

**Beschluss
der Landesregierung****Deliberazione
della Giunta Provinciale**

Nr. 1335
Sitzung vom 11/12/2018 Seduta del

ANWESEND SIND

Landeshauptmann
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landesräte

Vize-Generalsekretär

Arno Kompatscher
Christian Tommasini
Richard Theiner
Philipp Achammer
Waltraud Deeg
Florian Mussner
Arnold Schuler

Thomas Mathà

SONO PRESENTI

Presidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Assessori

Vicesegretario generale

Betreff:

Genehmigung des Projektes "LIFE"

Oggetto:

Approvazione del progetto "LIFE"

Vorschlag vorbereitet von
Abteilung / Amt Nr.

38.1

Proposta elaborata dalla
Ripartizione / Ufficio n.

Die EU-Richtlinie 2008/50/CE zur Luftqualität, umgesetzt durch das Gesetzesvertretende Dekret vom 13. August 2010, Nr. 155 schreibt Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) vor und das Einführen von Maßnahmen im Falle von Überschreitungen bzw. Sanktionen bei Nichteinhaltung.

Die EU-Verordnung Nr. 1301/2013 vom 17. Dezember 2013 sieht Strategien für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum, die Förderung nicht gesundheitsbelastender, nachhaltiger und sicherer Verkehrsträger sowie nachhaltige regionale oder lokale Mobilität und die Verringerung von Luftverschmutzung und Lärmbelastung vor.

Die EU-Richtlinie 2014/94/CE über die Errichtung von Infrastrukturen für alternative Treibstoffe, umgesetzt durch das Gesetzesvertretende Dekret vom 16. Dezember 2016, Nr. 257 sieht die Errichtung eines Basisinfrastrukturnetzes für alternative Treibstoffe, wie z.B. Ladesäulen für Batteriefahrzeuge innerhalb 2020 und innerhalb 2025 H₂-Tankstellen für Brennstoffzellenfahrzeuge, in den Mitgliedsstaaten vor.

Mit Beschluss Nr. 940 vom 20. Juni 2011 hat die Landesregierung die „Klima-Strategie Energie-Südtirol-2050“ genehmigt, welche die Reduktion der CO₂-Emissionen pro Kopf um 2/3 vorsieht und folglich sich von 4,9 t pro Kopf im Jahr 2008 auf 4 t innerhalb 2020 und auf 1,5 t bis zum Jahr 2050 reduzieren soll.

In Umsetzung der EU-Richtlinie 2008/50/CE zur Luftqualität und des Landesgesetzes vom 16. März 2000, Nr. 8 zur Luftreinhaltung wurde mit Dekret des Landeshauptmannes vom 15. September 2011, Nr. 37 die Durchführungsverordnung zur Luftqualität genehmigt.

Das Landesgesetz vom 5. Dezember 2012, Nr. 20 enthält Bestimmungen zur Lärmbelastung.

Die Landesregierung hat mit dem „Strategischen Plan zur Aktivierung der nachhaltigen Mobilität“ eine spezifische Mobilitätsstrategie entwickelt mit Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung.

La direttiva UE 2008/50/CE sulla qualità dell'aria, recepita con il decreto legislativo del 13 agosto 2010, n. 155 prescrive le concentrazioni massime per il biossido d'azoto (NO₂) e l'adozione di contromisure in caso di loro superamento o sanzioni in caso di inosservanza.

Il regolamento UE n. 1301/2013 del 17 dicembre 2013 prevede strategie per una crescita intelligente, sostenibile e integrata, la promozione dei mezzi di trasporto più sostenibili e sicuri, della mobilità locale sostenibile e della riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico.

La direttiva UE 2014/94/CE sulla creazione delle infrastrutture necessarie ai carburanti alternativi, recepita con il decreto legislativo 16 dicembre 2015, n. 257 prevede espressamente che nei vari stati membri si realizzi entro il 2020 una rete d'infrastrutture di base per la distribuzione di carburanti alternativi comprese le colonnine di ricarica elettriche per le macchine elettriche a batteria, ed entro il 2025 una rete di stazioni di rifornimento d'idrogeno per i veicoli con celle a combustibile.

Con deliberazione n. 940 del 20 giugno 2011 la Giunta provinciale ha approvato la "Strategia Klima Energia-Alto Adige-2050", che prevede la riduzione delle emissioni CO₂ pro capite di 2/3 e, quindi da 4,9 t pro capite nel 2008 a 4 t entro il 2020 e a 1,5 t entro 2050.

In attuazione della direttiva UE 2008/50/CE e della legge provinciale del 16 marzo 2000, n. 8 per la tutela della qualità dell'aria, con decreto del presidente della Giunta Provinciale del 15 settembre 2011, n. 37 è stato approvato il regolamento sulla qualità dell'aria.

La legge provinciale del 5 dicembre 2012, n. 20 contiene disposizioni in materia di inquinamento acustico.

Con il "Piano strategico per l'attivazione di una mobilità sostenibile" la Giunta provinciale ha sviluppato una strategia specifica per la mobilità sostenibile, con misure volte alla riduzione, allo spostamento o al miglioramento del traffico.

Eine Möglichkeit zur Verkehrsverbesserung ist die Elektromobilität, welche zwei komplementäre Formen beinhaltet: die Batterietechnologie und die Brennstoffzellentechnologie. Beide Technologien haben unterschiedliche technische Leistungsfähigkeiten und somit Einsatzgebiete. Nur gemeinsam können sie insbesondere im ÖPNV alle Linien/Fahrprofile abdecken.

In einer Pilotphase wurden erstmal im Stadtverkehr Bozen fünf Brennstoffzellenbusse eingesetzt, welche durch das EU-Projekt „CHIC“ finanziert wurden. In den letzten fünf Jahren waren diese Busse täglich im Einsatz, haben 1,2 Mio. km zurückgelegt und dabei 13.450 kg NO_x sowie 1.424 t CO₂ eingespart.

Parallel dazu hat sich auch die Batterietechnologie weiterentwickelt und die ersten fünf Batteriebusse werden zurzeit im Stadtverkehr Bozen in Betrieb genommen und getestet.

Im Einklang mit diesen Zielsetzungen hat das Institut für Innovative Technologien (in der Folge „IIT“) gemeinsam mit anderen mehrheitlich öffentliche Einrichtungen, wie die SASA, die STA, die Alperia und die A22 drei spezifische Projekte in europäischen Finanzierungsprogrammen eingereicht. Die drei Projekte tragen die Akronyme „JIVE“, „LIFE“ und „MEHRLIN“ und sind inhaltlich und zeitlich eng verbunden und aufeinander abgestimmt und legen zusammen den Grundstein für die Verringerung der Kohlenstoffoxide des straßengebundenen Verkehrs in Südtirol – sowohl im Bereich des busgestützten ÖPNV und der öffentlichen Dienstleistungen als auch in Bereichen Logistik und Gütertransport, Tourismus, Firmen- und Privatmobilität.

Die Projekte „JIVE“ und „Mehrlin“ sehen die Anschaffung von 12 elektrischen Brennstoffzellenbussen und die Realisierung der zugehörigen Betankungs- und Logistikinfrastruktur am Betriebshof der SASA vor. Diese Projekte wurden von der EU bereits vor geraumer Zeit genehmigt und von der Landesregierung in ihrer Sitzung vom 21. April 2016 grundsätzlich gutgeheißen und folglich in den Landesmobilitätsplan integriert.

Una possibilità per il miglioramento del traffico è l'elettromobilità che coinvolge due forme complementari: La tecnologia a batteria e la tecnologia a celle a combustibile. Entrambe le tecnologie hanno diverse capacità tecniche e quindi campi di applicazione. Solo insieme, specialmente nel trasporto pubblico, possono coprire tutte le linee / profili missione.

In una prima fase pilota, nel traffico urbano di Bolzano sono stati inseriti cinque autobus a celle a combustibile, finanziati con il progetto europeo „CHIC“. Negli ultimi cinque anni questi autobus sono circolati quotidianamente e hanno già superato oltre 1,2 milioni di km, risparmiando 13.450 kg di NO_x e 1.424 tonnellate di CO₂.

Allo stesso tempo, la tecnologia delle batterie si è evoluta velocemente ed i primi cinque bus a batteria sono attualmente in fase di collaudo a Bolzano.

Conformemente a questi obiettivi, l'istituto per Innovazioni Tecnologiche (di seguito „IIT“), in collaborazione con enti prevalentemente pubblici, come la SASA, la STA, l'Alperia e l'A22, ha presentato domanda per il finanziamento europeo di tre specifici progetti denominati con degli acronimi „JIVE“, „LIFE“ e „MEHRLIN“ che si completano sia a livello contenutistico sia temporale, formando così la base per una decarbonizzazione del traffico su strada in Alto Adige, con interventi mirati nel trasporto pubblico locale basato su autobus ma anche in altri settori, come logistica, trasporto merci, e turismo, puntando sia sulla mobilità privata che aziendale.

I progetti „JIVE“ e „Mehrlin“ riguardano l'acquisto di 12 autobus elettrici con cella a combustibile e l'acquisto e l'installazione delle rispettive infrastrutture di rifornimento e di logistica presso il deposito della SASA. Questi progetti sono stati approvati dall'UE da tempo e sono stati accolti anche in linea di principio dalla Giunta provinciale nella seduta del 21 aprile 2016 e conseguentemente integrato nel Piano Provinciale della Mobilità.

Das Projekt „LIFE“ zielt hingegen darauf ab flächendeckend Südtirol mit der notwendigen Infrastruktur für Batterie- und Wasserstofffahrzeuge auszustatten. Es ist die Installation von Schnelladesäulen und Lademöglichkeiten für Batteriebusse am SASA Betriebshof sowie Wasserstofftankstellen für PKWs, Transportfahrzeuge und Shuttlebusse und die Einrichtung entsprechender Dienstleistungen vorgesehen. Die Anlage zum vorliegenden Beschluss enthält alle Details zum Projekt „LIFE“.

Die drei Projekte „JIVE“, „LIFE“ und „MEHRLING“ wurden der Landesregierung in der Sitzung vom 4. Dezember 2018 vorgestellt. Die Landesregierung hat den Beitritt zum Projekt „LIFE“ beschlossen und hat die Entscheidung zu den Projekten „JIVE“ und „MEHRLIN“ auf eine nächste Sitzung vertagt.

Die Kosten für die Realisierung des Projektes „LIFE“ belaufen sich auf insgesamt zirka 22,6 Millionen Euro. SASA trägt zirka 6,9 Millionen Euro. Die Alperia, die VEK, die Stadtwerke Bruneck, die STA, die EURAC und die A22 sind Projektpartner und tragen 7,8 Millionen Euro. Die EU-Förderung beläuft sich auf 7,9 Millionen Euro.

Das Projekt „LIFE“ wurde im Rahmen des EU-Förderprogrammes „LIFE Climate Action“ im Juli 2018 von der EU positiv bewertet und Südtirol wurde zu den anstehenden Fördervertragsverhandlungen eingeladen. Der EU-Fördervertrag für das Projekt „LIFE“ muss noch innerhalb Ende dieses Jahres unterzeichnet werden, damit die Fördermittel nicht verloren gehen. Dafür bedarf es der notwendigen Finanzierung von Seiten des Landes Südtirol in Höhe von 6.894.250 Euro und die Ernennung des definitiven Hauptprojekträgers.

Wie im Vermerk der Landesregierung vom 5. April 2018 festgehalten, hatte bisher das IIT stellvertretend für das Land Südtirol den Hauptprojektteil bzw. die Projektkoordination des Projektes „LIFE“ über.

Aus administrativen und rechtlichen Gründen und aufgrund der in der Satzung der SASA vorgesehenen Aufgabe innovative und emissionsarme Technologien voranzutreiben, ist es angebracht, dass die SASA, welche Inhouse-Gesellschaft des Landes ist, die Rolle des Hauptprojekträgers übernimmt.

Invece, il progetto „LIFE“ è finalizzato alla copertura di base dell'Alto Adige dell'infrastruttura necessaria per i veicoli a batteria e a celle a combustibile. È prevista l'installazione di colonnine di ricarica veloce, colonnine di ricarica presso il deposito SASA per autobus a batteria e stazioni di rifornimento ad idrogeno per auto, vetture di trasporto merci e shuttle-bus e la creazione dei rispettivi servizi. L'allegato della presente deliberazione contiene i dettagli sul progetto „LIFE“.

I tre progetti „JIVE“, „LIFE“ und „MEHRLING“ sono stati presentati alla Giunta provinciale nella seduta del 4 dicembre 2018. La Giunta provinciale ha deciso l'adesione al progetto „LIFE“ e ha rimandato la decisione sui progetti „JIVE“ e „MEHRLIN“ ad una successiva seduta.

I costi per la realizzazione del progetto „LIFE“ ammontano complessivamente a circa 22,6 milioni di Euro. La SASA contribuisce con circa 6,9 milioni di Euro. L'Alperia, la VEK, l'Azienda Pubbli-servizi Brunico, la STA, la EURAC e la A22 sono partner del progetto e lo finanziano con 7,8 milioni di Euro. Il finanziamento UE ammonta a 7,9 milioni di Euro.

Nell'ambito del programma di finanziamento UE „LIFE Climate Action“ il progetto „LIFE“ è stato giudicato positivamente da parte dell'UE in luglio 2018. Di seguito, l'Alto Adige è stato invitato alle trattative per la stipulazione del contratto di sovvenzione. Il contratto di sovvenzione UE per il progetto „LIFE“ dovrà essere firmato entro la fine di quest'anno affinché i mezzi finanziari non vadano persi. A tal fine sono necessari la copertura finanziaria da parte della Provincia nella misura di 6.894.250 Euro e la nomina del coordinatore di progetto.

Come indicato nel promemoria della Giunta Provinciale del 5 aprile 2018 finora l'IIT in sostituzione della Provincia si è occupato della parte principale e del coordinamento del progetto „LIFE“.

Per ragioni amministrative e giuridiche e in base alla previsione statutaria di assumere il ruolo di promotore di tecnologie innovative a emissioni ridotte, è opportuno che SASA, in quanto società in-house della Provincia, assuma il ruolo di coordinatore del progetto.

Der Artikel 31 des Landesgesetzes vom 23. November 2015, Nr. 15 sieht vor, dass Jahres- oder Mehrjahresbeiträge für Ausgaben gewährt werden können, um innovative Technologien zu verbreiten und Infrastrukturen zu errichten. Zu diesem Zweck kann örtlichen Körperschaften, den Betreibern der Dienste und der Infrastrukturen des öffentlichen Linienverkehrs, den Landesgesellschaften oder anderen öffentlichen Rechtssubjekten im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine Finanzierung im Höchstausmaß von 100 Prozent der zugelassenen Ausgaben gewährt werden.

Aus den obgenannten Gründen ist es notwendig die SASA zum Hauptprojekträger des Projektes „LIFE“ zu ernennen und sie zu ermächtigen, die anstehenden Vertragsverhandlungen mit dem EU-Fördergeber zu führen und abzuschließen. Außerdem muss die Finanzierung zur Deckung des von SASA vorgesehenen Projektanteils in Höhe von 6.894.250 Euro für das Projekt „LIFE“ zweckgebunden werden.

Das gesetzesvertretende Dekret Nr. 118 vom 23. Juni 2011 verfügt die Harmonisierung der Buchhaltungssysteme und der Bilanzgliederungen der Regionen, der örtlichen Körperschaften und der entsprechenden Hilfskörperschaften und regelt insbesondere im Artikel 56 die Zweckbindung der Ausgaben.

Dies vorausgeschickt,

b e s c h l i e ß t

DIE LANDESREGIERUNG

einstimmig in gesetzmäßiger Weise

L'articolo 31 della legge provinciale 23 novembre 2015, n. 15 prevede che possono essere concessi contributi annuali e pluriennali finalizzati alla diffusione di tecniche innovative o per realizzare infrastrutture. Per tali finalità agli enti locali territoriali, ai gestori dei servizi e delle infrastrutture del trasporto pubblico di linea, alle società della Provincia o ad altri soggetti pubblici operanti nel settore del trasporto pubblico può essere concesso un finanziamento nella misura massima del 100 % della spesa ammessa.

Per questa ragione è necessario nominare SASA come partner principale del progetto „LIFE“ e autorizzare SASA a concludere le trattative con l'UE per la stipulazione del contratto di sovvenzione. Inoltre, dev'essere impegnato il finanziamento per la parte di SASA del progetto „LIFE“ nella misura di 6.894.250 Euro.

Il decreto legislativo del 23 giugno 2011, n. 118, dispone in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi e in particolare l'articolo 56 disciplina gli impegni di spesa.

Ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

d e l i b e r a

a voti unanimi legalmente espressi

1. das Projekt „LIFE“ gemäß der in der Anlage beschriebenen Inhalte, welche wesentlicher Bestandteil des vorliegenden Beschlusses bildet, zu genehmigen,

2. der SASA AG für die Realisierung des in Punkt 1 genannten Projektes einen Beitrag in Höhe von 6.894.250 Euro laut Anlage SAP – „Mittelsperre“, welche wesentlicher Bestandteil des vorliegenden Beschlusses bildet, zu gewähren,

3. den in Punkt 2 genannten Beitrag in Höhe von 6.894.250 Euro auf das Kapitel U10052.0120 des Gebarungsplanes des Haushaltes 2018 zweckzubinden,

4. die In-House Gesellschaft des Landes, SASA AG zu beauftragen mit Unterstützung des bisherigen Projektträger IIT die Projekt- und Vertragsverhandlungen mit dem EU Fördergeber des LIFE-Programmes fortzuführen und rechtsgültig abzuschließen,

5. das IIT zu ersuchen seinen Projektanteil und die damit verbundene Finanzierungszusage seitens des EU-Fördergebers in hierfür geeigneter Form an die SASA AG abzutreten,

6. die SASA AG zu beauftragen, den bisher vom IIT für die Landesverwaltung getragenen Projektanteil zu führen und die damit verbundene Projektkoordination zu übernehmen,

7. die SASA AG und das IIT zu beauftragen, den entsprechenden Übergang an den EU-Fördergeber mitzuteilen, alle hierfür notwendigen Schritte zu unternehmen und die zukünftige Zusammenarbeit im Projekt zu formalisieren.

1. di approvare la realizzazione del progetto “Life”, così come descritto nell'allegato, che fa parte integrante della presente deliberazione;

2. di concedere alla SASA SpA per l'attuazione del progetto di cui al punto 1 un contributo di 6.894.250 Euro, così come indicato nell'allegato SAP – “blocco fondi” – che fa parte integrante della presente deliberazione;

3. di impegnare il contributo di cui al punto 2, di 6.894.250 Euro sul capitolo U10052.0120 del piano di gestione del bilancio provinciale 2018;

4. di incaricare SASA SpA, in quanto società in-house della Provincia, di eseguire le trattative di progetto e il contratto con l'ente promotore UE del programma LIFE e di concluderle in forma giuridicamente valida, con il supporto dell'ente IIT finora promotore del progetto

5. di richiedere a IIT a cedere la sua parte del progetto e la relativa promessa di finanziamento da parte dell'ente promotore UE in forma appropriata a SASA SpA;

6. di incaricare SASA SpA a gestire la parte del progetto che fino a questo momento spettava a IIT, in sostituzione dell'amministrazione provinciale, e di assumere il ruolo di coordinatore del progetto.

7. di incaricare SASA SpA e IIT a comunicare questo passaggio all'ente promotore UE, di intraprendere i passaggi necessari e di formalizzare la futura collaborazione a questo progetto.

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

An die
Abteilung Mobilität
Ing. Günther Burger

Bozen, am 3.12.2018

Betreff: Finanzierung eines Projekts zum Ausbau der emissionsfreien Mobilität (ZERO EMISSION LIFE IP - Zero Emission Services for a Decarbonised Alpine Economy)

1 Einleitung

Klimawandel und Luftverschmutzung stellen ein hohes Risiko für Lebensraum und Gesundheit der Menschen dar. Um die vereinbarten notwendigen Klimaziele zu erreichen, muss in allen Sektoren der Weg zur kohlenstoffarmen Wirtschaft eingeschlagen werden. Südtirol hat in den Sektoren Wärme- und Energieproduktion und im Bausektor vorbildhaftes geleistet, während im Verkehrssektor, der für rund 47% der CO₂-Emissionen verantwortlich ist, noch ein großes Einsparpotential gegeben ist. Die ambitionierten Ziele des Klimaplanes sparten 2011 weitgehend den straßengebundenen Verkehr in Ermangelung geeigneter technischer Lösungen aus. Seither wurden die zwei Formen der Elektromobilität mit entsprechenden Batterie- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen und dazugehöriger Lade- und Betankungsinfrastruktur entwickelt und bis zur technischen Reife geführt.

Die Landesregierung hat folglich mit dem „Strategischen Plan zur Aktivierung der nachhaltigen Mobilität“ eine spezifische Mobilitätsstrategie entwickelt, mit Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung. Das gegenständliche LIFE-Projekt bietet die Gelegenheit, in größerem Umfang bereits beschlossene Green Mobility Maßnahmen im Bereich der Verkehrsverbesserung zu finanzieren, für die bisher noch keine Landesmittel zweckgewidmet wurden.

Die Elektromobilität beinhaltet zwei komplementäre Formen: die Batterietechnologie und die Brennstoffzellentechnologie. Beide Technologien haben unterschiedliche technische Leistungsfähigkeiten und somit Einsatzgebiete. Nur gemeinsam können sie insb. im ÖPNV alle Linien/Fahrprofile abdecken, die Kombination ist auch für eine vorausschauende Risikominimierung wichtig.

Phase 1 (Pilotphase) der Brennstoffzellentechnologie wurde erfolgreich abgeschlossen: die 5 Brennstoffzellenbusse aus dem EU-finanzierten CHIC-Projekt wurden 5 Jahre im täglichen Einsatz getestet, haben sich über alle Erwartungen bewährt, sind bereits über 1,2 Mio km gefahren (und dabei 13.450 kg NO_x sowie 1.424 t CO₂ eingespart).

Parallel dazu hat sich auch die Batterietechnologie weiterentwickelt und die ersten 5 Batteriebusse werden zurzeit in Bozen in Betrieb genommen und ebenfalls auf Linie getestet.

Somit wurden die Grundsteine gelegt, um die konkreten Ziele innerhalb der verschiedenen Programme und Pläne (Klimaplan, Landesmobilitätsplan, nachhaltige Mobilitätspläne der Gemeinden, Beschlüsse zur Verbesserung der Luftqualität auf mehreren Ebenen) erreichen zu können. Das Schlüsselement ist nun die Notwendigkeit, nachhaltige Entscheidungen auf jeder Ebene mit langfristigem Horizont zu planen, wobei einerseits sofortige Ergebnisse gewährleistet (Ausbau der 0

Emissionen-Busflotte) und andererseits die Grundlage (Infrastrukturen) für ein solides Wachstumsmodell von nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen geschaffen werden.

Die nächste Phase zur emissionsfreien Mobilität sieht den sogenannten „roll out“ der Flotte vor; dafür wurden 3 EU-Projekte erfolgreich eingereicht und deren EU-Finanzierung genehmigt: 2 Projekte („JIVE“ und „Mehrlin“) dienen der Ergänzung der Brennstoffzellenflotte (Ankauf von 12 Bussen) nebst Betankung am SASA Areal. Diese Aufstockung der Brennstoffzellenbusse wurde bereits in den Landesmobilitätsplan integriert und der Öffentlichkeit mehrfach vorgestellt.

Das dritte und größte Projekt („LIFE“) sieht eine landesweite Grundabdeckung mit Infrastrukturen für beide Technologien (Batterie- und Brennstoffzelle) vor sowie eine Produktion von Wasserstoff zu wirtschaftlich konkurrenzfähigen Bedingungen. Das Projekt beinhaltet somit auch den Ausbau des Schnellladesäulennetzes für Batteriefahrzeuge- und Busse, eine Erweiterung des H2-Tankstellen-Netzes und Pilot- Fahrzeugflotten, um Südtirol als alpine Modellregion auch für die nachhaltige Mobilität zu etablieren.

Das LIFE-Projekt ist eines der ersten großen Projekte, das jene gesamtheitliche Elektromobilitätsstrategie mit beiden Technologieformen verwirklicht, die europaweit als zielführend und zukunftsweisend betrachtet wird, und gilt bereits als Vorzeigebispiel.

2 Ziele LIFE-Projekt

Das LIFE-Projekt ist Wegbereiter für einen geregelten Übergang auf einen emissionsfreien Verkehr ab 2025, indem Schritt für Schritt die hierfür nötigen Infrastrukturen aufgebaut und vorbereitet werden, indem Pilotflotten und emissionsfreie Dienstleistungen gestartet werden und Erfahrung und Know-how im Umgang mit den neuen Technologien gesammelt wird. Das Projekt hat große Hebelwirkung und übt eine Schrittmacherfunktion aus, indem auch komplementäre Projekte und Aktivitäten angeregt und ermöglicht werden und neben dem ÖPNV v.a. der private Sektor für die Elektromobilität aktiviert wird, um so **Südtirol als alpine Modellregion für nachhaltige Mobilität** etablieren.

SASA muss, laut aktuellem EU-Richtlinienvorschlag, den Fuhrpark ab 2025 zu 50% auf Null- oder Niedrigemissionsfahrzeuge umrüsten. Für diese braucht es ausreichende Lade- und Betankungsinfrastrukturen. Für deren Planung, Ausschreibungen, Lieferung, Errichtung und Inbetriebnahme ist dieser Zeitraum sehr kurz, daher müssen entsprechende Projekte zeitgerecht starten, und es ist sicher besser, jetzt EU-Mittel dafür zu verwenden als dann alles mit Landesgeldern zu finanzieren.

Das Projekt ZERO EMISSION LIFE-IP wird über das LIFE-Programm - Achse Climate action - der EU-Kommission gefördert und beinhaltet: a) den Ankauf und Betrieb von Infrastrukturen und Fahrzeugen der beiden Formen der Elektromobilität in Südtirol, b) die Etablierung der zero emission Services in diversen Sektoren der Südtiroler Wirtschaft, wie Tourismus, Transport von Güter und Personen, Handel, Dienstleistungen; Projektstart 01.01.2019, Projektlaufzeit 8 Jahre.

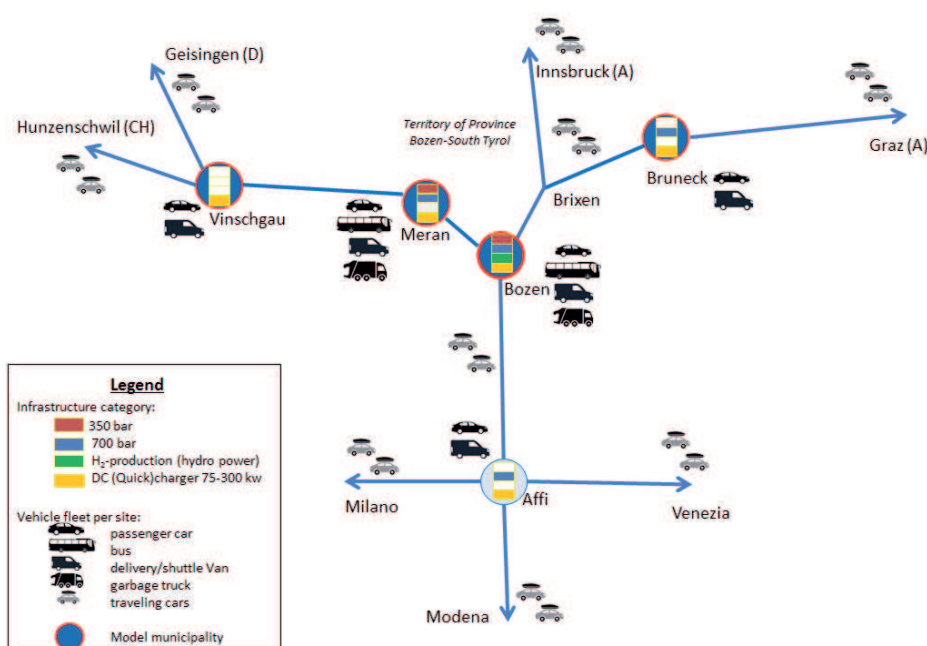
Projektpartner: SASA AG, Alperia AG, VEK, Stadtwerke Bruneck, STA, EURAC, A22;

Gesamtbudget 22,6 Mio Euro: die Projektpartner tragen 7,8 Mio Euro, die EU-Förderung beträgt 7,9 Mio Euro, SASA trägt als Koordinator und Hauptprojektpartner 6,9 Mio Euro (= Summe zu Lasten des Landeshaushaltes).

Das LIFE-Projekt setzt beschlossene Maßnahmen des „Strategischen Plan zur Aktivierung der nachhaltigen Mobilität in Südtirol“ im Bereich „Verkehrsverbesserung“ um, wie:

1. Grundlegende Maßnahmen zur Elektromobilität:
 - a. Etablierung einer Grundversorgung des Landes mit Ladesäuleninfrastrukturen und H2-Betankungsinfrastrukturen
 - b. Schaffung regulatorischer, nicht-monetärer Anreize
2. Implementierung der Elektromobilität im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen:
 - a. Bus-Dienstleistungen
 - b. Kommunale Dienste
3. Implementierung der Elektromobilität in Sektoren der Wirtschaft, v.a. im Tourismus, Transport und Taxi-Sektor
4. Sektorenübergreifende Maßnahmen:
 - a. Etablierung von best-practice Fahrzeugflotten für emissionsfreie Dienstleistungen
 - b. Cross-Marketing Aktivitäten
 - c. Modellgemeinden unter Berücksichtigung und Aufwertung der peripheren Gebiete
5. Begleitmaßnahmen:
 - a. Kommunikation und Sensibilisierung
 - b. Vernetzung innerhalb der EUREGIO und anderer Europäischer Regionen
 - c. Datenerhebung und Monitoring

Abb. 1: Infrastrukturen und Dienstleistungen



3 Projekt-Aktivitäten

Das LIFE-Projekt etabliert integrierte Null-Emissions-Dienstleistungen in den bedeutendsten Sektoren des Landes, indem die Energie der landeseigenen Wasserkraft für die Produktion von grünem Strom und grünem Wasserstoff für die beiden Formen der Elektromobilität verwendet wird, um damit eine Reihe von Null-Emissions-Fahrzeugen anzutreiben. Erfahrungen der letzten 5 Jahre werden zusammengeführt, um in diesem integrierenden Ansatz die nötige Größenordnung und kritische

Masse zu erzeugen, um der Elektromobilität in Südtirol zum Durchbruch zu verhelfen. Das Projekt beinhaltet fünf Aktionsfelder:

1. Die zentralen Aktivitäten des LIFE-Projektes etablieren Null-Emissions-Dienstleistungen:
 - a. Für den öffentlichen Bereich, mit Bussen, Shuttle, Kommunalen Dienstleistungen (Müllentsorgung und Straßenreinigung)
 - b. für die Logistik, wie der Waretransport in die Innenstädte
 - c. für den Personentransport mit Taxi und mit Shuttlebussen
 - d. für die private und Betriebs-Mobilität.
 - e. für den Tourismus: in diesem für Südtirol so wichtigem Bereich ist eine Umwandlung hin zur Nachhaltigkeit eine äußerst dringliche Angelegenheit
2. Der zweite Schwerpunkt der Projektaktivitäten liegt in der Etablierung einer landesweiten Versorgungs-Infrastruktur für beide Formen der Elektromobilität:
 - a. Ausbau des Schnell-Ladenetzes in Südtirol: im Vinschgau, in Meran, Bozen, Bruneck und entlang der A22 (33 Schnelllade-Stationen für Batterie-Fahrzeuge)
 - b. Ausbau der H2-Betankungsinfrastruktur in Südtirol: im Vinschgau, in Meran, Bruneck und entlang der A22 (5 H2-Tankstellen für Brennstoffzellen-Fahrzeuge)

Diese Infrastrukturen stehen nicht nur für die Südtiroler E-Fahrzeuge zur Verfügung, sondern sollen im Sinne eines neuen Qualitätstourismus auch Gäste nach Südtirol bringen, welche bereits über Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge verfügen.
3. Das dritte Aktionsfeld betrifft die Anschaffung einer *best practice* Flotte von Null-Emissions-Fahrzeugen, die in den täglichen Betrieb der wichtigsten öffentlichen und wirtschaftlichen Dienstleistungssektoren integriert werden, um die oben genannten Null-Emissions-Dienstleistungen anbieten zu können. Dies erfolgt in Modellgemeinden, wie Bozen, Meran, Bruneck und in ausgewählten Standorten im Vinschgau.
4. Um die Elektromobilität an die Marktreife heranzuführen und konkurrenzfähig zu machen, bedarf es unterstützender Maßnahmen, wie Cross-Marketing Aktivitäten. Dabei spielen maßgeschneiderte Pakete für den Tourismus eine zentrale Rolle. Zusätzlich geht es um die Definition von regulatorischen nicht-monetären Anreizen, um den Umstieg des Kunden auf die Elektromobilität zu fördern.
5. Letztlich geht es im Projekt um die Generierung von Ergebnissen und Know-how, die auch in anderen Gemeinden der Alpen Region repliziert werden können. Die Projektergebnisse werden veröffentlicht und über Interessensgruppen weitergetragen.

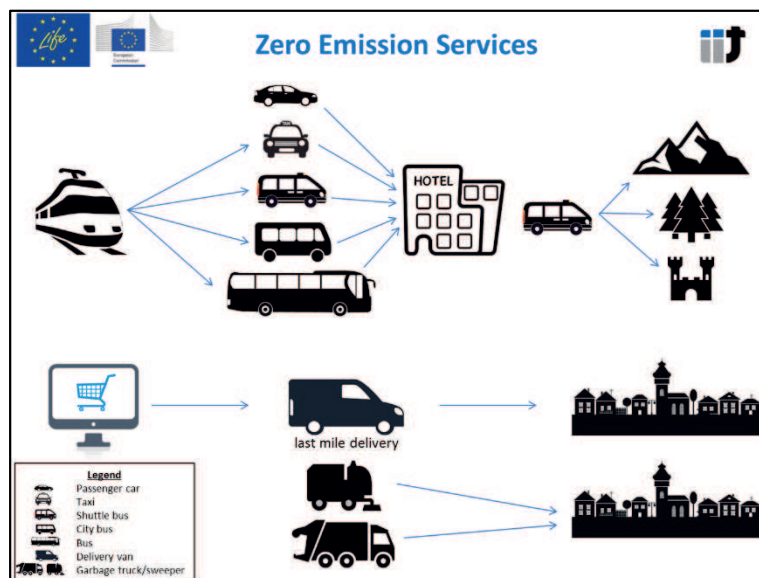


Abb. 2: Zero

Services

Emission

4 Projektpartner und ihre Rollen



Die **SASA AG** ist der Hauptpartner und Koordinator des Projektes und verantwortlich für die zentralen Aktivitäten zur Etablierung der Null-Emissions-Dienstleistungen. SASA ist verantwortlich für die Dienstleistungen im öffentlichen Transport. Dazu etabliert die SASA im Projekt die Versorgungsinfrastruktur und Versorgungslogistik für Batterie- und Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Dazu zählt einerseits die Installation von 20 Schnelladesäulen für Batteriebusse am SASA-Depot in Bozen und Meran, andererseits auch die Ergänzung der bestehenden H2-Produktion und Betankungsinfrastrukturen für Busse, Shuttlebusse und kommunale Nutzfahrzeuge in Meran und im Vinschgau. Diese H2-Tankstellen dienen zur besseren ökonomischen Auslastung auch für die Betankung von Lieferfahrzeugen, Taxi-Flotten und PKWs. Zur Etablierung der Null-Emissions-Dienstleistungen betreibt die SASA auch eine Flotte von Elektrofahrzeugen, die an interessierte Kunden vermietet werden.

ALPERIA AG etabliert sechs modernste Schnellade-Stationen an strategischen Punkten in Südtirol und betreibt diese. Weiteres beteiligt sich Alperia am Aufbau der beschriebenen Dienstleistungen und in der Bereitstellung von E-Fahrzeugen. Alperia stellt Gelände und Produktionskapazität eines Wasserkraftwerkes zur Verfügung, wo unter optimalen Bedingungen Wasserstoff produziert werden kann, der preislich mit dem Diesel konkurrieren wird. Durch diesen Produktionsvorteil wird der Betrieb von Elektrofahrzeugen (v.a. H2-Bussen) sehr viel günstiger und dadurch wirtschaftlich.

Die **A22 BRENNERAUTOBAHN AG** beteiligt sich am Projekt als Infrastrukturpartner, indem der Ausbau der Tankstellen für alternative Treibstoffe entlang der A22 mit einer H2-Tankstelle in Affi ergänzt wird. Weiters beteiligt sich die A22 am Aufbau der Null-Emissions-Dienstleistungen.

Die **STADTWERKE BRUNECK** beteiligen sich am Projekt mit einer kombinierten Tankstelle in Bruneck mit Schnellader und H2-Versorgung, und so wie alle Partner an der Etablierung der Null-Emissions-Dienstleistungen.

Das **VINSCHGER ENERGIE KONSORTIUM (VEK)** stellt den Grund für die Installation einer H2-Tankstelle zur Verfügung und ergänzt diese mit einem Schnelladesystem für Batteriefahrzeuge. Weitere fünf Schnelllader werden in Gemeinden des oberen Vinschgau installiert, um eine Grundabdeckung mit Lade- und Betankungsinfrastruktur zu etablieren. Und wie alle anderen Partner beteiligt sich die VEK am Aufbau der Null-Emissions-Dienstleistungen.

Die **EURAC** ist der Analytik-Partner im Projekt und ist verantwortlich für die Aufbereitung und Analyse der operativen, umweltbezogenen und sozio-ökonomischen Daten, deren Verbreitung, und für die Analyse der Modellgemeinden und der Reproduzierbarkeit der Projektergebnisse.

Die **STA - SÜDTIROLER TRANSPORTSTRUKTUREN AG** beteiligt sich im Projekt mit Informations- und Sensibilisierungskampagnen. Weiteres beteiligt sich die STA am Aufbau der Null-Emissions-Dienstleistungen.

5 Komplementäre Tätigkeiten

Neben den oben skizzierten Haupttätigkeiten werden im Projekt auch andere Projekte und Aktivitäten zum Thema Elektromobilität in Südtirol integriert, um die notwendige kritische Masse zu erreichen. Diese Maßnahmen werden parallel zum LIFE-Projekt verwirklicht und betreffen öffentlich und privat geförderte Aktivitäten, mit dem gemeinsamen Ziel der Dekarbonisierung des straßengebundenen Verkehrs. Solche Aktivitäten und Projekte sind:

- a. MEHRLIN – EU-Projekt zur Etablierung einer H2-Bustankstelle in Bozen
- b. JIVE – EU-Projekt für Ankauf und Betrieb von 12 Brennstoffzellen-Bussen
- c. REVIVE – EU-Projekt für 2 elektrische Müllfahrzeuge in Bozen und Meran
- d. PNIRE – nationales Projekt zur Installation von Ladestationen
- e. Alperia Smart Mobility Project zur Installation von Ladestationen
- f. SASA Batterieelektrisches Busprojekt – Betrieb von 4 Elektrobussen
- g. Brennerautobahn Programm für Tankstellen alternativer Treibstoffe entlang der A22
- h. Performance Plan der Mobilitätsabteilung der Landesverwaltung
- i. Green Mobility Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung

6 Projekt-Budget

Tabelle 1: Budget LIFE-Projekt nach Partner und Finanzierungsstruktur. Davon abgeleitet der Finanzierungsbedarf der SASA durch die Landesregierung und Vorschlag der Mittelzuwendung.

PROJEKTPARTNER	KOSTEN	FÖRDERUNG	EIGENMITTEL PARTNER (1)
	PROJEKT	EU	inkl. Rest-Abschreibung (2)
SASA	18.544.737	6.356.015	12.188.722
Projekteinnahmen SASA (3)			5.294.472
Bedarf Restfinanzierung LAND (4)			6.894.250
Alperia	493.400	148.666	344.734
SWB	1.400.400	595.476	804.924
VEK	241.400	82.516	158.884
A22	1.366.000	436.328	929.673
EURAC	250.000	140.000	110.000
STA	300.000	168.000	132.000
SUMME	22.595.937	7.927.000	7.774.687

SUMME	EU-FINANZIERUNG	EIGENMITTEL PROJEKTPARTNER (2)	LAND (4)
22.595.937	7.927.000	7.774.687	6.894.250

(1) Anmerkung:	Wie üblich in EU-Projekten, tragen die Projektpartner den nicht geförderten Anteil der Kosten selbst, durch Eigenmittel.
(2) Anmerkung:	Bei Investitionen werden die jährlichen Abschreibungen während der Projektlaufzeit gefördert. Da aber nach Projektende noch Rest-Abschreibungen bestehen, entstehen außerhalb des Förderzeitraumes noch offene Kosten für die Partner, die durch Eigenmittel abgedeckt werden müssen.
(3) Anmerkung:	Die SASA deckt einen guten Teil des Eigenmittel-Bedarf selbst durch Projektaktivitäten, teils durch den Wasserstoffverkauf, teils durch die Vermietung der E-Fahrzeuge.
(4) Anmerkung:	Der nicht gedeckte Anteil der Eigenmittel der SASA als in-house Gesellschaft des Landes geht zu Lasten des Landeshaushaltes. Für diesen Teil bedarf es der Co-Finanzierung durch das Land.

1. Notwendige Schritte

Für das LIFE-Projekt wird zur Zeit der Fördervertrag mit der EU ausgehandelt. Dazu braucht es die konkrete Zusage zur Finanzierung des von Südtirol zu tragenden Teiles:

- Innerhalb 31. Dezember muss der Fördervertrag unterzeichnet sein;
- Für die Übermittlung des hierfür nötigen Landesregierungsbeschlusses über die Restfinanzierung wurde aufgrund der Landtagswahlen ein Aufschub bis zum 12. Dezember 2018 ausgehandelt.
- Da als Projektkoordinator und Hauptprojekträger vom Fördergeber eine Landesabteilung oder Inhouse-Gesellschaft gewünscht wird, wird die SASA AG diese bisher vom IIT stellvertretend getragene Rolle im Projekt übernehmen.
- Die Genehmigung der beiden Komplementärprojekte „JIVE“ und „Mehrlin“ muss von der neuen Landesregierung ehestmöglich Anfang des neuen Jahres behandelt werden, um noch in den Genuss von Fördergeldern zu kommen.

Die Unterschrift des Fördervertrags bedarf der notwendigen Finanzierung von Seiten der Autonomen Provinz Bozen in Höhe von 6.894.250 Euro.

Für weitere Informationen und Erklärungen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit besten Grüßen,

Petra Piffer

Alla

Ripartizione Mobilità

Ing. Günther Burger

Bolzano, il 03.12.2018

Oggetto: Finanziamento di un progetto per la promozione della mobilità a zero emissioni (ZERO EMISSION LIFE IP - Zero Emission Services for a Decarbonised Alpine Economy)

1 Introduzione

Il cambiamento climatico e l'inquinamento dell'aria rappresentano un rischio alto per il nostro spazio vitale e per la salute. Raggiungere gli obiettivi fissati per contrastare il cambiamento climatico significa decarbonizzare il più possibile tutti i settori dell'economia.

L'Alto Adige ha già fatto grandi passi in avanti nel settore della produzione di energia e calore e nel settore edile; nel settore del traffico – responsabile per circa 47% delle emissioni di CO₂ – vi è invece ancora grande potenziale di miglioramento.

Gli obiettivi ambiziosi del Piano Clima Energia Alto Adige del 2011 non hanno toccato il traffico stradale per la semplice mancanza di soluzioni tecnologiche adatte. Nel frattempo, però c'è stata l'evoluzione delle due forme della mobilità elettrica, ovvero della cella a combustibile e della batteria, e delle rispettive infrastrutture di ricarica e di rifornimento che hanno raggiunto ora la loro maturità tecnica.

Con l'elaborazione del "Piano Strategico per l'attivazione della mobilità sostenibile in Alto Adige" la Giunta Provinciale ha sviluppato una strategia specifica per la mobilità che si basa su tre principi fondamentali: ridurre il traffico, spostare i flussi del traffico e migliorare il traffico. Il progetto LIFE in questione permette la realizzazione di un certo numero di misure "green mobility" che erano già state decise in passato. Si tratta di interventi mirati a migliorare il traffico, per i quali però non erano state ancora impegnate le risorse finanziarie necessarie.

La mobilità elettrica è composta da due tecnologie complementari: dalla tecnologia a batteria e da quella della cella a combustibile. Tutte e due le tecnologie hanno prestazioni tecniche diverse e di conseguenza vengono anche impiegati diversamente. Solo la combinazione di queste due tecnologie offre soluzioni elettriche adatti a tutti i tipi di utenze e percorsi – specialmente nel settore del traffico pubblico e permette allo stesso tempo di ridurre il rischio nel lungo periodo a un minimo.

La fase 1 (fase di pilotaggio) della tecnologia a cella a combustibile è stata conclusa con successo: i 5 autobus con cella a combustibile del progetto a finanziamento comunitario "CHIC" sono stati sottoposti a dei test quotidiani per 5 anni: hanno superato tutte le aspettative percorrendo già più di 1,2 milioni di chilometri (risparmiando 13.450 kg di NO_x e 1.424 t di CO₂).

In parallelo si è sviluppata anche la tecnologia a batteria e i primi 5 autobus a batteria vengono attualmente messi in servizio e saranno testati in linea.

Queste azioni costituiscono la base per poter raggiungere gli obiettivi concreti dei diversi programmi e piani (Piano Clima Energia, Piano Provinciale della Mobilità, piani per la mobilità sostenibile dei comuni, delibere per il miglioramento della qualità dell'aria sui diversi livelli).

Il prossimo passo cruciale da compiere è la programmazione nel lungo termine e la presa di decisioni su tutti i livelli che da una parte hanno risultati tempestivi se non immediati (ampliamento della flotta di bus a emissioni zero) e dall'altra costituiscono la base per un modello solido di crescita di servizi di mobilità sostenibile.

La prossima fase della mobilità a zero emissioni prevede il cosiddetto "roll out" della flotta, per il quale sono già stati presentati e approvati con successo tre progetti con finanziamenti europei: 2 progetti ("JIVE" e "MEHRLIN") includono l'ampliamento della flotta di autobus con cella a combustibile (acquisto di 12 autobus) e il loro rifornimento presso il deposito SASA; questo ampliamento della flotta a zero emissioni è già stato integrato nel Piano Provinciale della Mobilità ed è stato presentato in diverse occasioni al pubblico.

Il terzo e più grande progetto ("LIFE") prevede una copertura di base regionale con infrastrutture per entrambe le tecnologie (batteria e cella a combustibile) nonché una produzione di idrogeno economicamente competitiva. Il progetto comprende inoltre anche l'ampliamento della rete di ricarica rapida per veicoli e autobus a batteria, l'apertura di altre stazioni di rifornimento H₂ e delle flotte di veicoli pilota al fine di fare dell'Alto Adige la regione modello alpina per la mobilità sostenibile.

Il progetto LIFE è uno dei primi grandi progetti che vuole realizzare questa strategia della mobilità elettrica che include entrambe le tecnologie e che è considerata in tutta l'Europa come efficace e orientata al futuro; di conseguenza, il progetto LIFE è già considerato un modello da seguire.

2 Obiettivi del progetto LIFE

Il progetto LIFE svolge un ruolo decisivo nel passaggio ordinato verso una mobilità a zero emissioni a partire dal 2025, preparando e gestendo passo per passo le infrastrutture necessarie, implementando flotte, pilota e servizi a zero emissioni e raccogliendo informazioni e *know-how* su queste nuove tecnologie. Questo progetto ha un effetto leva e fungerà da principio volano stimolando e facilitando progetti e attività complementari e attivando, oltre al trasporto pubblico locale, soprattutto il settore privato della mobilità elettrica rendendo così l'Alto Adige una **regione modello alpina per la mobilità sostenibile**.

Il parco autobus di SASA deve, così la proposta della normativa UE, avere il 50% di veicoli a zero o basse emissioni a partire dal 2025. Questi autobus necessitano di una rete infrastrutturale sufficiente per la ricarica e il rifornimento. Il tempo che resta è limitato e tutte le attività necessarie (programmare le infrastrutture, pubblicare i bandi di gara, la fornitura, l'installazione e entrata in servizio) richiedono tempo. Per questa ragione è fondamentale che i progetti relativi partono per tempo, ed è sicuramente preferibile attingere adesso a fondi europei che non finanziare il tutto dopo con soli fondi provinciali.

Il progetto ZERO EMISSION LIFE-IP è promosso dal programma LIFE – asse Climate action – della Commissione europea e comprende: a) l'acquisto e la gestione di infrastrutture e di veicoli in Alto Adige appartenenti a entrambe le forme della mobilità elettrica, b) l'introduzione di servizi *zero emission* in vari settori dell'economia altoatesina, per es. turismo, trasporto di merci e di persone, commercio, servizi; Inizio progetto: 01.01.2019, durata del progetto 8 anni.

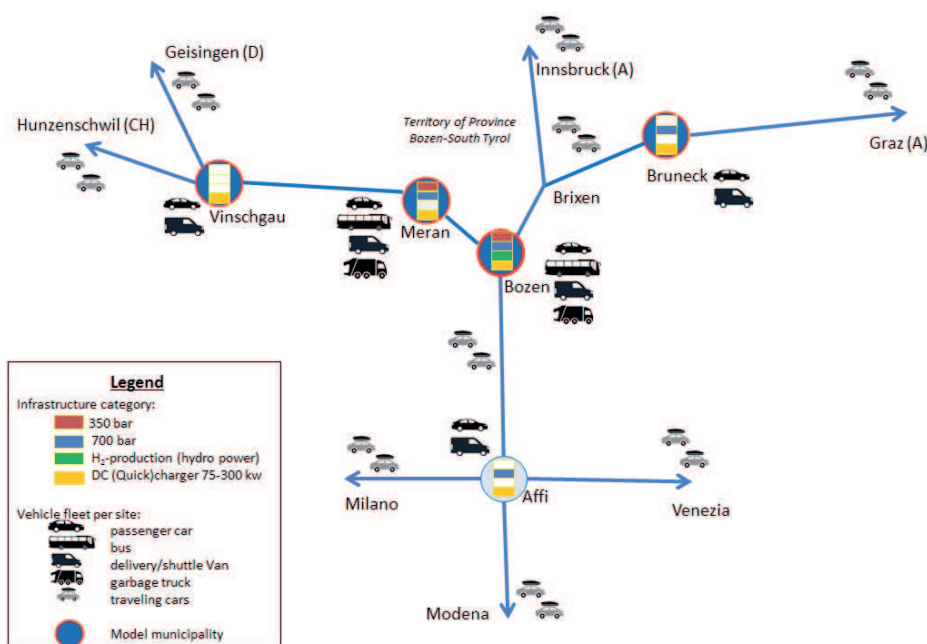
Partner del progetto: SASA SpA, Alperia SpA, VEK, Azienda Pubbliservizi Brunico, STA, EURAC, A22;

Budget totale €22,6 milioni: i partner del progetto coprono €7,8 milioni, i fondi europei un totale di €7,9 milioni; SASA, in veste di coordinatore e partner principale, copre una somma di €6,9 milioni (= costo per il bilancio provinciale).

Il progetto LIFE realizza misure già previste dal “Piano Strategico per l’attivazione della mobilità sostenibile in Alto Adige” nell’ambito del “miglioramento del traffico”, quali:

1. Misure di base a favore della mobilità elettrica:
 - a. Creare una rete infrastrutturale essenziale in provincia, con colonnine di ricarica e distributori di idrogeno
 - b. Introduzione di incentivi normativi non monetari
2. Implementazione della mobilità elettrica nell’ambito dei servizi pubblici:
 - a. Servizi autobus
 - b. Servizi comunali
3. Implementazione della mobilità elettrica in vari settori dell’economia, quali turismo, trasporti, servizio taxi
4. Misure intersettoriali:
 - a. Introduzione di flotte *best practice* (buone pratiche) per servizi a zero emissioni
 - b. Attività di cross-marketing
 - c. Comuni modello, tenendo in considerazione e rivalutando le zone periferiche
5. Attività collegate:
 - a. Comunicazione e sensibilizzazione
 - b. Fare rete all’interno dell’EUREGIO e con altre regioni europee
 - c. Raccolta dati e monitoraggio

Figura 1: Infrastrutture e servizi



3 Le attività previste dal progetto

Il progetto LIFE introduce servizi a zero emissioni integrati nei settori più importanti della provincia; energia idroelettrica provinciale, viene utilizzato per produrre corrente “verde” e idrogeno “verde” per

alimentare entrambe le forme della mobilità elettrica e di conseguenza veicoli a zero emissioni. Le esperienze fatte negli ultimi 5 anni vengono raccolte per avere in questo approccio integrato il numero necessario e la massa critica che permettono alla mobilità elettrica di farsi strada anche in Alto Adige. Il progetto contiene 5 settori d'intervento:

1. Le attività centrali del progetto LIFE introducono servizi a zero emissioni:
 - a. in ambito pubblico, con autobus, bus navetta e servizi comunali (raccolta dei rifiuti e nettezza urbana)
 - b. nella logistica, per es. trasporto merci nei centri delle città
 - c. nel trasporto di persone con taxi e bus navetta
 - d. nella mobilità privata e di imprese
 - e. nel turismo: in questo settore così importante per l'Alto Adige urge una trasformazione in chiave sostenibile.
2. Il secondo focus delle attività di questo progetto sta nella creazione di una rete infrastrutturale per entrambe le forme della mobilità elettrica in tutta la provincia:
 - a. Ampliamento della rete di colonnine di ricarica rapida in Alto Adige: in val Venosta, a Merano, Bolzano, Brunico e lungo l'A22 (33 colonnine di ricarica veloce per veicoli a batteria)
 - b. Ampliamento della rete di distributori di idrogeno in Alto Adige: in val Venosta, a Merano, Brunico e lungo l'A22 (5 distributori di idrogeno per veicoli con cella a combustibile)

Queste infrastrutture non saranno solo a disposizione di macchine elettriche altoatesine, ma anche di ospiti, rappresentanti di un nuovo turismo di qualità, che già possiedono macchine a batteria o con cella a combustibile.

3. Il terzo campo di azioni riguarda la creazione di una flotta *best practice* ("buone pratiche") di veicoli a zero emissioni da integrare nel servizio giornaliero nei settori pubblici ed economici più importanti in modo da poter offrire i servizi a zero emissioni sopracitati. Questo avverrà in comuni modello, come Bolzano, Merano, Brunico, e in alcuni luoghi della val Venosta.
4. Affinché la mobilità elettrica sia pronta al mercato e competitiva, si necessitano misure aggiuntive, come attività di cross marketing. Questi pacchetti su misura assumono un ruolo centrale per il turismo. Inoltre, bisogna definire degli incentivi normativi, non finanziari per stimolare il passaggio del cliente sulla mobilità elettrica.
5. In ultima analisi, il progetto deve generare risultati e *know-how* che possono essere replicati in altri comuni della regione alpina. I risultati del progetto saranno pubblicati e messi a disposizione di gruppi interessati.

L'AZIENDA PUBBLISERVIZI BRUNICO partecipa al progetto con un distributore dove si combinano colonnina di ricarica veloce e pompa di idrogeno, e – come tutti i partner – all'introduzione dei servizi a zero emissioni.

IL VINSCHGER ENERGIE KONSORTIUM (VEK) mette a disposizione l'area per un distributore di idrogeno e gli affiancherà una colonnina di ricarica veloce per veicoli a batteria. Altre cinque colonnine di ricarica veloce saranno installate in vari comuni dell'Alta val Venosta in modo da creare una copertura di base con infrastrutture di ricarica e di rifornimento. Come gli altri partner, anche il VEK parteciperà all'introduzione dei servizi a zero emissioni.

L'EURAC assume il ruolo di partner concentrato sull'analisi e si occuperà dell'elaborazione e dell'analisi dei dati operativi, ambientali e socioeconomici, della loro diffusione, dell'analisi dei comuni modelli e della riproducibilità dei risultati del progetto.

Le **STA – STRUTTURE TRASPORTO ALTO ADIGE SpA** contribuisce a questo progetto con delle campagne di informazione e di sensibilizzazione. Inoltre, anche STA partecipa all'introduzione dei servizi a zero emissioni.

5 Attività complementari

Oltre alle attività principali sopra descritte, il progetto integra anche altri progetti e attività incentrati sulla mobilità elettrica in Alto Adige, al fine di raggiungere la massa critica necessaria. Queste misure saranno attuate parallelamente al progetto LIFE e riguardano attività finanziate da fondi pubblici e privati, con l'obiettivo comune di decarbonizzare il trasporto su strada. Tali attività e progetti sono:

- a. MEHRLIN – progetto UE per la realizzazione di una stazione di rifornimento per autobus a Bolzano.
- b. JIVE – progetto UE per l'acquisto e la gestione di 12 autobus con cella a combustibile
- c. REVIVE – progetto UE per l'uso di due veicoli di raccolta rifiuti elettrici a Bolzano e Merano
- d. PNIRE – progetto nazionale per l'installazione di stazioni di ricarica
- e. Alperia Smart Mobility – progetto per l'installazione di stazioni di ricarica
- f. SASA - progetto autobus a batterie – acquisto e gestione di 4 autobus elettrici
- g. Autostrada del Brennero – programma per la realizzazione di stazioni di rifornimento di combustibili alternativi lungo l'A22
- h. Performance Plan del Dipartimento Mobilità dell'amministrazione provinciale
- i. Misure della Green Mobility per evitare e trasferire il traffico

6 Budget di progetto

Tabella 1: Budget del progetto LIFE divisi per partner e struttura finanziaria. Da ciò deriva il fabbisogno finanziario della SASA a carico della Provincia.

PARTNER DI PROGETTO	COSTI	FINANZIAMENTO	FONDI PROPRI PARTNER (1)
	PROGETTO	UE	incl. Ammortamenti residui (2)
SASA	18.544.737	6.356.015	12.188.722
Entrate del progetto SASA (3)			5.294.472
Fabbisogno di finanziamento residuo dalla PROVINCIA (4)			6.894.250
Alperia	493.400	148.666	344.734
SWB	1.400.400	595.476	804.924
VEK	241.400	82.516	158.884
A22	1.366.000	436.328	929.673
EURAC	250.000	140.000	110.000
STA	300.000	168.000	132.000
SOMMA	22.595.937	7.927.000	7.774.687

SOMMA	FINANZIAMENTO UE	FONDI PROPRI PARTNER DI PROGETTO (2)	PROVINCIA (4)
22.595.937	7.927.000	7.774.687	6.894.250

(1) Nota:	Come di consueto nei progetti UE, la parte dei costi non sovvenzionata viene sostenuta dai partner stessi, attraverso fondi propri.
(2) Nota:	Gli investimenti vengono sovvenzionati secondo un'aliquota sull'ammortamento annuale per la durata del progetto. Dal fatto, che dopo la fine di progetto sussistono ancora ammortamenti residui, risultano costi aperti per i partner al di fuori del periodo di finanziamento UE, che devono essere coperti da fondi propri.
(3) Nota:	SASA copre buona parte dei fondi propri (fabbisogno finanziario) attraverso attività di progetto, in parte attraverso la vendita di idrogeno e in parte attraverso il noleggio di veicoli elettrici.
(4) Nota:	La parte scoperta dei fondi propri di SASA come società in-house per la copertura dei costi residui è a carico del bilancio pubblico. Questa parte richiede il cofinanziamento da parte della Provincia.

7 Passi necessari

Per quanto riguarda il progetto LIFE si sta negoziando attualmente il contratto di finanziamento con l'UE. La stipula di tale contratto richiede l'impegno specifico di finanziamento della parte a carico della Provincia:

- Il contratto di finanziamento UE deve essere firmato entro il 31 dicembre.
- Per la trasmissione della necessaria deliberazione della Giunta Provinciale sul finanziamento residuo è stato negoziato un rinvio fino al 12 dicembre 2018 a causa delle elezioni provinciali 2018.
- Poiché l'ente promotore UE richiede che il coordinatore e partner principale del progetto sia un dipartimento dell'amministrazione provinciale o una società in-house, la SASA SPA assumerà questo ruolo nel progetto, finora dell'IIT in forma sostitutiva.
- L'approvazione dei due progetti complementari "JIVE" e "Mehrlin" deve essere affrontata dalla nuova Giunta Provinciale il prima possibile a inizio 2019, al fine di poter attingere ai fondi approvati dall'UE.

La firma dell'accordo di finanziamento UE richiede il finanziamento necessario da parte della Provincia autonoma di Bolzano di un importo pari a €6.894.250.

Rimanendo a disposizione per ulteriori informazioni e delucidazioni sono a porgere

Cordiali saluti,

Petra Piffer

MITTELSPERRE/BLOCCO FONDI 2180001580

Fondamento Giuridico Juristische Grundlage				Criteri del Provvedimento Kriterien der Maßnahme				Ufficio responsabile Verantwortliches Amt						
LP 15/2015 LG 15/2015				LP 15/2015 art. 31 LG 15/2015 Art. 31				38.1 Uff. pianificazione e trasp. merci 38.1 Amt für Planung u.Gütertransport						
Pos	Capitolo Kapitel		Nr. fornitore Nr. Lieferant	Cod. fisc. Steuer. Nr.		Part.IVA MwStr.Nr	Nr. Domanda e data Nr. Ansuch. u. Datum	Cod./ Kod. Siope	Prev. richiesta Vorschlag Anfrage		Contributo concesso Bewillig. Beitrag	Antic. già liqui. Bereits liqui. Vorschuss	Nr. dec. e/o data Nr. Dek. u/o Datum	Anticipo Vorschuss
	CdR FSt	Eser Jahr	Cognome nome/Denominazione Vorname Name/Bezeichnung		Indirizzo/Sede Anschrift/Sitz			Stato pub./ Pub.	Spesa ammes. Zugel.Ausg.	%				
	Progetto/Attività - Projekt/Aktivität													
	Nota - Note													
001	U10052.0120	85931	00359210218		00359210218			0,00			6.894.250,00	0,00		0,00
	38	2018	SASA SPA SOCIETA' AUTOBUS SERVIZI D'AREA		VIA B. BUOZZI 8 - BOLZANO				0,00	0,00				
			APPROVAZIONE PROGETTO "LIFE"-GENEHMIGUNG DES PROJEKTES "LIFE"											
			CONTRIBUTO FISSO - FESTEN BEITRAG											
Totale attuale - Gesamtbetrag:											6.894.250,00			

Sichtvermerke i. S. d. Art. 13 L.G. 17/93
über die fachliche, verwaltungsgemäße
und buchhalterische Verantwortung

Visti ai sensi dell'art. 13 L.P. 17/93
sulla responsabilità tecnica,
amministrativa e contabile

Der Amtsdirektor 06/12/2018 10:35:06 Il Direttore d'ufficio
MATTEI NADINE

Der Abteilungsdirektor 06/12/2018 10:57:23 Il Direttore di ripartizione
BURGER GUENTHER

Laufendes Haushaltsjahr

Esercizio corrente

zweckgebunden € 6.894.250,00 impegato

als Einnahmen ermittelt accertato in entrata

auf Kapitel U10052.0120-U0002246 sul capitolo

Vorgang 2180001580 operazione

Der Direktor des Amtes für Ausgaben 06/12/2018 15:05:37 Il direttore dell'Ufficio spese
NATALE STEFANO

Der Direktor des Amtes für Einnahmen Il direttore dell'Ufficio entrate

Diese Abschrift
entspricht dem Original

Per copia
conforme all'originale

Datum / Unterschrift

data / firma

Abschrift ausgestellt für

Copia rilasciata a



Der Landeshauptmann
Il Presidente

KOMPATSCHER ARNO

11/12/2018

Der Vizeregensekretär
Il Vice Segretario Generale

MATHA THOMAS

11/12/2018

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 24 Seiten, mit dem digitalen Original identisch ist, das die Landesverwaltung nach den geltenden Bestimmungen erstellt, aufbewahrt, und mit digitalen Unterschriften versehen hat, deren Zertifikate auf folgende Personen lauten:

nome e cognome: Arno Kompatscher

Si attesta che la presente copia analogica è conforme in tutte le sue parti al documento informatico originale da cui è tratta, costituito da 24 pagine, esclusa la presente. Il documento originale, predisposto e conservato a norma di legge presso l'Amministrazione provinciale, è stato sottoscritto con firme digitali, i cui certificati sono intestati a:

nome e cognome: Thomas Matha'

Die Landesverwaltung hat bei der Entgegennahme des digitalen Dokuments die Gültigkeit der Zertifikate überprüft und sie im Sinne der geltenden Bestimmungen aufbewahrt.

Ausstellungsdatum

11/12/2018

Diese Ausfertigung entspricht dem Original

L'Amministrazione provinciale ha verificato in sede di acquisizione del documento digitale la validità dei certificati qualificati di sottoscrizione e li ha conservati a norma di legge.

Data di emanazione

Per copia conforme all'originale

Datum/Unterschrift

Data/firma