

## **Proposta di legge Mobilità Nuova**

### **Norme generali per incrementare il trasporto collettivo e gli spostamenti non motorizzati all'interno delle aree urbane e per l'ottimizzazione delle risorse pubbliche destinate alle infrastrutture per la mobilità**

#### Relazione di accompagnamento

L'Italia è il paese europeo con la più alta densità di automobili: 36 milioni di auto, il 17% dell'intero parco circolante in Europa, a fronte di una popolazione pari al 7% di quella dell'intero continente. L'altissimo tasso di motorizzazione e, insieme, il ricorso all'auto privata per la stragrande maggioranza degli spostamenti generano una lunga serie di esternalità negative economiche, ambientali, sociali e sanitarie. Si calcola che nel nostro Paese la congestione delle reti di trasporto abbia causato la perdita di 142 miliardi di euro di Pil negli ultimi dieci anni; l'Organizzazione Mondiale della Sanità addebita all'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare decine di migliaia di decessi prematuri ogni anno e si stima una riduzione dell'aspettativa di vita fino a 24 mesi nelle aree più inquinate; il Rapporto OECD del marzo 2013 segnala che si trova nei nostri confini oltre il 50% delle città europee più inquinate con le situazioni più critiche nella pianura padana; l'incidentalità stradale ha ucciso nell'ultimo decennio più di 40.000 persone; la maggioranza degli italiani non ha accesso a servizi di trasporto pubblico efficienti, comodi, puntuali.

Le principali criticità riguardano la mobilità urbana, locale e pendolare, che assorbe il 97,2% di tutti gli spostamenti. Lo sprawling urbano ha fatto espandere oltre misura le periferie delle principali aree metropolitane che hanno raggiunto o inglobato i Comuni contermini dove si sono trasferite migliaia di persone che continuano a lavorare nel capoluogo, mentre si sono distribuite nel territorio attività e funzioni con uno spaventoso consumo di suolo. L'espansione delle città non accompagnata da una parallela crescita dei servizi di mobilità ha via via determinato, all'interno dei principali capoluoghi, un aggravarsi della congestione e una diminuzione della velocità media che oggi si attesta intorno ai 15kmh, rallentando fino ai 7kmh delle ore di punta.

La paralisi del sistema dei trasporti è aggravata, su scala locale, dall'inadeguatezza delle strategie messe in campo da Comuni, Province e Regioni, mentre su scala nazionale si evidenzia l'assenza di un Piano Trasporti in grado di orientare scelte e investimenti in direzione di una politica della mobilità in grado di soddisfare le esigenze di spostamento dei cittadini in modo razionale, sicuro, efficiente, ecologico. Inoltre, pur concentrandosi all'interno dei confini comunali il 60% della domanda di mobilità e nonostante la quota di spostamenti quotidiani superiori ai 50 chilometri non vada oltre il 2,8%, i 3/4 degli investimenti pubblici statali sono destinati alla mobilità di lungo raggio (autostrade e alta velocità ferroviaria).

Le strategie europee sulla Mobilità urbana e le relative linee di finanziamento (Piano Azione Mobilità Urbana 2009, Libro Bianco 2011 ) hanno evidenziato la rilevanza di strategie di scala urbana e l'Urban Mobility Package attualmente in fase di affinamento e condivisione, indica i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) come strumento essenziale per stimolare e governare il cambiamento necessario. L'uso di Indicatori e target obiettivo, è fortemente sollecitato e l'utilizzo di questi strumenti sarà molto probabilmente considerato un fattore competitivo nell'accesso ai finanziamenti europei, a partire dalla prossima stagione dei Fondi di coesione, che rappresentano la principale risorsa oggi a disposizione per gli Enti Locali italiani, se sapranno orientare alla mobilità sostenibile la propria capacità progettuale. .

## **Articolo 1 (Finalità)**

Le finalità della presente legge sono le seguenti:

- a) tutelare gli interessi generali e collettivi ridefinendo i criteri di efficienza e le priorità della mobilità assegnando un peso maggiore a indicatori fino a oggi svalutati o sottostimati: la sicurezza, la salute delle persone, la vivibilità delle strade, l'equità sociale, la salvaguardia del territorio;
- b) riorientare le risorse pubbliche concentrando la spesa laddove si concentra la domanda di mobilità e avviando un radicale ripensamento del settore dei trasporti attraverso scelte strategiche che sostengano le persone che quotidianamente si muovono usando i treni locali, i bus, i tram e le metropolitane, la bici e le proprie gambe e diano a chi usa l'automobile l'opportunità di scegliere un'alternativa più efficiente, più sicura, più economica.;
- c) moderare la velocità all'interno dei centri abitati, con l'eccezione di quelle arterie dove l'amministrazione locale è in grado di garantire che all'aumento della velocità non corrisponde un aumento dell'insicurezza stradale, a fine di garantire una decisa riduzione delle vittime di incidenti stradali, del rumore, dello smog e delle emissioni di gas serra rendendo il traffico più scorrevole e rendendo più attraenti modalità di spostamento alternative all'auto privata, come i piedi, la bici o il trasporto pubblico.
- d) sollecitare e facilitare la messa a coerenza della pianificazione della mobilità a scala locale, in modo coerente con le strategie europee e le relative linee di supporto finanziario.

## **Articolo 2 (Target di Mobilità)**

Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentiti gli altri Ministeri competenti, si fissano a livello nazionale obiettivi vincolanti di ripartizione modale degli spostamenti validi in tutti i Comuni capoluogo di Provincia e nei Comuni con più di 50.000 abitanti.

Entro due anni a partire dall'approvazione della presente legge la quota massima di spostamenti motorizzati individuali con mezzi privati all'interno delle aree metropolitane e del territorio comunale deve essere inferiore al 50% del totale degli spostamenti.

A partire dal secondo anno e al termine di ognuno degli anni successivi si stabilisce un'ulteriore riduzione della quota massima di spostamenti motorizzati con mezzi privati secondo il seguente schema:

- a) spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 47,5% entro il terzo anno;
- b) spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 45,0% entro il quarto anno;
- c) spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 40,0% entro il quinto anno.

## **Articolo 3 (Contabilità degli Spostamenti)**

Al fine di garantire una contabilità puntuale e omogenea della ripartizione fra le diverse modalità di spostamento all'interno delle aree metropolitane e del territorio comunale, il Ministero dei Trasporti, avvalendosi della consulenza tecnica dell'ISTAT, in coerenza con quanto definito dagli standard europei in proposito, elabora un regolamento che fissa le caratteristiche e gli standard delle attività di monitoraggio delle quote percentuali di mobilità soddisfatte dai diversi veicoli.

E' compito del Comune effettuare un bilancio annuale della ripartizione percentuale tra i diversi sistemi modali di spostamento (piedi, bici, mezzi pubblici, mezzi privati motorizzati).

#### **Articolo 4 (Bonus Malus)**

Onde assicurare a livello locale il rispetto degli obiettivi vincolanti di ripartizione modale degli spostamenti, un sistema di incentivi e disincentivi premia i Comuni che hanno rispettato nei tempi stabiliti la quota massima di spostamenti motorizzati con mezzi privati e penalizza i Comuni che non hanno ottemperato gli obblighi di legge.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero degli Interni e sentiti gli altri Ministeri competenti, determina l'ammontare del malus, sotto forma di una riduzione percentuale della quota dei trasferimenti di risorse finanziarie statali al Comune inadempiente.

L'insieme delle risorse finanziarie statali non trasferite ai Comuni inadempienti vengono distribuite ai Comuni che hanno ottemperato gli obblighi di legge con una ripartizione percentuale basata sul numero di abitanti e, nel caso delle aree metropolitane, sul numero di abitanti dell'area metropolitana.

#### **Articolo 5 (Fondo per lo Sviluppo del trasporto pubblico locale e della Mobilità non Motorizzata)**

Oltre ai finanziamenti già previsti dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale ai fini dell'applicazione delle disposizioni della presente legge e per favorire il raggiungimento degli obiettivi di mobilità da parte dei Comuni è istituito un fondo denominato "Sviluppo del trasporto pubblico locale e della Mobilità non Motorizzata".

Lo Stato annualmente, tramite legge di stabilità, destina al fondo "Sviluppo del trasporto pubblico locale e della Mobilità non Motorizzata" il 75% dei fondi complessivi che annualmente sono destinati al trasporto e alle infrastrutture per la mobilità.

Le Regioni annualmente, tramite legge di bilancio regionale, destinano al fondo "Sviluppo del trasporto pubblico locale e della Mobilità non Motorizzata" il 25% degli introiti regionali derivanti dalla tassa automobilistica.

#### **Articolo 6 (Limiti di velocità. Modifica all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)**

Al comma 1 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: «ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali.» sono sostituite dalle seguenti: «ed i 30 km/h per le strade nei centri urbani, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 50 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali.».