

Art. 5.

Condizioni

1. L'accesso al beneficio previsto dal presente decreto, di cui agli articoli 3 e 4, non comporta l'aumento del tasso di interesse rispetto a quello indicato nel decreto di concessione delle agevolazioni.

2. La presentazione della domanda di accesso al beneficio previsto dal presente decreto farà decadere, automaticamente, eventuali ulteriori benefici richiesti dal medesimo soggetto con riferimento alle medesime fattispecie di finanziamento secondo le disposizioni previste da provvedimenti normativi emessi a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

3. Restano escluse dal beneficio di cui al presente decreto le società che, alla data del 14 ottobre 2020, nonché alla data di presentazione della domanda di accesso al beneficio, si trovino in una delle condizioni previste dal regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, o dal decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270.

4. Ai fini dell'accesso alla restituzione delle agevolazioni tramite un nuovo piano di ammortamento decennale, nessuna garanzia è richiesta all'impresa beneficiaria.

Il presente decreto sarà trasmesso ai competenti Organi di controllo e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 9 aprile 2021

Il Ministro: MESSA

Registrato alla Corte dei conti l'11 maggio 2021

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, del Ministero dei beni e delle attività culturali, del Ministero della salute, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, reg. n. 1636

21A03220

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

DECRETO 12 maggio 2021.

Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del *mobility manager*.

IL MINISTRO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

Vista la legge 8 luglio 1986, n. 349, che ha istituito il Ministero dell'ambiente e ne ha definito le funzioni;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri» che ha modificato, tra l'altro, la deno-

minazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ed in particolare gli articoli da 35 a 40 relativi alle attribuzioni e all'ordinamento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 19 giugno 2019, n. 97, così come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 novembre 2019, n. 138;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 novembre 2019, n. 138, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare»;

Vista la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;

Visto il «Quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima», convenuto dal Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014, nel quale si prevede un taglio del 40% delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990;

Visto l'Accordo di Parigi, adottato al termine della COP21 tenutasi a Parigi nel dicembre 2015;

Vista la comunicazione della Commissione europea dell'11 dicembre 2019, recante «Il *Green Deal* europeo» con la quale si propone il *target* di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030 tra il 50% e il 55% rispetto ai livelli del 1990;

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233;

Visto il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, di attuazione della direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria;

Vista la legge 6 novembre 2012, n. 190, recante «Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione»;

Visto il decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, recante «Disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'art. 1, commi 49 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190»;

Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 221 e in particolare l'art. 5, comma 6, che istituisce la figura del *mobility manager* scolastico in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, con il compito, tra l'altro, di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola del personale scolastico e degli alunni;

Visto l'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, il quale prevede che 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'art. 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;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62, recante «Regolamento recante codice di comportamento dei dipendenti pubblici, a norma dell'art. 54 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165»;

Considerato che il medesimo art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, prevede che 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;

Considerato che lo stesso art. 229 sopra richiamato attribuisce a uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ora Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la definizione delle modalità attuative delle disposizioni ivi previste;

Considerata l'esigenza di perseguire obiettivi ambientali e sociali che garantiscano una maggiore sostenibilità delle aree urbane attraverso l'adozione e l'attuazione di piani di spostamento casa-lavoro che limitino gli spostamenti sistematici effettuati col il veicolo motorizzato ed il solo conducente a bordo e al contempo favoriscano lo *shift* modale verso modalità di trasporto collettivo, condiviso e a ridotto o nullo impatto ambientale;

Considerata la necessità di provvedere tempestivamente all'individuazione delle procedure operative per dare attuazione alle previsioni di cui all'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

Acquisito il concerto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, espresso con nota prot. 18153 del 10 maggio 2021;

Decreta:

Art. 1.

Oggetto e finalità

1. Il presente decreto definisce le modalità attuative delle disposizioni di cui all'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2. Il presente decreto è finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si applicano le seguenti definizioni:

a) «*mobility manager* aziendale»: figura specializzata, ai sensi dell'art. 5, nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente;

b) «*mobility manager* d'area»: figura specializzata nel supporto al comune territorialmente competente, presso il quale è nominato ai sensi dell'art. 5, comma 3, nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i *mobility manager* aziendali;

c) piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL): strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa, di cui al successivo art. 3.

Art. 3.

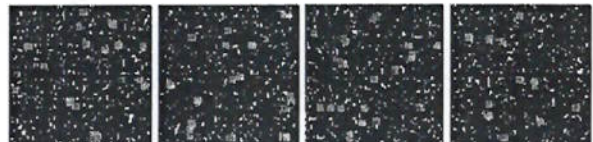
PSCL

1. Fermo restando quanto previsto dall'art. 5, comma 6 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 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 PSCL del proprio personale dipendente.

2. Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ai sensi del comma 1, si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero con presenza quotidiana continuativa, presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro.

3. Le imprese e le pubbliche amministrazioni che non rientrano tra quelle di cui al precedente comma 1 possono comunque procedere facoltativamente all'adozione del PSCL del proprio personale dipendente.

4. Il PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso indivi-



duale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato. Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e *comfort* di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

5. Fermo restando quanto disposto dall'art. 9, comma 1, con successivo decreto direttoriale del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono adottate le «Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)», tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto.

Art. 4.

Adozione, trasmissione e aggiornamento del PSCL

1. Il PSCL adottato dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, è trasmesso al comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.

2. Al fine di ottimizzare le politiche locali di mobilità sostenibile, il Comune, con il supporto del *mobility manager* d'area, individua, d'intesa con il *mobility manager* aziendale che ha prestato la propria attività a supporto dell'adozione dello specifico PSCL trasmesso ai sensi del comma 1, eventuali modifiche al PSCL medesimo, e può stipulare con l'impresa o la pubblica amministrazione che lo ha adottato, intese e accordi per una migliore implementazione del PSCL.

Art. 5.

Mobility manager aziendale e mobility manager d'area

1. Ai fini dell'adozione del PSCL, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, nominano il *mobility manager* aziendale, con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

2. Le imprese e le pubbliche amministrazioni che non rientrano tra quelle di cui all'art. 3, comma 1, possono comunque procedere facoltativamente alla nomina del *mobility manager* aziendale.

3. I comuni di cui all'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, nominano il *mobility manager* d'area, svolgente funzioni di raccordo tra i *mobility manager* aziendali con compiti di supporto ai comuni stessi nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile.

Art. 6.

Funzioni del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area

1. Al *mobility manager* aziendale sono attribuite le seguenti funzioni:

a) promozione, attraverso l'elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;

b) supporto all'adozione del PSCL;

c) adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del *mobility manager* d'area;

d) verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione;

2. Al *mobility manager* aziendale sono altresì assegnate le seguenti funzioni:

a) cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;

b) attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;

c) promozione con il *mobility manager* d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;

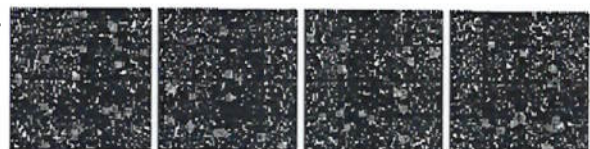
d) supporto al *mobility manager* d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l'intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

3. Al *mobility manager* d'area sono attribuite le seguenti funzioni:

a) attività di raccordo tra i *mobility manager* aziendali del territorio di riferimento, al fine dello sviluppo di *best practices* e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni, *una tantum* o con cadenze periodiche, e organizzazione di incontri e seminari, comunque denominati, e svolgimento di ogni altra attività utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;

b) supporto al Comune di riferimento nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile;

c) acquisizione dei dati relativi all'origine/destinazione ed agli orari di ingresso ed uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai *mobility manager* aziendali e scolastici e trasferimento dei dati in argomento agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.



Art. 7.

Requisiti del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area

1. Il *mobility manager* aziendale e il *mobility manager* d'area sono nominati tra soggetti in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente.

2. I comuni di cui all'art. 5, comma 3 e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, individuano il *mobility manager* d'area e il *mobility manager* aziendale tra il personale in ruolo avente i requisiti di cui al comma 1.

3. Le aziende di cui all'art. 3, comma 1 assicurano che i *mobility manager* aziendali siano in possesso dei requisiti di cui al comma 1.

4. In ogni caso, le funzioni e le attività del *mobility manager* aziendale e del *mobility manager* d'area nelle pubbliche amministrazioni si conformano a quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62, dalla legge 6 novembre 2012, n. 190 e dal decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39.

Art. 8.

Premialità

1. Nell'ambito dei programmi di finanziamento per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile promossi dal Ministero della transizione ecologica, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero congiuntamente dai medesimi Ministeri, può essere assegnata una premialità ai comuni che presentano un progetto derivante dalla integrazione e dal coordinamento di più PSCL relativi al proprio territorio, adottati e aggiornati ai sensi del presente decreto.

Art. 9.

Disposizioni transitorie e finali

1. In fase di prima applicazione, i PSCL sono adottati entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

2. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del presente decreto 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.

3. Ai *mobility manager* d'area e ai *mobility manager* aziendali che svolgono la propria attività presso o in favore di pubbliche amministrazioni non sono corrisposti, per lo svolgimento del relativo incarico, gettoni, compensi, rimborsi di spese o altri emolumenti, comunque denominati.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 12 maggio 2021

*Il Ministro
della transizione ecologica*
CINGOLANI

*Il Ministro
delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili*
GIOVANNINI

21A03111

**MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE
ALIMENTARI E FORESTALI**

DECRETO 11 maggio 2021.

Conferma dell'incarico al Consorzio di tutela dell'olio extravergine di oliva Laghi lombardi DOP e attribuzione dell'incarico di svolgere le funzioni di cui all'articolo 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la DOP «Laghi Lombardi».

IL DIRETTORE GENERALE

PER LA PROMOZIONE DELLA QUALITÀ AGROALIMENTARE
E DELL'IPPICA

Visto il regolamento (CE) n. 1151/2012 del Consiglio del 21 novembre 2012 relativo ai regimi di qualità dei prodotti agricoli ed alimentari;

Viste le premesse sulle quali è fondato il predetto regolamento e, in particolare, quelle relative alle esigenze dei consumatori che, chiedendo qualità e prodotti tradizionali, determinano una domanda di prodotti agricoli o alimentari con caratteristiche specifiche riconoscibili, in particolare modo quelle connesse all'origine geografica;

Considerato che tali esigenze possono essere soddisfatte dai consorzi di tutela che, in quanto costituiti dai soggetti direttamente coinvolti nella filiera produttiva, hanno un'esperienza specifica ed una conoscenza approfondita delle caratteristiche del prodotto;

Vista la legge 21 dicembre 1999, n. 526, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità europea - legge comunitaria 1999, ed in particolare l'art. 14, comma 15, che individua le funzioni per l'esercizio delle quali i consorzi di tutela delle DOP, delle IGP e delle STG possono ricevere, mediante provvedimento di riconoscimento, l'incarico corrispondente dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;



spondenti al capitolo 9537 (unità previsionale di base 3.3.1.3) (per l'importo pari al netto ricavo delle singole tranches) ed al capitolo 4691 (unità previsionale di base 3.1.5.3) (per l'importo pari alla differenza fra il netto ricavo e il valore nominale delle tranches stesse) dello stato di previsione per l'anno in corso.

Il presente decreto verrà trasmesso per il visto all'Ufficio centrale di ragioneria per i servizi del debito pubblico e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 23 luglio 1998

Il Ministro: CIAMPI

98A6983

MINISTERO DELL'AMBIENTE

DECRETO 27 marzo 1998.

Mobilità sostenibile nelle aree urbane.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

DI CONCERTO CON

I MINISTRI DEI LAVORI PUBBLICI, DELLA SANITÀ E DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Vista la legge 8 luglio 1986, n. 349, che attribuisce le competenze al Ministero dell'ambiente in materia di prevenzione e controllo dell'inquinamento atmosferico;

Visti i propri decreti del 20 maggio 1991, recanti i criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria e i criteri per l'elaborazione dei piani di risanamento e tutela della qualità dell'aria;

Visti i propri decreti del 15 aprile 1994 e 25 novembre 1994, che stabiliscono i livelli di attenzione e di allarme per l'inquinamento atmosferico, nonché gli obiettivi di qualità dell'aria per il benzene, gli idrocarburi policiclici aromatici e la frazione respirabile delle polveri;

Visto in particolare l'art. 12 del citato decreto ministeriale 25 novembre 1994, che attribuisce al Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della sanità, il compito di individuare con decreto i programmi di intervento per la prevenzione e il controllo, anche nel breve termine, delle fonti inquinanti di benzene, idrocarburi policiclici aromatici e polveri respirabili;

Visto l'art. 7, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche, recante «Nuovo codice della strada»;

Visto il proprio decreto del 16 maggio 1996 che stabilisce i livelli di protezione per la salute umana e la vegetazione relativi all'inquinamento da ozono troposferico;

Viste la legge n. 65/1994 di ratifica della convenzione sui cambiamenti climatici, le conclusioni dei Consigli dei Ministri dell'ambiente dell'Unione europea del 3 marzo 1997 e 19 giugno 1997 relative alla riduzione delle emissioni di gas serra e la delibera CIPE n. 12/97 del 3 dicembre 1997 sull'approvazione delle linee generali della seconda comunicazione nazionale alla convenzione sui cambiamenti climatici;

Considerati gli impegni assunti in sede internazionale con la firma il 10 dicembre 1997 del protocollo di Kyoto sui cambiamenti climatici che vincola l'Unione europea ad una riduzione dell'8% delle emissioni dei gas di serra al 2010 rispetto ai livelli del 1990;

Visto l'art. 3 della legge 4 novembre 1997, n. 413;

Visto il testo unico delle leggi sanitarie approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265;

Considerata l'urgenza di avviare le prime iniziative attuative delle linee di intervento finalizzate al conseguimento dagli impegni assunti nella conferenza di Kyoto;

Decreta:

Art. 1.

1. Le regioni devono adottare entro il 30 giugno 1999 il piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, di cui al decreto del Ministro dell'ambiente del 20 maggio 1991.

Art. 2.

1. I sindaci dei comuni 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, adottano le misure adeguate, ai sensi delle leggi sanitarie, per la prevenzione e la riduzione delle emissioni inquinanti, qualora sia accertato o prevedibile il superamento dei limiti e degli obiettivi di qualità dell'aria stabiliti dai decreti ministeriali 25 novembre 1994 e 16 maggio 1996.

Art. 3.

1. Le imprese e gli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e le imprese con complessivamente più di 800 addetti ubicate nei comuni di cui al comma 1 dell'art. 2, adottano il piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente, individuando a tal fine un responsabile della mobilità aziendale. Il piano è finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico.

2. Il piano viene trasmesso al comune entro il 31 dicembre di ogni anno. Entro i successivi sessanta giorni il comune stipula con l'impresa o l'ente pubblico proponenti eventuali accordi di programma per l'applicazione del piano.

Il piano viene aggiornato con un rapporto annuale che dovrà contenere la descrizione delle misure adottate ed i risultati raggiunti.

3. Viene istituita dai comuni di cui al comma 1 dell'art. 2, presso l'ufficio tecnico del traffico, una struttura di supporto e di coordinamento tra responsabili della mobilità aziendale che mantiene i collegamenti con le amministrazioni comunali e le aziende di trasporto.

Le imprese e gli enti con singole unità locali con meno di 300 dipendenti possono individuare i responsabili della mobilità aziendale ed usufruire della struttura di supporto. Tale struttura potrà avvalersi di consulenze esterne.

Art. 4.

1. I comuni di cui al comma 1 dell'art. 2 incentivano associazioni o imprese ad organizzare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture, nonché a promuovere e sostenere forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi.

2. Le incentivazioni e le misure di cui al comma 1 sono ammesse a condizione che i servizi di uso collettivo ottimale e le forme di multiproprietà avvengano con autoveicoli elettrici, ibridi, con alimentazioni a gas naturale o GPL dotati di dispositivo per l'abbattimento delle emissioni inquinanti, o immatricolati ai sensi della direttiva 94/12/CEE.

Art. 5.

1. Nel rinnovo annuale del loro parco autoveicolare, le amministrazioni dello Stato, delle regioni, degli enti locali, degli enti e dei gestori di servizi pubblici e dei servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, dovranno prevedere che nella sostituzione degli autoveicoli delle categorie M1 e N1 in dotazione una quota sia effettuata con autoveicoli elettrici, ibridi, o con alimentazione a gas naturale, a GPL, con carburanti alternativi con pari livello di emissioni, dotati di dispositivo per l'abbattimento delle emissioni inquinanti, nelle seguenti percentuali ed entro i tempi sottoindicati:

- entro il 31 dicembre 1998 nella misura del 5%;
- entro il 31 dicembre 1999 nella misura del 10%;
- entro il 31 dicembre 2000 nella misura del 20%;
- entro il 31 dicembre 2001 nella misura del 30%;
- entro il 31 dicembre 2002 nella misura del 40%;
- entro il 31 dicembre 2003 nella misura del 50%.

Art. 6.

1. Il Ministro dell'ambiente concorre ad individuare, sulla base del programma stralcio di tutela ambientale di cui all'art. 2, comma 106, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, ex art. 7 della legge 8 ottobre 1997, n. 344, specifiche risorse da destinarsi alla attuazione degli interventi di razionalizzazione della mobilità indicati nel presente decreto. In particolare vengono destinati, secondo le procedure indicate dal programma stralcio stesso, 7,2 miliardi di lire alle strutture di supporto delle reti cittadine dei responsabili della mobilità aziendale, 8,5 miliardi di lire all'incentivazione dei servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture e di forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi, 5 miliardi di lire alla copertura dell'extra-

costo dei veicoli elettrici, a gas naturale o a GPL, o con carburanti alternativi con pari livello di emissioni, ai sensi degli articoli 3, 4, e 5. Vengono inoltre previsti 9 miliardi di lire per l'acquisto da parte di cittadini di veicoli elettrici su due ruote e 5 miliardi di lire per la diffusione di servizi di taxi collettivo.

Roma, 27 marzo 1998

Il Ministro dell'ambiente
RONCHI

Il Ministro dei lavori pubblici
COSTA

Il Ministro della sanità
BINDI

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
BURLANDO

Registrato alla Corte dei conti il 9 luglio 1998
Registro n. 1 Ambiente, foglio n. 212

98A6963

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

DECRETO 29 luglio 1998.

Disposizioni relative all'autotrasporto di merci Italia-Austria.

IL DIRETTORE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Visto il decreto ministeriale 3 febbraio 1988, n. 82, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 67 del 21 marzo 1988;

Visto il decreto ministeriale 13 settembre 1990 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 224 del 25 settembre 1990, il decreto ministeriale 1° marzo 1991 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 58 del 9 marzo 1991, il decreto ministeriale 25 marzo 1991 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 75 del 29 marzo 1991, il decreto ministeriale 25 settembre 1991 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 233 del 4 ottobre 1991, il decreto ministeriale 7 maggio 1992 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 108 dell'11 maggio 1992, il decreto ministeriale 1° agosto 1992 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 184 del 6 agosto 1992, il decreto ministeriale 6 novembre 1992 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 266 dell'11 novembre 1992;

Visto l'accordo stipulato tra la CEE e l'Austria sul traffico di transito effettuato sia in conto terzi che in conto proprio;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 novembre 1992 recante criteri unitari