

Art. 229

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) il terzo periodo del comma 1 è sostituito dai seguenti:

“Le disponibilità di bilancio relative all'anno 2020, anche in conto residui, sono destinate, nei limiti della dotazione del fondo di cui al primo periodo e fino ad esaurimento delle risorse, alla concessione in favore dei residenti maggiorenni nei capoluoghi di Regione, nelle Città metropolitane, nei capoluoghi di Provincia ovvero nei Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti, di 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 autoveature. Il “buono mobilità” può essere richiesto per una sola volta ed esclusivamente per una delle destinazioni d'uso previste. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le modalità e i termini per l'ottenimento e l'erogazione del beneficio di cui al terzo periodo del presente comma, anche ai fini del rispetto del limite di spesa. Al fine di ridurre le emissioni climalteranti, le risorse relative agli anni dal 2021 al 2024 sono destinate nei limiti della dotazione del fondo di cui al primo periodo e fino ad esaurimento delle risorse, alla concessione, 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 2021 al 31 dicembre 2021, autoveature omologate fino alla classe Euro 3 o motocicli omologati fino alla classe Euro 2 ed Euro 3 a due tempi, di un “buono mobilità”, cumulabile con quello previsto al terzo periodo, pari ad euro 1.500 per ogni autoveatura 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) all'ultimo periodo del comma 1, le parole “presente comma” sono sostituite dalle seguenti: “sesto periodo”;

c) 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. Il decreto di cui all'articolo 2, comma 1, quinto periodo, del decreto legge 14 ottobre 2019, n. 111, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, è adottato entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto. Il fondo di cui al medesimo articolo 2, comma 1, del citato decreto- legge n. 111 del 2019, è incrementato di ulteriori 50 milioni di euro nell'anno 2020. Al relativo onere si provvede mediante utilizzo delle risorse disponibili, anche in conto residui, sui capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, finanziati con quota



parte dei proventi delle aste delle quote di emissione di CO₂, di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, di competenza del medesimo stato di previsione. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio, anche in conto residui.

3. 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; »;*

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.».*

4. 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 nominando, a tal fine, 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 ruolo. Con uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente comma. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del presente comma con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

