formato cartaceo, fa fede la seconda.

Articolo 7 **Condizioni di ricevibilità**

1. Costituisce condizione di ricevibilità delle istanze di cofinanziamento il rispetto delle modalità di presentazione e della scadenza di cui all'articolo 6.
2. Il controllo delle condizioni di ricevibilità dei progetti pervenuti è svolto dal Servizio I.A.R. del Ministero dell'ambiente.

Articolo 8 **Valutazione dei progetti proposti**

1. Successivamente al controllo di cui all'articolo 7, le istanze risultate ricevibili verranno esaminate in via preliminare ai fini dell'ammissibilità.
2. Costituiscono condizione di ammissibilità delle istanze di cofinanziamento:
 - a. l'appartenenza del soggetto

proponente alla categoria di cui all'articolo 5;

- b. l'appartenenza del progetto alle tipologie di cui all'articolo 2, comma 2 del presente decreto
 - c. l'istituzione, presso il comune, del mobility manager di area, limitatamente ai comuni di cui all'allegato III del decreto ministeriale 25.11.94 e a quelli compresi nelle zone a rischio di episodi acuti di inquinamento atmosferico individuate dalle Regioni ai sensi dell'articolo 9 del decreto ministeriale 20.5.1991 recante criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria e dell'articolo 3 decreto ministeriale 20.5.1991 recante criteri per l'elaborazione dei Piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;
3. Le istanze risultate ammissibili saranno sottoposte a valutazione sulla base dei criteri di cui all'**Allegato 3** punti 1 e 2.
 4. Sulla base dei punteggi riportati a seguito delle valutazioni di cui al comma 3, saranno predisposte, per ciascuna delle aree di intervento di cui all'articolo 2, comma 2, le graduatorie utili per l'accesso al cofinanziamento.
 5. La verifica della ammissibilità e la valutazione dei progetti ammessi sarà svolta dal Servizio I.A.R. del Ministero dell'ambiente, che si avvarrà della Commissione Tecnico-Scientifica del Ministero dell'ambiente.

Articolo 9

Modalità di finanziamento e di revoca

1. Con decreto del direttore generale del Servizio I.A.R. si provvederà, entro i 30 giorni successivi alla scadenza dei termini di presentazione delle istanze, all'individuazione dei progetti da finanziare, nei limiti di cui all'articolo 4 e sulla base delle graduatorie di cui all'articolo 8 comma 4.
2. I progetti appartenenti a ciascuna delle aree di intervento di cui all'articolo 2, comma 2 saranno ammessi a cofinanziamento secondo l'ordine delle

- relative graduatorie, fino ad esaurimento delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 3, comma 2.
3. Nel caso in cui la somma complessiva necessaria al cofinanziamento dei progetti risultati finanziabili per ciascuna delle aree di intervento risulti inferiore a quella prevista all'articolo 3 comma 2, la somma eccedente sarà ripartita sulle altre aree di intervento.
 4. Nel caso in cui più progetti appartenenti ad una stessa area di intervento ottengano dalla valutazione un pari punteggio e i fondi stanziati per quell'area di intervento non siano sufficienti a coprire l'intera somma richiesta per il loro cofinanziamento, la somma disponibile sarà ripartita tra essi in modo proporzionale al cofinanziamento cui avrebbero avuto diritto.
 5. Nel caso in cui la somma rimasta disponibile, per ciascuna area di intervento, dopo aver coperto la cifra assegnata ai primi progetti della graduatoria non risulti sufficiente a coprire interamente il cofinanziamento spettante al progetto immediatamente successivo nella graduatoria medesima, il cofinanziamento sarà assegnato nella misura ridotta corrispondente all'importo rimasto disponibile.
 6. L'importo assegnato a titolo di cofinanziamento sarà trasferito dal Servizio I.A.R. all'Ente proponente in due fasi:
 - a. la prima, di importo pari al 50% del progetto o dei progetti riconosciuti finanziabili dal decreto di cui al comma 1, entro trenta giorni dalla data di ricevimento del programma operativo di cui all'articolo 10;
 - b. la seconda, di importo pari al rimanente 50%, entro trenta giorni dalla data di ricevimento del rendiconto ai sensi dell'articolo 158 del decreto legislativo 18.8.2000, n° 267, da presentarsi entro 1 anno dalla notifica del decreto di cui al comma 1.
 7. Nel caso in cui dal programma operativo risulti che per la realizzazione del progetto è prevista una spesa complessiva inferiore a quella sulla cui base è stato assegnato il cofinanziamento del Ministero, quest'ultimo sarà diminuito in proporzione.
 8. Nel caso in cui il progetto operativo non fosse presentato o non risulti conforme ai contenuti del

progetto, il Ministero dell'ambiente provvederà alla revoca dei finanziamenti concessi.

9. I fondi recuperati ai sensi del commi 7 e 8 verranno impiegati per finanziare gli interventi immediatamente successivi nella graduatoria relativa al progetto cui è stato ridotto o revocato il finanziamento.
10. Il rendiconto di cui all'articolo 158 del decreto legislativo 18.8.2000, n.267 deve essere inviato, secondo le modalità ivi stabilite, al Servizio I.A.R. del Ministero dell'ambiente.

Articolo 10 Programma operativo

1. Entro trenta giorni dalla notifica del decreto di cui all'articolo 8, comma 1, ai sensi dell'articolo 9, comma 6, lettera a), i soggetti proponenti devono trasmettere al Servizio I.A.R. del Ministero dell'ambiente il programma operativo della realizzazione dell'intervento finanziato. Tale programma deve essere corredato dalla documentazione amministrativa e contabile idonea a dimostrare, nel dettaglio, l'effettiva entità del costo sostenuto e da sostenere per la realizzazione del progetto finanziato.

Contenuti e note del Database

Roma, lì 21.12.2000

Il Direttore Generale
(Ing. Giovanni Silvestrini)

Allegato 1

Norme e requisiti tecnici

1. **Norme tecniche di unificazione delle connessioni alle colonnine di ricarica pubblica**

CEI 69-2 ENV 50275-1, 1999, Edizione I, Ricarica conduttiva dei veicoli elettrici - Parte 1: Aspetti generali;

69-3 ENV 50275-2-1 1999, Edizione I, Ricarica conduttiva

dei veicoli elettrici - Parte 2-1: Collegamento dei veicoli elettrici all'alimentazione in c.a. o in c.c.;

69-4 ENV 50275-2-2 1999, Edizione I, Ricarica conduttiva dei veicoli elettrici - Parte 2-2: Stazione di ricarica in c.a.;

69-5 ENV 50275-2-3, 1999, Edizione I, Ricarica conduttiva dei veicoli elettrici - Parte 2-3: Stazione di ricarica in c.c. .

2. Requisiti tecnici relativi alla connessione tra veicoli elettrici e colonnine di ricarica pubbliche

a. Prese a spina a 4 poli unificate

Le caratteristiche nominali della prese a spina unificate sono le seguenti:

- Corrente nominale 16 A
- Tensione nominale 230 V
- Frequenza 50 Hz
- Grado di protezione non inferiore a IP44 con presa e spina accoppiate o disaccoppiate.

La presa e la spina sono conformi alle prescrizioni di prova della Norma CEI EN 60309-1 "Spine e prese per uso industriale. Parte I: prescrizioni generali."

Le caratteristiche dimensionali delle prese a spina sono riportate nel "Foglio di unificazione di prese a spina per la connessione alla rete elettrica di veicoli elettrici stradali" CEI-UNEL, Progetto C.773 e sue successive modificazioni.

- ### **b. La colonnina di ricarica, nella parte di connessione con i veicoli, deve prevedere la presenza di un circuito in grado di garantire la verifica dell'integrità del conduttore di protezione, secondo quanto previsto all'articolo 6.4 della norma CEI ENV 50275-1. La verifica dell'integrità del conduttore di protezione viene effettuata dal "circuito di controllo" della colonnina di ricarica, monitorando la presenza di una resistenza unificata lato veicolo elettrico, secondo quanto indicato all'Allegato A del citato Progetto CEI-UNEL C.773 e sue successive modificazioni.**

La conformità del sistema ai requisiti tecnici indicati nel presente allegato deve risultare da certificato rilasciato dall'installatore.

3. Norme tecniche per le biciclette

- Norma UNI 10395 " Biciclette - Requisiti di sicurezza " per tutte le bici da strada.
 - Norma UNI 10518 " Mountain bike - Requisiti di sicurezza" per le mountain bike.
-

Allegato 2

Modulo e istruzioni per la compilazione

Parte 1

La parte 1 del presente allegato contiene il fac-simile del modulo che il proponente deve compilare e presentare unitamente all'istanza di cofinanziamento.

Il modulo è diviso in due sezioni: la prima contiene richiesta di informazioni a carattere generale sul soggetto proponente, sulle politiche da esso intraprese nel settore della mobilità sostenibile, sulla sua adesione alle iniziative del Ministero dell'ambiente "Domeniche ecologiche e "Giornata europea senza la mia auto". Il soggetto proponente dovrà compilare ogni casella della sezione 1 del modulo.

La sezione 2 del modulo contiene invece richiesta di informazioni relative ad ognuno dei progetti. Il soggetto proponente dovrà compilare esclusivamente il paragrafo o i paragrafi cui afferiscono i progetti da esso presentati nell'istanza di cui all'articolo 6.

Parte 2

La parte 2 del presente allegato contiene le indicazioni per la compilazioni delle caselle di ciascuna tabella del modulo.

- [Sezione 1](#)
 - [Sezione 2](#)
-

Allegato 3

Criteria per la valutazione dei progetti di cui all'articolo 8

L'attività di valutazione di cui all'articolo 8 comma 3 darà luogo all'assegnazione di un punteggio per ciascun progetto, il 50% del quale sarà assegnato sulla base dei criteri di cui al punto 1 ed il rimanente 50% sulla base dei criteri di cui al

punto 2 del presente allegato.

1. Criteri per la valutazione dell'inquadramento del progetto nell'ambito delle politiche messe in atto dal soggetto proponente per ridurre l'impatto ambientale derivante dal traffico urbano tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile.

- a. Grado di partecipazione del comune all'iniziativa del Ministero dell'ambiente sulle Domeniche ecologiche.
- b. Adesione del comune alla giornata europea "In città senza la mia auto".
- c. Km di corsie preferenziali per autobus nel territorio comunale.
- d. Km di piste ciclabili nel territorio comunale.
- e. Estensione delle aree pedonali nel territorio comunale.
- f. Estensione delle ZTL nel territorio comunale.
- g. Quota di parcheggi a pagamento nel territorio comunale.
- h. Attuazione di quanto stabilito all'art 5 comma 1 del decreto ministeriale 27.3.98 in merito al rinnovo del parco autoveicolare del comune.
- i. Quota di veicoli a trazione elettrica e alimentati a gas adibiti a trasporto pubblico nel comune.
- j. Quota dei MM aziendali istituiti ai sensi del decreto ministeriale 27.3.98 nel comune.
- k. Grado di attuazione dei PUT.
- l. Efficienza della rete esistente di monitoraggio degli inquinanti atmosferici nel territorio comunale.

2. Criteri per la valutazione del progetto

- a. Grado di radicalità dell'intervento previsto da ogni singolo progetto, o da più progetti collegati, nel far fronte a specifici problemi di mobilità;
- b. benefici della realizzazione del progetto in materia di risparmio energetico, riduzione delle emissioni acustiche e di inquinanti atmosferici;
- c. benefici della realizzazione del progetto in materia di riequilibrio tra trasporto privato e trasporto pubblico e in ogni caso effetti misurabili sull'utilizzo globale del trasporto pubblico e/o collettivo;
- d. qualità del piano predisposto per la verifica del raggiungimento degli obiettivi prefissati e per il monitoraggio degli effetti della realizzazione del progetto in termini di riduzione delle emissioni acustiche e di gas inquinanti, dei consumi energetici, maggior utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici e collettivi;
- e. qualità della progettazione, dimostrazione della

- fattibilità tecnico-economica del progetto;
- f. attendibilità e coerenza dei tempi previsti per la realizzazione del progetto;
 - g. qualità del piano finanziario nel quale siano esplicitate le quote di finanziamento non statale, le loro fonti e gli impegni dai quali esse derivano;
 - h. inserimento dell'intervento nell'ambito di un piano strategico di sistema dei trasporti del territorio interessato con particolare riferimento all'integrazione con altre infrastrutture esistenti o di prossima realizzazione (interconnessioni, effetto rete, ecc.) e alla valorizzazione di interventi in corso di esecuzione; coerenza dell'intervento con gli strumenti urbanistici e pianificatori adottati o approvati e con gli obiettivi di qualità ambientale.
 - i. Necessità di completare la rete di monitoraggio soprattutto al fine di adempiere alle disposizioni del decreto ministeriale 21.4.99.