

Art.205

Misure per incentivare la mobilità sostenibile

1. All'articolo 2 del decreto- legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

- 1) al primo periodo, le parole: "euro 70 milioni per l'anno 2020" sono sostituite dalle seguenti: "euro 120 milioni per l'anno 2020";
- 2) il terzo periodo è sostituito dal seguente: "A valere sul programma sperimentale, ai residenti maggiorenni nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, è riconosciuto un "buono mobilità", pari al 60 per cento della spesa sostenuta e, comunque, in misura non superiore a euro 500, a partire dal 4 maggio 2020 e fino al 31 dicembre 2020, per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica di cui all'articolo 33- bis del decreto – legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 ovvero per l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale esclusi quelli mediante autovetture. Il "buono mobilità" di cui al terzo periodo può essere richiesto per una sola volta ed esclusivamente per una delle destinazioni d'uso previste. Al fine di ridurre le emissioni climalteranti, a valere sul suddetto programma sperimentale, ai residenti nei comuni interessati dalle procedure di infrazione comunitaria n. 2014/2147 del 10 luglio 2014 o n. 2015/2043 del 28 maggio 2015 per la non ottemperanza dell'Italia agli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE che rottamano, dal 1° gennaio al 31 dicembre 2021, autovetture omologate fino alla classe Euro 3 o motocicli omologati fino alla classe Euro 2 ed Euro 3 a due tempi, è riconosciuto, nei limiti della dotazione del fondo di cui al primo periodo e fino ad esaurimento delle risorse, un "buono mobilità", cumulabile con quello previsto dal terzo periodo, pari ad euro 1.500 per ogni autovettura e ad euro 500 per ogni motociclo rottamati da utilizzare, entro i successivi tre anni, per l'acquisto, anche a favore di persone conviventi, di abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale, nonché di biciclette anche a pedalata assistita, e di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica di cui all'articolo 33- bis del decreto – legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 o per l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale". b) al comma 2, al primo periodo, le parole: "corsie preferenziali per il trasporto pubblico locale" sono sostituite dalle seguenti: "corsie riservate per il trasporto pubblico locale o piste ciclabili", e al terzo periodo le parole: "e n. 2015/2043" sono sostituite dalle seguenti: "o n. 2015/2043";

2. Fermo quanto previsto dall'articolo 33-bis del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, per le medesime finalità di cui al comma 1, al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) all'articolo 3, comma 1: 1) dopo il numero 7), è inserito il seguente: «7- bis) Casa avanzata: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli; »; DL Rilancio 13.05.2020 ore 17.00 348 2) dopo il numero 12) è inserito il seguente: «12-bis): Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La Corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi; »;

b) all'articolo 182, dopo il comma 9-bis, è inserito il seguente: «9-ter. Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.».

3. Al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale.

4. I soggetti di cui al comma 3 nominano un mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile. Il Mobility Manager promuove, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità, delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in servizio.

5. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono disciplinate le modalità di redazione del piano di cui al comma 3, nonché i requisiti soggettivi, le modalità di nomina, la durata in carica e le funzioni del mobility manager di cui al comma 4. Con lo stesso decreto sono indicate espressamente le disposizioni che sono abrogate dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto.

6.All'attuazione dei commi da 3 a 5 si provvede nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

A seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e in relazione alle misure precauzionali che sarà necessario attuare nei prossimi mesi, la mobilità nelle aree urbane e metropolitane subirà inevitabili e rilevanti cambiamenti dovuti sia alla riduzione della capacità di trasporto pubblico determinata dalla necessità di garantire il distanziamento DL Rilancio 13.05.2020 ore 17.00 349 sociale che alla possibile minore propensione all'uso dei mezzi del trasporto pubblico, con un conseguente incremento modale per gli spostamenti effettuati con autoveicoli privati.

La presente disposizione, al comma 1, apporta modifiche all'art. 2, commi 1 e 2 del decreto legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, al fine di incentivare forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale che garantiscano il diritto alla mobilità delle persone nelle aree urbane a fronte delle limitazioni al trasporto pubblico locale operate dagli enti locali per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19. Il vigente articolo 2, comma 1, del decreto legge n. 111 del 2019 istituisce il «Programma sperimentale buono mobilità» con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti, climalteranti e acustiche, dei volumi di traffico privato, della congestione veicolare e dell'occupazione dello spazio pubblico. La modifica proposta, al comma 1, lettera a), prevede che

per l'anno 2020 il Programma incentivi forme di mobilità sostenibile alternative al trasporto pubblico locale. In particolare, ai residenti maggiorenni nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti è riconosciuto un "buono mobilità", pari al 60 per cento della spesa sostenuta e comunque non superiore a euro 500, a partire dal 4 maggio 2020 (data di entrata in vigore del d.P.C.M. 26 aprile 2020) e fino al 31 dicembre 2020, per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard, monopattini e monowheel ovvero per l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale esclusi quelli mediante autovetture. Tale "buono mobilità" può essere richiesto per una sola volta ed esclusivamente per una delle destinazioni d'uso previste. Al riguardo, si prevede lo stanziamento di ulteriori 50 milioni di euro per l'anno 2020, per un totale di 120 milioni di euro per tale annualità. Per gli anni 2021 e seguenti il Programma incentiva il trasporto pubblico locale e regionale e forme di mobilità sostenibile ad esso integrative a fronte della rottamazione di autoveicoli e motocicli altamente inquinanti. Rispetto a quanto previsto dal vigente articolo 2, comma 1, del decreto legge n. 111 del 2019, si prevede che il buono venga riconosciuto per la rottamazione della tipologia di autovetture e di motocicli ivi indicati dal 1° gennaio al 31 dicembre 2020; inoltre, tale buono può essere impiegato anche per l'acquisto di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica quali segway, hoverboard, monopattini e monowheel. Inoltre, alla lettera b) del medesimo comma 1 si novella l'articolo 2, comma 2, del citato decreto legge n. 111 del 2019, che attualmente prevede il finanziamento di progetti per la creazione, il prolungamento, l'ammodernamento e la messa a norma di corsie riservate per il trasporto pubblico locale. La modifica prevede il finanziamento di progetti per la creazione, il prolungamento, l'ammodernamento e la messa a norma anche di piste ciclabili, in aggiunta o in alternativa a quelli relativi alle corsie riservate per il trasporto pubblico locale.

Il comma 2, lettera a), sempre per le finalità di cui al comma 1, e in particolare per promuovere l'utilizzo delle biciclette nelle aree urbane, quali mezzi a basso impatto ambientale, apporta modifiche al Codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. In particolare, fermo quanto previsto dall'articolo 33-bis del decreto - legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, che reca la disciplina della circolazione mediante segway, hoverboard e monowheel, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, si modifica l'articolo 3, comma 1 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, inserendo, dopo il numero 6), il numero 6-bis), che introduce la definizione di "Casa avanzata", ovvero una linea di arresto dedicata alle biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli per garantire maggior sicurezza alla circolazione delle biciclette. Si prevede, poi, sempre DL Rilancio 13.05.2020 ore 17.00 350 all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il numero 12), l'inserimento del numero 12-bis) che introduce la definizione di "Corsia ciclabile", ovvero la parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La bike lane è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione esclusiva alla circolazione dei velocipedi, eliminando ogni forma di promiscuità di circolazione con altre tipologie di veicoli, con indubbi vantaggi sulla sicurezza e snellimento della circolazione.

In coordinamento e in attuazione dell'introdotta definizione di "casa avanzata", alla lettera b) del medesimo comma 2 si modifica l'articolo 182 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, inserendo, dopo il comma 9-bis, il comma aggiuntivo 9-ter, che prevede, nelle intersezioni semaforizzate, e sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1 del medesimo decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che sulla soglia dell'intersezione possa essere realizzata la "casa avanzata", estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.

Infine, i comma da 3 a 6 prevedono l'obbligatorietà della predisposizione del piano degli spostamenti casalavoro entro il 31 dicembre di ogni anno, nonché della nomina del responsabile della mobilità aziendale (mobility manager) da parte delle imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti. Attualmente, detto obbligo, previsto dal decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 179 del 3 agosto 1998, si applica esclusivamente alle imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e alle imprese con complessivamente più di 800 addetti ubicate nei comuni di cui di cui all'allegato III del decreto del Ministro dell'ambiente del 25 novembre 1994, e tutti gli altri comuni compresi nelle zone a rischio di inquinamento atmosferico individuate dalle regioni ai sensi degli articoli 3 e 9 dei decreti del Ministro dell'ambiente del 20 maggio 1991. In tutti gli altri casi, gli adempimenti in parola sono previsti come "facoltativi". Al riguardo, si prevede che con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono disciplinate le modalità di redazione del piano di cui al comma 1, nonché i requisiti soggettivi, le modalità di nomina, la durata in carica e le funzioni del mobility manager di cui al comma 3. Con il medesimo decreto sono indicate espressamente le disposizioni che sono abrogate dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al precedente periodo