



Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro

Atto del Governo 302

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	302	
Titolo:	Schema di decreto ministeriale recante definizione del programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, nonché modalità e criteri per la presentazione dei progetti finanziabili	
Norma di delega:	articolo 5, commi 1 e 2, della legge 28 dicembre 2015, n. 221	
Numero di articoli:	10	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	10 maggio 2016	10 maggio 2016
annuncio:	17 maggio 2016	10 maggio 2016
assegnazione:	17 maggio 2016	17 maggio 2016
termine per l'espressione del parere:	16 giugno 2016	16 giugno 2016
Commissione competente :	8 ^a (Lavori pubblici, comunicazioni) 13 ^a (Territorio, ambiente, beni ambientali)	VIII Ambiente e IX Trasporti
Rilievi di altre Commissioni:	5 ^a (Bilancio)	V Bilancio

Presupposti normativi

L'[articolo 5 della legge 28 dicembre 2015, n. 221](#) (c.d. collegato ambientale) reca disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile: esso stanziava risorse, nel limite di 35 milioni di euro, per la realizzazione di un **Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro**, nell'ambito dei progetti a cui è possibile destinare il 50% dei proventi delle aste del sistema europeo per lo scambio di quote di emissione di gas-serra (ai sensi dell'[art. 19, comma 6, del D.Lgs. 13 marzo 2013, n. 30](#)). Il comma 2 del medesimo articolo stabilisce che un decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e la Conferenza unificata, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, definisca i contenuti del programma sperimentale e le modalità di presentazione dei progetti.

Per un inquadramento generale dell'argomento, si veda il tema "[Mobilità sostenibile](#)".

Contenuto

Ambito di applicazione (artt. 1-3)

Gli articoli 1 e 2 recano rispettivamente l'approvazione del Programma sperimentale e i criteri e le modalità di presentazione dei progetti di cui agli allegati 1 e 2.

L'**articolo 1** approva, per le finalità di cui in premessa, e rende esecutivo il Programma sperimentale definito nell'allegato 1 al decreto.

In base all'**articolo 2**, sono approvate e rese esecutive le modalità e i criteri per la presentazione dei progetti stabiliti nell'allegato 2 al provvedimento.

L'**articolo 3**, in materia di soggetti destinatari del Programma sperimentale, prevede che il Programma finanzia i progetti predisposti da **uno o più enti locali** e riferiti a un **ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti**. Si specifica, al **comma 2**, che la popolazione è determinata secondo i criteri previsti dall'[art.156, comma 2, del Decreto](#)

Modalità e criteri di presentazione dei progetti (artt. 1 e 2)

Soggetti destinatari (art. 3)

[Legislativo 18 agosto 2000, n. 267](#). Si ricorda che l'articolo 156 del Testo unico sugli enti locali reca la disciplina delle classi demografiche, in relazione alla popolazione residente.

Sono esclusi, ai sensi del **comma 3**, dal Programma gli enti locali per i quali ricorre la violazione degli obblighi di trasmissione o di conformazione previsti all'art. 2, commi 1, 3 e 4, all'art.3, comma 3, all'art. 5, commi 6 e 7, e all'[art. 19 del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155](#). Si tratta del D.Lgs.di attuazione della [direttiva 2008/50/UE](#) relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

L'articolo 3 di tale decreto legislativo interviene in materia di **zonizzazione**, prevedendo che ciascun progetto di zonizzazione, corredato dalla classificazione prevista dalla normativa, è trasmesso dalle regioni o province autonome al Ministero dell'ambiente e all'ISPRA. Il Ministero dell'ambiente, avvalendosi dell'ISPRA valuta, entro i successivi quarantacinque giorni, anche attraverso un esame congiunto nel Coordinamento previsto dal decreto, la conformità del progetto alle disposizioni del decreto medesimo ed agli indirizzi espressi dallo stesso Coordinamento e tenendo conto della coerenza dei progetti di zonizzazioni regionali relativamente alle zone di confine. In caso di mancata conformità il Ministero dell'ambiente, con atto motivato diretto alla regione o alla provincia autonoma, indica le variazioni e le integrazioni da effettuare ai fini dell'adozione del provvedimento di zonizzazione e di classificazione. Si prevede che la trasmissione del progetto è effettuata su supporto informatico non riscrivibile, utilizzando, ove già individuato con apposito decreto del Ministro dell'ambiente, il formato a tal fine previsto. L'articolo 5 prevede che le regioni e le province autonome trasmettano al Ministero dell'ambiente, all'ISPRA e all'ENEA un progetto volto ad adeguare la propria rete di misura alle relative disposizioni, richiamandosi la conformità alla zonizzazione risultante dal primo riesame previsto dall'articolo 3, prima richiamato, in particolare dal comma 2 dello stesso, ed in conformità alla connessa classificazione. Nel disciplinare la valutazione sulla conformità del progetto, la disposizione del decreto legislativo prevede poi che le stazioni di misurazione devono essere gestite dalle regioni e dalle province autonome ovvero, su delega, dalle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente oppure da altri soggetti pubblici o privati, e, in quest'ultimo caso, sottoposte al controllo delle regioni e delle province autonome ovvero, su delega, delle agenzie regionali. Il controllo si esercita sulla base di appositi protocolli approvati dalle regioni e dalle province autonome o, in caso di delega, dalle agenzie regionali e deve prevedere una continua supervisione su tutte le modalità di gestione della stazione e di raccolta, trattamento e validazione dei dati. Per le stazioni di misurazione esistenti, gestite da enti locali o soggetti privati, il Ministero dell'ambiente promuove la sottoscrizione di accordi tra il gestore, le regioni o le province autonome e le agenzie regionali al fine di assicurare la sottoposizione a tale controllo. Infine, l'articolo 19, in materia di relazioni e comunicazione, disciplina la trasmissione da parte di regioni e province autonome di dati ed informazioni al Ministero dell'ambiente ed all'ISPRA.

La procedura per l'assegnazione delle risorse (artt. 4-8)

L'**articolo 4**, in materia di termini di presentazione dei progetti, prevede, al **comma 1**, che i progetti, presentati in conformità a quanto previsto nell'Allegato 2, devono pervenire, a pena di irricevibilità, **a mezzo Posta Elettronica Certificata (PEC) al Ministero dell'ambiente** e della tutela del territorio e del mare all'indirizzo dgcle@pec.minambiente.it **entro e non oltre 90 giorni** dal giorno successivo alla pubblicazione del presente decreto in Gazzetta Ufficiale; se detto termine scade in giorno festivo, lo stesso è prorogato al primo giorno feriale successivo.

Presentazione dei progetti (art. 4)

All'atto della trasmissione via PEC, nel campo "oggetto", deve essere riportata la dicitura: "Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile casa-scuola e casa-lavoro".

È consentito trasmettere più PEC relative ad un unico progetto, fino a un massimo di 5. In tal caso i singoli invii, a seguito della sopra indicata dicitura posta in oggetto come indicato dal provvedimento, devono riportare progressivamente il numero dell'invio in corso seguito dal numero totale degli invii per la completa presentazione del progetto.

In base al **comma 4**, sono irricevibili i **progetti presentati**:

- **oltre i termini** di cui al comma 1 dell'articolo 4;
- **o in difformità alle modalità di presentazione** dettate dai commi 1, 2 e 3 dell'articolo in esame;
- **o da soggetti diversi da quelli indicati nell'art. 3.**

Irricevibilità dei progetti e loro integrazione (art. 4, co. 4-5)

In relazione ai progetti presentati con modalità difformi da quelle previste nel Capitolo 1 dell'Allegato 2, il **comma 5** prevede che il Ministero possa richiedere documentazione integrativa.

La valutazione dei progetti viene effettuata, sulla base dei **criteri previsti nell'Allegato 2**, da una apposita Commissione nominata con decreto ministeriale.

Valutazione dei progetti (art. 4, co. 6)

L'articolo 5 disciplina il cofinanziamento statale del programma, nella misura di **35 milioni**

Cofinanziamento

di euro, a valere sulle risorse derivanti dai proventi delle aste delle quote di emissioni di gas-serra (disciplinati dall'art. 19, comma 6, del [D.Lgs. 30/2013](#)), in linea con quanto previsto dall'art. 5 del collegato ambientale ([L. 221/2015](#)). Il **comma 1** precisa che tali risorse sono collocate nel **capitolo 8415 - PG 1** denominato "Spese per interventi nazionali di riduzione delle emissioni climalteranti e la promozione delle fonti energetiche alternative, l'efficientamento energetico degli edifici e dei processi produttivi, la mobilità sostenibile ed ogni altro intervento di adattamento ai cambiamenti climatici compresa la ricerca scientifica" dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente - Esercizio Finanziario 2016 - Residui di stanziamento 2015.

del programma
(art. 5)

Viene altresì disposto che il **Direttore Generale per il clima e l'energia del Ministero dell'ambiente** provvederà, con proprio **decreto**, ad assumere il relativo **impegno di spesa**.

Si ricorda nuovamente che l'[art. 5 della L. 221/2015](#) ha destinato al programma in questione, una quota, nel limite di 35 milioni di euro, delle risorse derivanti dai proventi delle aste previste dall'[art. 19, comma 6, del D.Lgs. 30/2013](#).

Tale finalizzazione è in linea con quanto previsto dalla legislazione nazionale e dell'UE. L'[art. 10, paragrafo 3, della direttiva 2003/87/UE](#) (istitutiva del sistema europeo per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra, c.d. EU-ETS, acronimo di *European Union - Emissions Trading System*), prevede infatti che gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta delle quote e vincola almeno il 50% di tali proventi per una serie di scopi, tra i quali rientra quello di "incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni" (lettera f) del paragrafo 3). Le disposizioni del citato paragrafo 3 sono state recepite dal [comma 6 dell'art. 19 del D.Lgs. 30/2013](#).

Lo stesso articolo, al **comma 2**, prevede che una **quota fino al 4%** delle risorse indicate (**quindi 1,4 milioni di euro**) sia destinata alle seguenti attività:

- **monitoraggio e verifica** dell'attuazione dei progetti;
- monitoraggio degli obiettivi attesi, e in particolare, con riferimento alle diverse azioni progettuali messe in atto, valutazione ex-post dei benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, dei consumi di carburante, dei flussi di traffico privato e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e/o delle sedi di lavoro e in generale in termini di miglioramento delle condizioni di mobilità conseguiti;
- **predisposizione di un sistema** nazionale omogeneo, integrato e interoperabile con i sistemi locali **di gestione dei progetti attuativi del programma**;
- **predisposizione e aggiornamento, nel sito web del Ministero dell'ambiente, di una sezione denominata "mobilità sostenibile"**, secondo quanto previsto dall'[art. 5, comma 1, della L. 221/2015](#).

In tale sezione, secondo la legge n. 221, dovranno essere inseriti e tracciati i finanziamenti erogati per il programma di mobilità sostenibile, ai fini della trasparenza e della maggiore fruibilità dei progetti.

L'articolo 6 disciplina le fasi procedurali da seguire per la presentazione ed il finanziamento dei programmi operativi di dettaglio (POD) predisposti dagli enti locali.

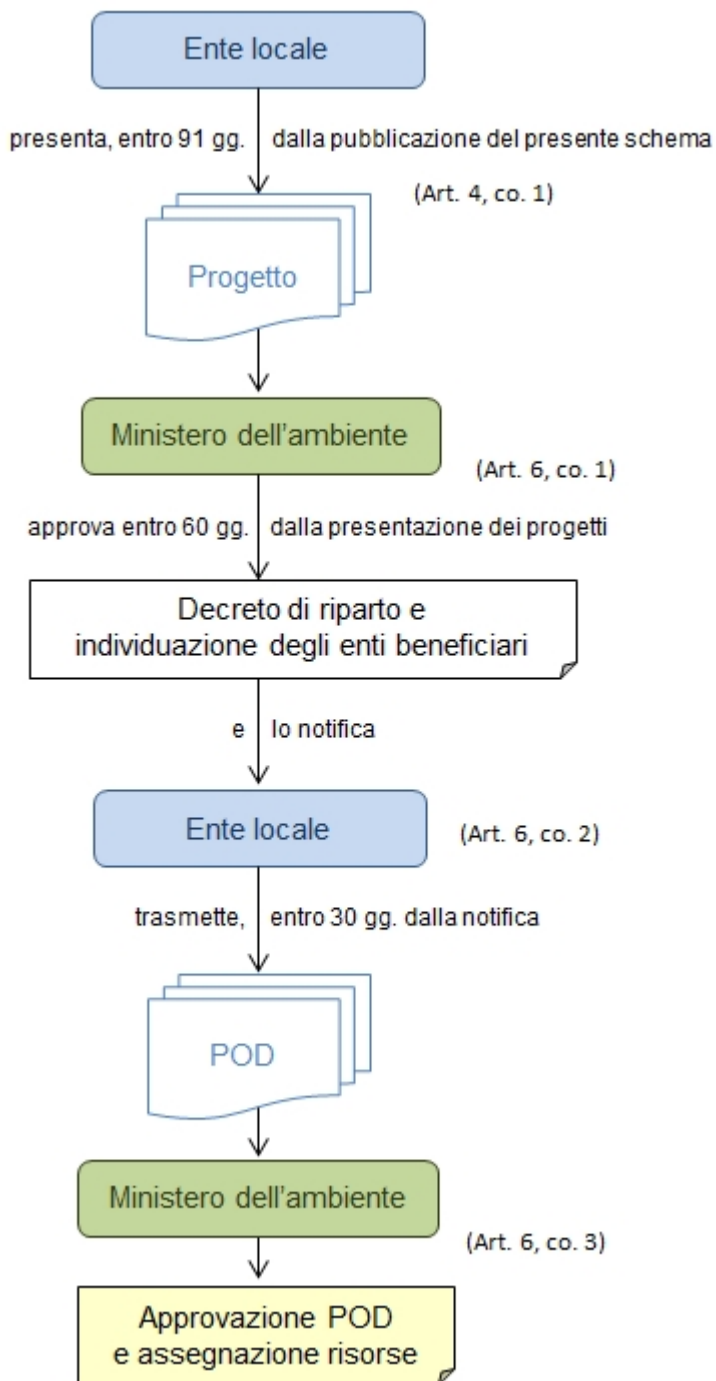
Presentazione e
finanziamento
dei POD (art. 6)

Procedura di approvazione dei POD

Per l'approvazione dei Programmi Operativi di Dettaglio (di seguito POD) sono previste le seguenti fasi:

- emanazione, entro 60 giorni dalla presentazione dei progetti, di un **decreto del Ministro dell'ambiente** con cui viene effettuata la **ripartizione delle risorse e l'individuazione degli enti beneficiari**, a cui il decreto viene notificato (comma 1);
Lo stesso comma 1 disciplina le modalità di emanazione del decreto, stabilendo che esso dovrà essere adottato dopo aver sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e la Conferenza unificata, e dopo aver acquisito il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia;
- entro i 30 giorni successivi alla notifica, gli enti locali beneficiari devono provvedere alla **trasmissione, al Ministero dell'ambiente, del POD** redatto sulla base di un apposito *format* predisposto dal Ministero medesimo (comma 2);
- **approvazione dei POD trasmessi**, con appositi decreti del Direttore generale della direzione per il clima e l'energia del Ministero dell'ambiente (comma 3).

Lo schema seguente illustra lo svolgimento di tale procedura e come questa si innesti negli adempimenti previsti dall'art. 4 dello schema in esame dopo la sua pubblicazione.



Si fa notare come la durata complessivamente prevista per lo svolgimento dell'intera procedura è di 181 giorni al netto dei tempi per l'approvazione dei POD (e la contestuale assegnazione di risorse prevista dai commi successivi) da parte del Ministero, che non vengono fissati dalla disposizione.

Procedura di assegnazione delle risorse agli enti locali beneficiari

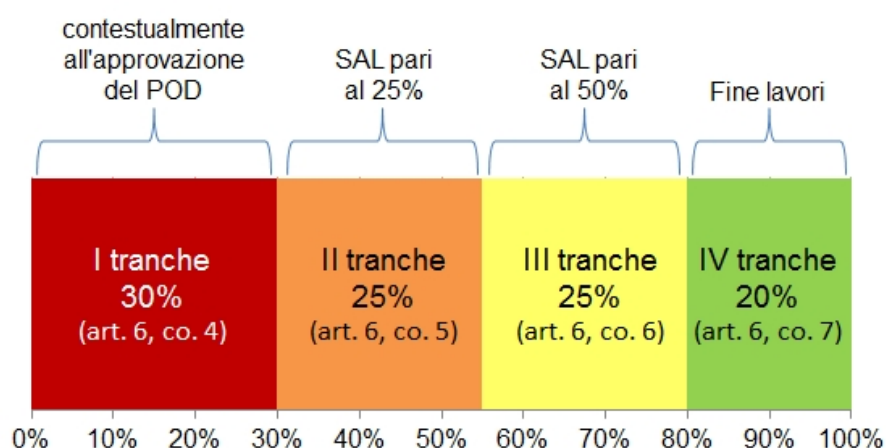
I commi da 4 a 7 disciplinano l'assegnazione, da parte della Direzione generale per il clima e l'energia del Ministero dell'ambiente, del finanziamento agli enti beneficiari, suddividendolo, come risulta anche dal successivo schema, in quattro *tranche*:

- una prima quota, pari al **30%**, viene assegnata **contestualmente all'approvazione del POD** (comma 4);
- una seconda quota, pari al **25%**, viene assegnata a seguito dell'approvazione di una relazione che attesti uno stato di avanzamento delle attività previste nel POD pari al 25% del costo complessivo del progetto (comma 5);
- una terza quota, pari al **25%**, viene assegnata a seguito dell'approvazione di una relazione che attesti uno stato di avanzamento delle attività previste nel POD pari al 50% del costo complessivo del progetto (comma 6);

il **saldo**, vale a dire la quarta quota, pari al restante **20%**, viene assegnato dopo l'approvazione di una relazione finale che attesti un avanzamento delle attività previste nel POD pari al 100% ovvero anche in misura inferiore contestualmente alla comunicazione al Ministero, da parte dell'ente locale beneficiario, della rinuncia alle economie maturate (comma 7).

Il comma 7 disciplina i contenuti della **documentazione a corredo della rendicontazione finale**, prevedendo che tale documentazione includa:

- in relazione alle attività di monitoraggio progettualmente previste, la valutazione *ex post* dei benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, dei consumi di carburante, dei flussi di traffico privato e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e/o delle sedi di lavoro e in generale in termini di miglioramento delle condizioni di mobilità conseguiti;
- la georeferenziazione del progetto;
- la documentazione fotografica del progetto;
- la scheda di sintesi delle azioni realizzate con il progetto.



L'articolo 6, comma 9, disciplina l'eventuale riapertura dei termini di presentazione dei progetti. Ciò viene consentito **qualora il decreto di riparto non preveda l'intero utilizzo delle risorse stanziato** dall'articolo 5.

Eventuale riapertura dei termini (art. 6, co. 9)

L'articolo 7 disciplina l'eventuale rimodulazione del POD. Tale procedura, che si attiva con la richiesta al Ministero dell'ambiente da parte dell'ente locale beneficiario, si conclude con **l'approvazione di un nuovo POD, mediante apposito decreto del Direttore generale della direzione per il clima e l'energia** del medesimo Ministero, che sostituisce il programma operativo precedente (comma 4).

Rimodulazione del POD (art. 7)

Nel caso in cui dal nuovo POD risulti un costo complessivo inferiore, il citato decreto dispone una **proporzionale riduzione del cofinanziamento** ministeriale (comma 5).

Il comma 2 dell'articolo in esame detta le seguenti **condizioni che devono essere rispettate ai fini dell'approvazione della richiesta di rimodulazione**:

- il progetto oggetto di rimodulazione deve essere riferito a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti. Tale condizione rappresenta un requisito per la presentazione del progetto in quanto identifica i soggetti destinatari del Programma sperimentale;
- il cofinanziamento del Ministero e il relativo valore percentuale calcolato sul costo complessivo del progetto non devono essere superiori a quelli individuati dal decreto di cui all'art. 6, comma 3, né a quelli risultanti dall'ultimo POD approvato;
- la richiesta di rimodulazione deve essere corredata dalla necessaria documentazione (*si segnala che la disposizione richiama un paragrafo 3.5 dell'Allegato 2, che non sembra trovare riscontro nel testo*) e da una relazione illustrativa delle modifiche richieste. Il comma 3 consente al Ministero, in fase di valutazione della richiesta di rimodulazione, di prescrivere l'invio di ulteriore documentazione integrativa;
- la stima *ex-ante* dei benefici ambientali attesi dalla realizzazione del progetto rimodulato non deve essere inferiore a quella del progetto originario.

In caso di progetti presentati da più enti locali associati, i riferimenti all'ente locale contemplati dagli articoli 6 e 7 riguardano **l'ente locale capofila** e referente nei confronti del Ministero.

Progetti presentati da enti locali

L'art. 6, comma 8, dispone infatti che, nel caso in questione, le quote di cofinanziamento sono assegnate a favore dell'ente capofila.

associati (art. 6, co. 8, e art. 7, co. 1)

Analogamente, l'art. 7, comma 1, dispone che sia l'ente capofila abilitato a presentare al Ministero la richiesta di rimodulazione del POD.

Le norme citate richiamano il disposto del paragrafo 1.3 dell'allegato 2.

Secondo tale paragrafo, qualora un progetto sia presentato da più enti locali, associati ai sensi del [Capo V, Titolo II, Parte I del D.Lgs. 267/2000](#) (convenzioni o unioni di comuni), esso deve essere trasmesso dall'ente locale capofila e referente nei confronti del Ministero e deve contenere l'indicazione dei Comuni interessati affinché sia assicurata una popolazione complessiva residente negli stessi Comuni superiore a 100.000 abitanti.

L'articolo 8 elenca le condizioni al verificarsi delle quali (anche di una sola di esse) il Ministero dell'ambiente dispone la revoca dei cofinanziamenti concessi.

Ipotesi di revoca (art. 8)

Lo stesso articolo precisa che tali casi di revoca si aggiungono a quanto già previsto dal [D.M. Ambiente n. 153 del 5 agosto 2010](#).

Con tale decreto è stata adottata una direttiva che ha individuato i criteri, le modalità e le procedure ai fini dell'adozione dei provvedimenti attributivi di sovvenzioni, contributi, sussidi ed ausili finanziari e di vantaggi economici di qualunque genere ad enti pubblici e soggetti privati, singoli od associati, per iniziative, interventi od opere rientranti nelle materie di competenza del Ministero dell'ambiente.

Le condizioni contemplate dalla norma in esame riguardano:

- la mancata presentazione del POD nei termini previsti;
- la mancata corrispondenza del POD ai contenuti del progetto presentato (salvo, ovviamente, eventuali rimodulazioni);
- la mancata esecuzione o sopravvenuta impossibilità della completa realizzazione del progetto;
- la mancata esecuzione entro il cronoprogramma previsto nel POD;
- la difformità delle azioni realizzate rispetto al POD;
- la mancata attività di monitoraggio finalizzata alla valutazione ex-post dei benefici ambientali del progetto secondo le modalità indicate dal Ministero.

In base al successivo comma 2, le risorse revocate, qualora già erogate, sono restituite secondo indicazioni all'uopo fornite dal Ministero.

Relazioni e informazione (artt. 9 e 10)

L'**articolo 9** disciplina la Relazione che attesta l'avanzamento delle attività.

Si prevede, al **comma 1**, che gli enti locali beneficiari trasmettono, secondo le modalità definite dal Ministero, una relazione semestrale dalla quale deve risultare, in modo dettagliato, lo stato di avanzamento delle attività, corredata dalla documentazione contabile attestante l'impegno delle risorse, l'affidamento delle forniture, le spese sostenute e i pagamenti effettuati sulla base delle voci di costo risultanti dal POD approvato.

Relazione sull'avanzamento delle attività (art. 9)

La documentazione contabile attestante le spese sostenute e i pagamenti effettuati deve riportare la dicitura "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" (**comma 2**).

In base al **comma 3**, non contribuiscono all'avanzamento contabile le spese sostenute riportate nel paragrafo 2.7 dell'Allegato 2, che di seguito si riportano:

- i costi per la realizzazione di studi di fattibilità;
- i costi per l'acquisto e la locazione di immobili;
- i costi documentati da fatture e attestazioni di pagamento con data antecedente alla data di pubblicazione del decreto di approvazione del Programma sperimentale;
- le spese sostenute relative all'imposta sul valore aggiunto, se sostenute da soggetti titolari di partita IVA tenuti agli adempimenti di liquidazione della stessa imposta.

In base al **comma 4**, la relazione semestrale riporta l'attestazione dell'osservanza della disciplina nazionale ed europea per l'affidamento degli appalti di beni e servizi oggetto di cofinanziamento.

Ai sensi del **comma 5**, gli enti locali beneficiari comunicano al Ministero le economie e i ribassi d'asta verificatisi nelle fasi di aggiudicazione o di esecuzione dei progetti. Le somme corrispondenti alle economie ed ai ribassi d'asta possono essere destinate alla realizzazione di progetti integrativi o complementari a quelli previsti. A tal fine gli enti locali beneficiari presentano al Ministero apposite richieste di rimodulazione sulla base di quanto stabilito dall'art.7, in materia di rimodulazione dei POD.

Gli enti locali beneficiari si impegnano a rendere disponibili i dati amministrativi e tecnici

relativi ai progetti, anche in forma telematica, secondo le modalità disciplinate dal Ministero e a rendere accessibili al Ministero le banche dati a disposizione degli stessi relative allo **stato della mobilità** e della **qualità dell'aria**.

L'**articolo 10**, in materia di produzione di materiali e divulgazione dei risultati, attribuisce al Ministero la facoltà di divulgare i risultati conseguiti tramite la realizzazione dei progetti cofinanziati nell'ambito del Programma sperimentale attraverso la pubblicazione di informazioni riguardanti, tra l'altro, l'ente locale beneficiario, gli obiettivi, le azioni realizzate, i benefici ambientali conseguiti, il costo totale e il cofinanziamento concesso (**comma 1**). Il provvedimento prevede che gli enti locali beneficiari sono tenuti a dare la massima informazione e diffusione dei risultati conseguiti tramite la realizzazione dei progetti cofinanziati nell'ambito del Programma sperimentale non stabilendo modalità comuni per la divulgazione (**comma 2**), mentre si specifica che tutti i prodotti, i materiali e le iniziative informative concernenti il progetto cofinanziato devono evidenziare la fonte del cofinanziamento e il logo del Ministero (**comma 3**).

Divulgazione dei risultati (art. 10)

Allegati 1 e 2

L'**allegato 1** allo schema di decreto in esame reca il **Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro**, al fine di "incentivare iniziative strutturali di mobilità sostenibile" negli spostamenti tra casa, scuola e lavoro, in linea con gli obiettivi di riduzione di emissioni di gas serra (**cap. 2**). Sono individuati (dal **cap. 3**) i destinatari del Programma e i soggetti esclusi, conformemente a quanto previsto dall'articolo 3 dello schema di decreto in esame.

Programma nazionale: finalità, destinatari, tipologie dei progetti

Il Programma elenca, quindi, le seguenti tipologie di progetti finanziabili (**cap. 4**):

- realizzazione di servizi e infrastrutture di **mobilità collettiva ovvero condivisa** a basse emissioni, che possono includere iniziative di *pedibus*, *car-pooling*, *car-sharing*, *bike-pooling*, *bike-sharing*, *scooter sharing* e realizzazione di servizi di infomobilità, nonché altri servizi destinati, in particolare, al collegamento di aree a domanda debole;

Secondo le definizioni recate dal Programma al **cap. 5**, per "mobilità collettiva" dovrà intendersi la mobilità di gruppi di utenti che utilizzano servizi di trasporto regolari, con tragitti, fermate e orari prestabiliti; la nozione di "mobilità condivisa" fa invece riferimento alla condivisione di un veicolo e/o di un tragitto, secondo modalità che possono comprendere: il *pedibus* (accompagnamento a piedi di gruppi di alunni a scuola da parte di adulti lungo itinerari prestabiliti); varie forme di *pooling* (condivisione di automobile privata nel caso del *car-pooling* ovvero condivisione di un tragitto da parte di persone che utilizzano la bicicletta nel caso di *bike-pooling*); varie forme di *sharing* (uso di un mezzo di trasporto - automobile, scooter o bicicletta - messo a disposizione dall'ente locale, nelle modalità quindi del *car-sharing*, *scooter-sharing* o *bike-sharing*).

Con servizi di infomobilità ci si riferisce ad applicazioni informatiche di vario tipo e finalità che mirano ad una migliore informazione sulle reti di trasporto, al fine di permettere all'utente un uso sicuro, più coordinato ed intelligente delle stesse. A tale proposito il Programma richiama il [DM 12 febbraio 2014, n. 44](#): con tale decreto è stato adottato il Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) in attuazione della [Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010](#).

- realizzazione e adeguamento di percorsi protetti, quali le corsie ciclabili e le Zone 30 (aree con limite di velocità fissato a 30 km/h);
- programmazione dell'uso di mezzi a basse emissioni negli spostamenti per motivi scolastici e lavorativi, quali visite didattiche e spostamenti per motivi di servizio;
- programmi di formazione sull'educazione stradale e sulla guida ecologica;
- programmi di riduzione del traffico e dell'inquinamento, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni in prossimità di scuole, università e luoghi di lavoro;
- cessione di "buoni mobilità" (consistenti in *voucher* prepagati che consentono l'acquisto di beni e servizi per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile) e promozione, tramite agevolazioni tariffarie o incentivi monetari, dell'uso di mezzi a basse emissioni nei tragitti casa, scuola e lavoro;
- altri progetti di mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

L'**allegato 2, cap. 1**, è dedicato alle modalità per la presentazione dei progetti. Vi si prevede, tra l'altro, che gli enti destinatari del Programma possono presentare i progetti relativi alle varie tipologie ivi definite anche in partenariato con soggetti pubblici o privati, scelti dall'ente medesimo mediante selezioni pubbliche e trasparenti. Ogni ente può presentare un solo progetto afferente a diverse tipologie di iniziative, in una logica integrata. In caso di gruppi di enti andrà individuato un ente capofila referente per il progetto; qualora

Presentazione dei progetti: modalità di presentazione e criteri per il giudizio

il progetto sia presentato da un ente sovracomunale, dovranno essere comunque indicati tutti gli enti interessati. Sono quindi indicati i moduli e i documenti che devono essere obbligatoriamente inviati, comprendenti, tra l'altro, la documentazione attestante la copertura finanziaria, eventuali elaborati cartografici, le copie di eventuali decreti sindacali di delega, copia degli eventuali atti convenzionali e accordi sottoscritti con gli enti locali interessati o con i soggetti pubblici e privati in partenariato. *Con riferimento alla documentazione richiesta per la presentazione dei progetti, si segnala che il paragrafo 1.5 fa riferimento ad alcuni moduli (moduli A, B e C, rispettivamente ai punti 1.5.1, 1.5.3 e 1.5.4) non definiti dall'atto in esame.*

Il **cap. 2** stabilisce i limiti al cofinanziamento da parte del Ministero, prevedendo un importo minimo di 200.000 euro e un limite massimo di cofinanziamento pari a un milione di euro; il cofinanziamento può coprire tra il 60% e l'80% dei costi ammissibili (vale a dire i costi delle attività strettamente funzionali alla realizzazione dei progetti), IVA inclusa. Sono quindi definiti i costi ammissibili: le spese tecniche (compresi i costi di progettazione) sono finanziabili nel limite del 12% del totale; le spese di promozione nel limite del 5% del totale; i costi per l'acquisto di autobus sono ammissibili solo per vetture a basse emissioni dedicate a specifici tragitti di collegamento a sedi scolastiche o di lavoro. Sono quindi specificati i costi non ammissibili: i costi per la realizzazione di studi di fattibilità; i costi per l'acquisto e la locazione di immobili; le spese relative all'IVA, se sostenute da soggetti titolari di partita IVA tenuti agli adempimenti di liquidazione della stessa imposta. Non sono inoltre ammissibili i costi documentati da fatture o attestazioni di pagamento con data antecedente alla pubblicazione del decreto di approvazione del Programma sperimentale.

Il **cap. 3** reca i criteri per la valutazione dei progetti e i punteggi da attribuire in relazione i giudizi espressi (da "insufficiente" a "ottimo") per ciascuna categoria. I criteri sono infatti raggruppati in sei categorie, relative a:

- I. qualità del progetto;
- II. benefici ambientali attesi;
- III. integrazione delle azioni proposte;
- IV. grado di innovazione delle azioni medesime;
- V. pianificazione sostenibile dei trasporti;
- VI. istituzione dei *mobility manager*.



La qualità del progetto di cui al punto I è a sua volta valutata nei seguenti termini:

- a. fattibilità e caratteristiche tecniche, con riferimento alla descrizione delle azioni da intraprendere, dei servizi da attivare e delle infrastrutture da realizzare, nonché la sostenibilità del progetto, la qualità dei materiali, le modalità di gestione e manutenzione, i benefici per l'utenza finale in termini di accessibilità ed economicità;
- b. copertura finanziaria;
- c. quadro economico, in termini di dettaglio delle voci di costo, della loro ammissibilità e congruità;
- d. strategie di comunicazione per la promozione del progetto;
- e. monitoraggio dei risultati (possesso di banche dati e specifici sistemi di monitoraggio);
- f. coinvolgimento di soggetti terzi (partenariato con soggetti pubblici e privati, ad esclusione dei Comuni);
- g. livello di progettazione e/o cantierabilità;
- h. caratteristiche territoriali, quali il tasso di motorizzazione, la popolazione, il mancato rispetto dei limiti tollerati per le sostanze inquinanti.

Senato: Dossier n. 333

Camera: Atto del Governo n. 300

25 maggio 2016

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	 CD_ambiente