



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori DELLA PORTA, SIGISMONDI, FINA, GELMETTI, SPINELLI, GUIDI, IANNONE, PETRENGA, ROSA, COSENZA, RAPANI e FALLUCCHI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 APRILE 2023

Istituzione della Capitale italiana della mobilità sostenibile

ONOREVOLI SENATORI. – La presente proposta normativa, in attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) del *Next Generation Eu*, dell'Accordo di Parigi e del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, recante la normativa europea sul clima, favorisce una visione di città che ne ridisegna l'assetto urbano, all'insegna della mobilità dolce e della sostenibilità ambientale, economica, sanitaria e sociale.

Un'idea della città intelligente, in altri termini, dalla quale far scaturire progetti di adeguamento e sistemazione coerente, che avvengono attraverso la realizzazione di interventi urbanistici di ridefinizione degli spazi, con una priorità assoluta per la mobilità sostenibile e, in particolare, per la ciclabilità, gli spostamenti pedonali, il trasporto pubblico collettivo.

Una città che sappia distinguere cioè i bisogni di mobilità per lavoro, studio o divertimento e da lì disegnare differenti modalità di trasporto con al centro un riequilibrio tra spostamento pedonale, ciclabile, per merci e persone, trasporto pubblico locale e intermodalità, moderazione del traffico, infrastrutture sicure e manutenzione programmata, nonché innovazioni tecnologiche.

Bisogna infatti costruire una nuova « visione » di convivenza civile, una nuova cultura degli spostamenti urbani, che guarda allo sviluppo come fattore di crescita che non minaccia e distrugge l'ambiente, che dia pari opportunità ai cittadini e alle generazioni.

Al contempo, lo Stato, le regioni e gli altri enti pubblici territoriali, secondo il

principio di leale collaborazione e nell'ambito delle rispettive competenze, sono chiamati alla piena attuazione dei principi del presente disegno di legge.

Nello specifico, tale proposta legislativa è composta da 6 articoli.

L'articolo 1 stabilisce che il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, assegni annualmente ad una città italiana il titolo di « Capitale italiana della mobilità sostenibile » e che, per il 2024, si conferisca d'ufficio il titolo di « Capitale italiana della mobilità sostenibile » alla città di Termoli (CB) in considerazione dell'unicità del dato che essa ospita il primo stabilimento *Gigafactory* italiano per la produzione di batterie per le automobili di nuova generazione, grazie al cofinanziamento garantito dal Governo italiano, attraverso i fondi del PNRR.

L'articolo 2 reca il procedimento di adozione del Piano nazionale d'azione per la promozione della mobilità sostenibile ed elenca i principi ai quali tale Piano è tenuto ad attenersi.

L'articolo 3 prevede che i comuni e le regioni, nell'esercizio della propria autonomia, compatibilmente con l'equilibrio dei rispettivi bilanci, aderiscano al Piano d'azione attraverso la stipulazione di patti locali per la mobilità sostenibile intesi a coinvolgere tutti i soggetti interessati, pubblici e privati, in particolare le scuole e università, le associazioni ambientaliste, le forze economiche e sociali operanti sul territorio interessato alla promozione della mobilità sostenibile.

L'articolo 4 stabilisce la promozione della mobilità sostenibile all'interno delle scuole

statali e non statali di ogni ordine e grado, nell'ambito dell'autonomia loro riconosciuta, come momento qualificante del percorso didattico ed educativo degli studenti e quale strumento di base per la diffusione, la conoscenza dei principi e delle

finalità dello sviluppo della mobilità sostenibile medesima.

L'articolo 5 e l'articolo 6, infine, contengono, rispettivamente, le disposizioni relative alla copertura finanziaria e all'entrata in vigore della legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione della Capitale italiana della mobilità sostenibile)

1. Al fine di favorire una nuova cultura della mobilità sostenibile, a decorrere dall'anno 2025, il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, conferisce annualmente ad una città italiana il titolo di « Capitale italiana della mobilità sostenibile ». Il titolo è conferito all'esito di un'apposita procedura di selezione, definita, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. La selezione avviene sulla base dei progetti presentati dalle città che si candidano al titolo di « Capitale italiana della mobilità sostenibile ». I progetti della città designata Capitale italiana della mobilità sostenibile sono finanziati a decorrere dall'anno 2024.

2. Per l'anno 2024 il titolo di Capitale italiana della mobilità sostenibile è conferito alla città di Termoli (CB), quale sede del primo stabilimento italiano per la produzione di batterie per le automobili di nuova generazione (*Gigafactory*).

3. Ai fini dell'attuazione del comma 1, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo Capitale italiana della mobilità sostenibile con una dotazione di 1.000.000 di euro annui a decorrere dall'anno 2024. Il Fondo è ripartito annualmente secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di con-

certo con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 2.

(Piano nazionale d'azione per la promozione della mobilità sostenibile)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, adotta ogni tre anni, con proprio decreto, il Piano nazionale d'azione per la promozione della mobilità sostenibile, di seguito denominato « Piano d'azione ». Il primo Piano d'azione è adottato entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e la Capitale italiana della mobilità sostenibile ne rappresenta i principi, ne promuove gli obiettivi e ne divulga la cultura.

2. Lo schema del decreto di cui al comma 1 è trasmesso alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, le quali si pronunciano entro trenta giorni dalla data della trasmissione. Decorso tale termine, il decreto può essere adottato anche in mancanza del predetto parere.

3. Il Piano d'azione, al fine di attivare, per il sistema di mobilità sostenibile, un processo di cambiamento nella *governance* e nella programmazione, negli investimenti e nell'allocazione delle risorse, nell'innovazione tecnologica e nella gestione del servizio, persegue i seguenti obiettivi:

a) sostenibilità economica del sistema, con riferimento alla sua efficienza e alla possibilità che esso rappresenti un fattore propulsivo per la crescita dei territori, mediante il migliore utilizzo delle risorse ad esso destinate in termini di quantità e qualità del servizio offerto alla collettività, anche al fine del pieno dispiegamento dei be-

nefici dell'agglomerazione nelle aree urbane in virtù della riduzione dei costi di spostamento e di congestione che ostacolano la mobilità delle persone e condizionano il funzionamento del mercato del lavoro limitando le opportunità di consumo dei cittadini, con effetti negativi, in ultima istanza, sulla capacità di crescita e di espansione delle aree urbane;

b) sostenibilità sociale del sistema, con riferimento alla sua funzionalità nel garantire l'accesso alle opportunità territoriali che rispondono ai bisogni degli individui, mediante la predisposizione di politiche dei trasporti adeguate a rispondere alle richieste di interazione, partecipazione e inclusione sociale delle persone, con particolare riguardo all'accessibilità:

1) in termini fisici, con specifico riferimento alla capillarità dei collegamenti e all'assenza di barriere architettoniche;

2) in termini economici, con specifico riferimento alle fasce sociali più deboli e meno provviste di capitale di mobilità;

3) in termini qualitativi, con riferimento alla frequenza e alla velocità delle corse, alla puntualità, alla comodità e alla pulizia delle fermate e delle vetture, alla funzionalità degli orari, al grado di intermodalità;

4) in termini sociali, con riferimento alla riduzione della congestione urbana e ai conseguenti effetti di maggiore vivibilità e minore incidentalità degli spazi urbani e del loro migliore utilizzo per attività sociali e ricreative;

c) sostenibilità ambientale del sistema, con riferimento alla riduzione degli effetti negativi sull'ambiente dell'attività umana legata agli spostamenti, mediante il potenziamento del trasporto pubblico locale e la conseguente riduzione delle emissioni nocive, in relazione sia ai gas responsabili del cambiamento climatico planetario sia agli

inquinanti con effetti su scala locale, quali polveri sottili, ossidi di azoto, composti organici, anche in considerazione degli effetti di minore congestione e maggiore velocità media del flusso veicolare nonché di ulteriore diminuzione delle emissioni e di diminuzione dell'inquinamento acustico, privilegiando per quanto possibile l'utilizzo di mezzi elettrici o a idrogeno nel trasporto pubblico locale, nella prospettiva del raggiungimento dell'obiettivo di « emissioni zero » nell'esercizio del relativo servizio.

4. Nell'individuazione delle priorità e degli obiettivi generali del Piano d'azione si tiene conto altresì delle seguenti finalità:

a) istituzione di zone a basse emissioni entro il 2024;

b) misure per facilitare gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con altri mezzi di trasporto attivi, promuovendole insieme a sane abitudini di vita;

c) misure per il miglioramento e l'utilizzo della rete di trasporto pubblico, incluse misure di integrazione multimodale;

d) misure per l'elettrificazione della rete del trasporto pubblico locale e per l'utilizzo di altri combustibili senza emissioni di gas serra;

e) misure per promuovere l'uso di mezzi di trasporto elettrici privati, compresi i punti di ricarica;

f) misure per promuovere la mobilità elettrica condivisa;

g) misure per promuovere la mobilità sostenibile casa-lavoro;

h) definizione di criteri specifici per migliorare la qualità dell'aria, intorno a scuole, strutture sanitarie o altri luoghi di particolare sensibilità, nel rispetto della normativa vigente in materia.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla predisposizione della

proposta del Piano d'azione, al coordinamento e all'attuazione delle attività del Piano d'azione medesimo nonché al monitoraggio delle attività pianificate e alla valutazione dei risultati.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ogni due anni, con un apposito documento pubblicato nel proprio sito *internet* istituzionale, rende noti gli esiti del monitoraggio e della valutazione dei risultati di cui al comma 5. Il documento è trasmesso alle Camere.

Art. 3.

(Patti locali per la mobilità sostenibile)

1. I comuni e le regioni, nell'esercizio della propria autonomia, compatibilmente con l'equilibrio dei rispettivi bilanci, aderiscono al Piano d'azione attraverso la stipulazione di patti locali per la mobilità sostenibile intesi a coinvolgere tutti i soggetti interessati, pubblici e privati, in particolare le scuole e le università, le associazioni ambientaliste, le forze economiche e sociali operanti sul territorio interessato alla promozione della mobilità sostenibile.

2. I patti locali per la mobilità sostenibile, sulla base degli obiettivi generali individuati dal Piano d'azione e in ragione delle specificità territoriali, prevedono interventi finalizzati a incentivare, sviluppare e realizzare la mobilità sostenibile nelle aree di riferimento, per l'attuazione dei quali gli enti e gli altri soggetti pubblici di cui al comma 1, compatibilmente con l'equilibrio dei rispettivi bilanci, possono prevedere specifici finanziamenti.

Art. 4.

(Promozione della mobilità sostenibile nelle scuole)

1. Le scuole statali e non statali di ogni ordine e grado, nell'ambito dell'autonomia

loro riconosciuta, promuovono la conoscenza dei principi e delle finalità dello sviluppo della mobilità sostenibile, come momento qualificante del percorso didattico ed educativo degli studenti.

2. Al fine di promuovere la mobilità sostenibile nelle scuole, gli uffici scolastici regionali individuano, attraverso appositi bandi, nella rete delle istituzioni scolastiche del medesimo ambito territoriale, la scuola che opera quale polo responsabile della mobilità sostenibile nelle scuole di ogni ordine e grado.

Art. 5.

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dalla presente legge, pari ad euro 1.000.000 a decorrere dall'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2023-2025, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2023, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 6.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

€ 1,00