

SUPPLEMENTO SPECIALE DEL BOLLETTINO UFFICIALE

PER LA CONSULTAZIONE DELLA SOCIETÀ REGIONALE

Iniziative legislative, regolamentari, amministrative di rilevante importanza

Pubblicazione ai sensi dell'articolo 50 "Iniziativa legislativa" dello Statuto della Regione Emilia-Romagna

X legislatura

N. 162

4 aprile 2017

PROGETTO DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI CONSIGLIERI SASSI, BERTANI,
SENSOLI

**MISURE REGIONALI PER LA PROMOZIONE
DELL'USO CONDIVISO DI VEICOLI PRIVATI**

Oggetto assembleare n. 4386

Relazione

In Italia, secondo i dati forniti dall'ISTAT, per il triennio 2011-2013, gli spostamenti quotidiani coinvolgono oltre 30 milioni di persone, di questi più di 11 milioni sono bambini e studenti e oltre 20 milioni sono persone occupate. La maggior parte delle persone, il 73,6% degli studenti e l'87,7% degli occupati, utilizza un mezzo di trasporto, soprattutto l'automobile (il 41,4 per cento degli studenti e il 75,5% degli occupati). Il mezzo pubblico o collettivo è utilizzato soprattutto dagli studenti (34,1%), molto meno dagli occupati (10,3%) e le analisi rivelano che le caratteristiche del fenomeno sono sostanzialmente stabili nel tempo. Secondo i dati ISFORT AUDIMOB del 2011 quasi il 66% degli italiani utilizza l'auto privata per la mobilità per lavoro e studio.

Le propensioni dichiarate, relativamente all'uso futuro dei diversi mezzi di trasporto e secondo i dati Audimob, evidenziano nel complesso un atteggiamento di attesa e di ripiegamento da parte degli italiani. Infatti, se cresce la percentuale di persone che dichiara di voler diminuire l'uso dell'automobile (dal 35,4% del 2010 e al 36,4% del 2011), allo stesso tempo diminuisce la quota di quanti ipotizzano un aumento nell'uso della moto (da 16,8% a 12,9%) e del trasporto pubblico (dal 43,1% al 40,2%).

Un dato molto significativo in questa analisi dello scenario della mobilità sistematica italiana riguarda il tasso di occupazione medio delle auto per gli spostamenti casa-lavoro. Questo dato può essere calcolato facendo riferimento ai dati di mobilità sistematica che riguardano l'uso del veicolo privato come conducente e come passeggero. (Fonte: ISTAT, Indagine multi-scopo "Aspetti della vita quotidiana", Annuario statistico italiano 2011). Il rapporto tra il totale delle persone che si spostano (sia coloro che dichiarano di usare il veicolo privato come conducente, sia coloro che lo usano come passeggeri) e il numero di veicoli circolanti (coincidente con il numero di persone che dichiarano di usare il veicolo privato come conducente) restituisce come risultato uno sconcertante tasso di occupazione medio che risulta essere 1,08 a livello nazionale, e scende a 1,06 se calcolato nel Nord Italia. Ciò conferma quella evidenza, sotto gli occhi di tutti, di un solo passeggero trasportato per ogni auto in movimento.

Da qui discende che, in una ottica di mobilità sostenibile, intesa come modalità di spostamento (e in generale un sistema di mobilità urbana) in grado di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati e cioè: la congestione stradale, l'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas serra, l'inquinamento acustico, l'incidentalità, il consumo di territorio (causato dalla realizzazione delle strade e infrastrutture) ogni provvedimento che possa cambiare in positivo questi numeri vada perseguito con la massima urgenza e con tutti gli strumenti a disposizione del legislatore.

È ormai un dato generalmente condiviso come le politiche di sostenibilità dei trasporti abbiano avuto più successo nei casi in cui le diverse tipologie di intervento sono state applicate in maniera integrata in modo da rinforzarsi una con l'altra. Gli stessi singoli interventi applicati senza curarne i sincronismi e le sinergie risultano quasi sempre inefficaci. Viceversa la loro integrazione porta spesso a una riduzione notevole dei flussi di traffico veicolare privato in un arco temporale relativamente breve.

Tra gli interventi più frequentemente eseguiti si cita: il potenziamento del trasporto pubblico locale (con corsie riservate e vie preferenziali, sistemi di integrazione tariffaria, strumenti per l'infomobilità) l'adozione di specifici strumenti di pianificazione (come ad esempio il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS).

Esistono inoltre altri interventi innovativi che si stanno, anche se lentamente, diffondendo: lo sviluppo della mobilità pedonale mirante a favorire l'accessibilità e la fruizione universale degli spazi pubblici, con la redazione di c.d. *pediplan*, con interventi di eliminazione delle barriere architettoniche nei percorsi e con la realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola; lo sviluppo della mobilità ciclabile: con la redazione dei c.d. *biciplan*, la costruzione di piste ciclabili e l'implementazione di servizi di biciclette pubbliche condivise; le politiche di tariffazione e pedaggi differenziati: con l'introduzione del pedaggio urbano (cioè l'accesso a pagamento in particolari zone urbane), il park pricing (ossia la sosta a pagamento); il park and ride (agevolazione nell'interscambio tra automobile e mezzo pubblico); la pianificazione della mobilità aziendale: con la redazione del Piano spostamenti casa-lavoro, con l'implementazione di sistemi di telelavoro, l'introduzione della figura del *Mobility Manager*; la gestione della domanda: con interventi di moderazione del traffico (*traffic calming*), con limitazioni della circolazione veicolare, con l'introduzione di servizi di car sharing e trasporto a chiamata; la promozione, con l'organizzazione e la gestione del c.d. covetturaggio più noto come "carpooling", con l'utilizzo di sistemi di information technology (Intelligent Transportation Systems ITS) per la gestione dei flussi veicolari (ad esempio instradamenti ai parcheggi, informazioni dinamiche sulle strade, navigazione satellitare, ecc.).

Proprio i servizi di "carpooling" sono oggetto del presente progetto di legge regionale.

I principali responsabili della promozione e dell'organizzazione della mobilità sostenibile sono le amministrazioni pubbliche con interventi finalizzati alla riduzione della presenza degli autoveicoli privati negli spazi urbani per favorire la mobilità alternativa che in ordine d'importanza viene svolta:

- a piedi;
- in bicicletta;
- con i mezzi di trasporto pubblico (autobus, tram, sistema ferroviario metropolitano);
- con i mezzi di trasporto privato condivisi nelle pratiche del "car sharing" e "carpooling".

Il "carpooling" si può quindi ritenere, a buon ragione, come un intervento di mobilità sostenibile che ha il suo fulcro **nell'aumento del coefficiente di occupazione degli autoveicoli** in relazione agli spostamenti di mobilità sistematica. Aumentare il coefficiente di occupazione significa ridurre più o meno notevolmente nella rete stradale il numero di veicoli negli spostamenti quotidiani. Con un tasso medio di occupazione delle auto per gli odierni spostamenti casa-lavoro, che come detto prima è ben inferiore a 1,25 persone per auto, significa che per spostare 100 persone si muovono più di 80 autovetture. Con un tasso di occupazione di sole due persone per auto si potrebbero trasportare in auto lo stesso numero di pendolari con sole 50 autovetture. Questo corrisponderebbe ad una immediata riduzione dei volumi di traffico sulla rete nell'ordine del -38%, ottenendo già un contributo risolutivo ai problemi di congestione, ai problemi di inquinamento ed ai problemi di consumo energetico che stanno angosciando le nostre vite ed anche futuro nostro e dei nostri figli.

Esistono diverse esperienze già realizzate da enti pubblici per l'utilizzo di carpooling. Tra queste si segnala quella della Provincia Autonoma di Trento, infatti, l'Assessorato alle infrastrutture e all'ambiente della Provincia Autonoma di Trento, tramite il Servizio sviluppo sostenibile e aree protette, ha avviato un progetto di mobilità sostenibile che coinvolge tutti i dipendenti provinciali operanti nelle sedi di Trento, con un progetto con l'obiettivo di rendere più efficienti gli spostamenti dei dipendenti della Provincia Autonoma di Trento - PAT attraverso la progettazione, installazione e lancio di una piattaforma di carpooling per pendolari dedicata.

La piattaforma di carpooling per lavoratori e dipendenti denominata "Flootta", è completamente personalizzata per l'ente, e prevede una serie di funzioni evolute adatte a organizzazioni strutturate con esigenze specifiche:

- accesso riservato ai soli dipendenti PAT;
- mappa delle destinazioni (hub di destinazione) sul territorio;
- calendario degli spostamenti settimanali personalizzabile;
- profili utente personalizzabili;
- design multipiattaforma avanzato responsive design;
- avvisi che aggiornano gli utenti su nuovi potenziali partner via email e via SMS;
- sistema di messaggistica in tempo reale;
- sistema di contatto che tutela la privacy degli utilizzatori;
- area classifiche per la premiazione di utenti virtuosi;
- evoluto sistema di monitoring per la produzione di bilanci di sostenibilità (viaggi effettuati, Km percorsi, CO2 risparmiata).

PROGETTO DI LEGGE

Art. 1

Oggetto e finalità

1. La presente legge, nel rispetto della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 (Modifiche al titolo V della seconda parte della Costituzione), promuove e realizza misure per diffondere l'utilizzo di servizi di *car pooling* di cui alla legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 (Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale) art. 30, comma 1, lettera c ter), al fine di sostenere lo sviluppo di un sistema di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati come misura atta a favorire, nell'ambito delle strategie per il trasporto regionale e locale, la riduzione dell'inquinamento dell'aria.

2. Le misure di cui al comma 1 sono dirette, in particolare, all'obiettivo di favorire l'applicazione del *car pooling* su ampia scala, come strumento regionale di mobilità sostenibile, ai sensi del Decreto del Ministro dell'Ambiente 27 marzo 1998, in particolare nelle aree urbane ed extraurbane regionali con alta intensità di traffico veicolare ed elevati livelli di inquinamento, nonché ad operare una sensibile riduzione dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare in coerenza con la Legge regionale n. 30 del 1998.

Art. 2

Definizioni

1. Ai fini ed agli effetti della presente legge si intende per:

a) "*car pooling*": un sistema di trasporto collettivo basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone, che devono percorrere uno stesso itinerario o parte di esso, messe in contatto tramite servizi dedicati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici, con la specifica che il sistema di trasporto collettivo svolto nelle forme stabilite dalla presente legge non si configura come attività di impresa, mentre sono ammesse forme di contribuzione alle spese di trasporto attraverso il rimborso delle spese di viaggio e per il servizio di trasporto svolto non può essere previsto alcun tipo di corrispettivo;

b) "*conducente*": un autista non professionista che mette a disposizione il proprio veicolo privato per la condivisione di un itinerario preventivamente stabilito;

c) "*passaggero*": un soggetto che richiede di condividere un itinerario programmato e le relative spese di viaggio utilizzando il *car pooling*;

d) "*itinerario*": un tragitto predeterminato, stabilito ed offerto dal conducente;

e) portale "*ViabilitàCarpoolingEmilia-Romagna.it*": si intende il sito internet, istituito all'interno del dominio internet della Regione Emilia-Romagna, nel quale "conducenti" e "passaggeri" di enti locali, enti pubblici con sede nel territorio regionale, aziende pubbliche, scuole, università e soggetti operanti nel campo dell'istruzione e della formazione, possono inserire e trovare le possibili soluzioni di viaggio rispetto alla propria domanda di trasporto, con le relative informazioni accessorie necessarie; i servizi offerti dal portale sono accessibili anche attraverso specifiche applicazioni web;

f) "*rimborso delle spese di viaggio*": il costo del rifornimento, oltre a quello di eventuali pedaggi e posteggi, suddiviso sulla base del numero dei passeggeri, ivi incluso il conducente, entro il limite massimo dei consumi previsto dalla carta di circolazione dello specifico veicolo utilizzato.

Articolo 3

Azioni

1. La Regione promuove e sostiene il *car pooling* attraverso:

a) misure di incentivazione all'utilizzo del *car pooling* nell'ambito delle politiche di enti locali, enti pubblici con sede nel territorio regionale, aziende, scuole, università e soggetti operanti nel campo dell'istruzione e della formazione, in particolare in relazione alla mobilità casa-lavoro e casa-scuola;

b) misure premiali nell'ambito dell'assegnazione dei contributi per la predisposizione ed elaborazione dei PUMS di cui alla legge regionale n. 30 del 1998, articolo 31, comma 1, lettera i bis);

c) assistenza tecnica e strumenti conoscitivi e di supporto scientifico, da realizzarsi anche attraverso collaborazioni con Enti pubblici, Università, Istituti di ricerca operanti nel campo dei *Trasporti, dell'Ambiente e del Governo del Territorio*, rivolti agli enti locali per la definizione delle strategie di *car pooling* nell'ambito dei piani urbani per la mobilità sostenibile di cui all'articolo 3, comma 1, lettera n) della legge regionale n. 30 del 1998, ovvero, destinati all'elaborazione ed all'attuazione di progetti di carattere territoriale o aziendale;

d) convenzioni con i soggetti gestori di autostrade, parcheggi a pagamento, traghetti ed altri servizi analoghi, per facilitazioni e contributi relativi a pedaggi e tariffe riferiti ai veicoli impegnati in servizi di *car pooling*;

e) riduzione, anche fino all'esenzione, del pagamento della tassa automobilistica per i veicoli impegnati nel servizio di *car pooling*, a fronte del raggiungimento di certificati obiettivi di utilizzo definiti dal piano regionale di cui al comma 2;

f) misure premiali nell'ambito delle facilitazioni dirette alla trasformazione dell'alimentazione a GPL o gas metano dei veicoli impegnati nel servizio di *car pooling*, a fronte del raggiungimento di certificati obiettivi di utilizzo definiti dal piano regionale di cui al comma 2;

g) costituzione del portale di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e) per enti locali, enti pubblici con sede nel territorio regionale, aziende pubbliche, scuole, università e soggetti operanti nel campo dell'istruzione e della formazione;

h) organizzazione del servizio di *car pooling* per gli spostamenti connessi al lavoro da parte del personale della Regione Emilia-Romagna, delle Agenzie e degli Enti regionali, delle Aziende ASL; in questo ambito possono essere realizzate, anche attraverso specifici contributi, applicazioni web;

i) campagne di informazione e comunicazione, nonché attività di formazione;

j) ogni altra iniziativa diretta al perseguimento degli scopi di cui alla presente legge.

2. La Giunta regionale, previo parere delle competenti Commissioni assembleari, sentito il Consiglio delle Autonomie Locali di cui alla legge regionale 9 ottobre 2009, n. 13 (Istituzione del Consiglio delle Autonomie locali), approva il piano biennale delle azioni indicate al comma 1.

3. L'organizzazione del *car pooling* di cui all'art. 2, comma 1, lettera a) può essere realizzata dalla Regione direttamente, ovvero attraverso convenzioni stipulate con soggetti gestori delle piattaforme di servizio assicurando, comunque, la gestione diretta da parte della Regione dei flussi finanziari connessi ai rimborsi delle spese di viaggio di cui all'articolo 2, comma 1, lettera f), garantendo la tracciabilità delle operazioni.

4. I viaggi realizzati, come conducenti, dal personale della Regione, delle Agenzie e degli Enti regionali, delle Aziende USL nonché dai componenti la Giunta e l'Assemblea legislativa regionale non possono essere oggetto di alcuna forma di rimborso erogato dalla Regione o da altri soggetti pubblici, se godono dei rimborsi delle spese di viaggio di *car pooling*.

Art. 4

Portale web

1. È istituito il portale web *ViabilitàCarpoolingEmilia-Romagna.it* che abilita e favorisce la composizione di flotte di mezzi per gli spostamenti condivisi del personale dipendente dei soggetti di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del personale per essi impegnato con contratti di lavoro o formativi, nonché dei relativi amministratori consentendo la condivisione dell'automobile tra coloro che percorrono il medesimo tragitto.

2. Il portale garantisce elevati standard di sicurezza informatica e si interfaccia con altri soggetti che operano nei campi della promozione del servizio di *car pooling*, della gestione del trasporto pubblico locale, della gestione di strade ed autostrade sul territorio regionale, della fornitura dei servizi accessori alla viabilità.

3. Il portale di cui al comma 1 è funzionale allo sviluppo delle applicazioni *car pooling* Emilia-Romagna ed alla loro identificazione garantendone la conformità, ai fini del loro utilizzo, anche da parte di aziende ed enti pubblici per la promozione del servizio.

Art. 5

Iniziative di informazione e promozione

1. Gli Enti Locali riservano, nei propri siti web istituzionali, uno spazio dedicato a fornire informazioni relative al "*car pooling*" e consentono agli utenti delle proprie reti interne intranet l'accesso diretto ai servizi del portale *ViabilitàCarpoolingEmilia-Romagna.it*. La Regione promuove l'adozione di soluzioni analoghe da parte degli altri Enti di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e).

2. Il Piano, di cui all'articolo 3, comma 2, definisce, articolandolo per annualità, un quadro ed un programma coordinato di iniziative di informazione e di educazione alla mobilità alternativa e sostenibile, con particolare attenzione all'incentivazione del "*car pooling*", anche attraverso lo svolgimento di campagne informative sui principali mezzi di comunicazione. I programmi devono essere tesi a diffondere la consapevolezza, in particolare tra le giovani generazioni, della necessità della riduzione

dell'uso individuale dei veicoli privati al fine di abbattere i livelli di inquinamento e i consumi energetici e per un generale miglioramento del traffico, della circolazione stradale e delle capacità dei sistemi di trasporto collettivi.

Art. 6

Clausola valutativa

1. L'Assemblea legislativa esercita il controllo sull'attuazione della presente legge e ne valuta i risultati ottenuti rispetto agli obiettivi indicati all'articolo 1.

2. La Giunta regionale trasmette all'Assemblea legislativa regionale, con cadenza biennale, una relazione, sullo stato di attuazione e sugli effetti della presente legge, contenente, in forma sintetica, almeno le seguenti informazioni:

- a) analisi quali-quantitativa dell'utilizzo del *car pooling* in Emilia-Romagna;
- b) le specifiche azioni condotte in attuazione di quanto disposto dalla presente legge;
- c) la valutazione dei risultati e dell'efficacia delle azioni indicate alla lettera b);
- d) le criticità emerse nell'attuazione della presente legge dal punto di vista organizzativo e funzionale;
- e) le proposte dirette ad ottimizzare l'azione amministrativa nel perseguimento delle finalità di questa legge.

3. L'Assemblea legislativa, sentita la competente commissione assembleare, cura la divulgazione e diffusione dei risultati della valutazione effettuata.

Art. 7

Norma finanziaria

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, si fa fronte con i fondi annualmente stanziati nelle unità previsionali di base e i relativi capitoli del bilancio regionale, o mediante l'istituzione di apposite unità previsionali di base e relativi capitoli che verranno dotati della necessaria disponibilità.

Art. 8

Entrata in vigore e disposizioni finali

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna (BURERT).

2. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Emilia-Romagna.