



Regione Lombardia

IL CONSIGLIO

Il Presidente



Regione Lombardia
IL CONSIGLIO
AOO Segreteria Generale

Partenza 16/07/2018 14:09



CRL.2018.0010612 16/07/2018 14:09

e, p.c.

Al Signor Presidente
della Commissione consiliare V

Al Signor Presidente
della Commissione consiliare I

Ai Signori Presidenti
delle altre Commissioni consiliari

Ai Signori Componenti
l'Ufficio di Presidenza

Ai Signori Consiglieri regionali

Al Signor Presidente
della Giunta regionale

Ai Signori Assessori regionali

Ai Signori Sottosegretari regionali

LORO INDIRIZZI

OGGETTO: PDL n. 0020 - DI INIZIATIVA CONSILIARE

“Promozione dell’uso condiviso di veicoli privati”

(di iniziativa dei Consiglieri regionali: De Rosa, Cenci, Degli Angeli, Di Marco, Fiasconaro, Verni, Alberti, Erba, Forte, Fumagalli, Mammi, Piccirillo, Violi).

Trasmetto, per l'istruttoria di competenza, il progetto di legge in oggetto.

Invito la Commissione I a esprimere il parere di propria competenza e a trasmetterlo direttamente alla Commissione referente, inviandolo, per conoscenza, a questa Presidenza.

Con i migliori saluti.

Alessandro Ferri

All.: testo del PDL

PROGETTO DI LEGGE N. 0020

di iniziativa dei Consiglieri regionali:

De Rosa, Cenci, Degli Angeli, Di Marco, Fiasconaro, Verni, Alberti, Erba, Forte, Fumagalli, Mammi,
Piccirillo, Violi.

—————
“Promozione dell’uso condiviso di veicoli privati”
—————

PRESENTATO IL 12/07/2018

ASSEGNATO IN DATA	16/07/2018		
ALLE COMMISSIONI	REFERENTE		V
	CONSULTIVA		I

RELAZIONE

Nonostante la crisi del mercato dell'automobile e il rilevante calo delle immatricolazioni che, secondo l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia, nel 2013 ha toccato il -7,1 per cento, le automobili private italiane sono più di 37 milioni, il numero più alto in Europa, e sono responsabili di inquinamento, congestione, incidenti e consumo di suolo tra i più alti in Europa. Il parco circolante tra il 2008 e il 2012 è aumentato del 2,73 per cento, cioè di 986.612 autovetture.

Il nostro Paese è da sempre legato ad una solida tradizione motoristica e, in particolare, le automobili rimangono in testa ai principali mezzi di trasporto scelti per spostarsi nelle città della penisola (93 per cento). La maggioranza degli italiani continua a considerare l'automobile personale come il mezzo di trasporto preferito e, secondo una ricerca di Deloitte, due persone su tre hanno intenzione di acquistarne una nei prossimi tre anni. Il tasso di motorizzazione e di pluri-motorizzazione delle famiglie italiane è tra i più alti d'Europa.

Abbiamo un primato europeo anche sulle vendite ai privati mentre è bassa la quota di automobili vendute alle aziende: ciò significa che l'automobile in Italia rimane un «bene passionale», un bene che i privati desiderano acquistare, possedere e mantenere a proprie spese. Si desidera, in sintesi, conservare la proprietà della propria automobile.

La crisi finanziaria ha in parte però incrinato questa tendenza: i proprietari di automobili sono diventati sempre più sensibili all'aumento dei prezzi del carburante, dei costi di parcheggio e alle imposizioni locali quali pedaggi e tasse sul traffico. Secondo il Rapporto sulla mobilità in Italia, realizzato da Isfort in collaborazione con il centro ricerche Hermes e con le associazioni di trasporto Asstra e Anav, dal 2008 al 2012 il numero degli spostamenti non ha fatto che calare passando, nel giorno medio feriale, dai 128 milioni del 2008 ai 97,5 del 2012, con una riduzione del 23,9 per cento.

La crisi della mobilità si traduce in perdita di spostamenti di tutti i modi di trasporto (pubblico e privato) nel 2012, come mostra la variazione della dinamica degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati in ambito urbano: rispetto al 2011, l'automobile perde il 16,2 per cento e ancora più in calo sono motocicli e ciclomotori, che perdono il 38,9 per cento; anche l'uso dei mezzi pubblici scende, ma solo del 6,6 per cento. In ambito extraurbano, invece, nel 2012 l'automobile mantiene la posizione di mercato aumentando la quota modale dell'1,7 per cento, mentre i mezzi pubblici perdono l'1,8 per cento.

Se pure la riduzione dell'uso dell'automobile è auspicabile, è pur vero che il trasporto pubblico locale non è in grado da solo di garantire tutte le esigenze di mobilità e che, soprattutto negli ultimi anni, è in forte affanno con il progressivo taglio dei fondi subito dalle regioni. Tutti questi fattori insieme, la disponibilità di un considerevole parco auto private in circolazione, l'aumento dei costi per il mantenimento dell'automobile e, non da ultimo, la scarsità di risorse destinate al trasporto pubblico locale fanno dell'Italia il Paese ideale per sperimentare nuove forme di mobilità, anche basate sulla condivisione dell'uso degli autoveicoli.

Si tratta, in definitiva, di un'applicazione al settore del trasporto della cosiddetta «*sharing economy*», una forma di economia della condivisione in via di diffusione soprattutto nei Paesi del nord Europa e negli Stati Uniti d'America che, secondo economisti di fama internazionale, rappresenta una rivoluzione che potrebbe addirittura mettere in discussione il capitalismo.

La *sharing economy*, nata nel mondo virtuale (il sistema operativo Linux o l'enciclopedia Wikipedia sono gli esempi più rappresentativi), si sta infatti allargando a qualsiasi tipo di oggetto o competenza. Nel settore del trasporto, appunto, esistono già da diverso tempo iniziative rappresentative del fenomeno che hanno anche il pregio di garantire una mobilità maggiormente sostenibile. Si tratta del *car sharing*, ovvero l'uso, su prenotazione, di automobili dislocate in precisi punti del territorio, del *car pooling*, ovvero la condivisione di un'automobile privata da parte di un gruppo di persone che si muovono per lavoro, studio o altre attività lungo lo stesso percorso e nei medesimi orari o, ancora, del *ride sharing*,

moderna rivisitazione dell'autostop. La conoscenza e la diffusione di queste forme di *sharing economy* applicate alla mobilità è però in Italia molto ridotta rispetto agli altri Paesi europei.

L'incentivazione di tali forme innovative di mobilità è fondamentale se consideriamo che, nel 2050, secondo la FAO, il 70 per cento della popolazione mondiale vivrà nelle città, rispetto all'attuale 49 per cento. In questa prospettiva è fondamentale soprattutto sviluppare misure di *car pooling* e di *ride sharing* che, a differenza del *car sharing*, si basano sulla condivisione del veicolo tra più utenti nello stesso arco temporale, garantendo così un aumento del tasso di occupazione del veicolo (coefficiente di riempimento) con tutto ciò che ne deriva.

La mobilità in Italia è sempre più un fenomeno locale con spostamenti a breve raggio che, per lo più, avvengono all'interno della città. La somma degli spostamenti di passeggeri al di sotto di 10 chilometri vale infatti il 70 per cento del totale e quindi aumentare il tasso di occupazione dei veicoli in città, che oggi è di 1,2 passeggeri, comporterebbe un immediato abbattimento della congestione del traffico veicolare e dell'inquinamento, un risparmio energetico nonché una riduzione del rischio di incidentalità e un'ottimizzazione dei parcheggi delle vetture.

Se si viaggiasse con automobili piene, condividendo i posti liberi, si risparmierebbero ogni anno ben 40 miliardi di tonnellate di anidride carbonica (CO₂). Il *car pooling* e il *ride sharing* potrebbero quindi dare quel considerevole contributo nel raggiungimento degli obiettivi europei in termini di emissioni di CO₂ che i metodi tradizionali del blocco della circolazione e il metodo delle targhe alterne non sembrano più riuscire a dare.

Secondo il dossier Mal'Aria 2018 di Legambiente, nel 2017 sono state 39 le città italiane fuorilegge con livelli di Pm10 oltre i livelli consentiti

(il limite annuale per le polveri sottili è di 35 giorni con una media giornaliera superiore a 50 microgrammi/metro cubi). Su 39 capoluoghi, ben cinque hanno addirittura oltrepassato la soglia di 100 giorni di smog oltre i limiti e tra esse vi sono le città lombarde di: Cremona (Fatebenefratelli) con 105 e Pavia (Minerva) con 101 giorni. Milano (Senato) ha raggiunto ben 97 giornate oltre il limite.

Secondo i dati di ARPA Lombardia, in tutti i capoluoghi lombardi, con la sola eccezione di Sondrio, è stato superato il limite previsto dalla normativa italiana ed europea di non più di 35 giorni sopra la soglia.

Inoltre, la congestione in Italia costa l'1,5 per cento del prodotto interno lordo (PIL), ovvero più di 20 miliardi di euro (Ambrosetti 2012). A livello di singolo utente questo implica che il costo aggiuntivo delle ore trascorse nel traffico, in alcune città, può superare anche 1.000 euro annui per un utente del trasporto privato e 600 euro per un utente del trasporto pubblico.

Oltre ai costi sociali, ci sono poi quelli individuali: il costo medio dell'automobile per singolo automobilista è di 5.500 euro l'anno (fondazione Caracciolo, 2007), mentre in termini di costi di trasporto, secondo uno dei principali operatori di *car pooling*, i vantaggi per gli utenti sarebbero stati quantificati in 55 miliardi di euro in benzina e in pedaggi, una cifra pari al 3,5 per cento del PIL italiano, con un abbattimento dei costi di trasporto che può arrivare quasi al 50 per cento per le tratte medio lunghe e, per chi mette a disposizione la propria automobile, fino al 75 per cento. Vale la pena sottolineare, però, che non si parla ovviamente di un guadagno ma di un risparmio, in quanto il *car pooling* non è un'attività commerciale ma un fenomeno sociale spontaneo che, facilitato dalla rete internet e dallo sviluppo delle nuove tecnologie, promuove l'incontro tra domanda e offerta.

Va comunque evidenziato che il *car pooling* è già, a livello normativo, tra le principali applicazioni del principio di mobilità sostenibile. A livello nazionale, il decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998 sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, ha già previsto che i comuni incentivino «associazioni o imprese ad organizzare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture» anche se solo nel caso siano realizzate con veicoli ad abbattimento di emissioni inquinanti.

La legge 24 novembre 2000, n. 340, ha inoltre istituito i piani di mobilità urbana (PUM), che hanno tra gli obiettivi anche quello di minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata, nonché l'incremento della capacità di trasporto e l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing*.

La normativa nazionale non si spinge oltre l'affermazione di un principio e i risultati, dal 1998, sono stati poco rilevanti sebbene numerosi comuni e province abbiano promosso forme di *car pooling*. È per questo motivo che serve una normativa regionale che promuova ulteriormente tale strumento. Per rendere reali e consistenti i vantaggi sociali, economici e ambientali offerti dal *car pooling* il sistema deve infatti innanzitutto uscire da un uso di nicchia, puntando ad ampliare il suo bacino di utenti e a divenire anche uno strumento di mobilità urbana di uso quotidiano e non solamente, uno strumento per un ristretto numero di persone, « pionieri » della mobilità alternativa, che lo utilizzano, come attualmente accade, saltuariamente e principalmente in ambito extraurbano.

ARTICOLATO

La presente proposta di legge si compone di quattro articoli:

- **L'Articolo 1:** definisce le finalità della legge;
- **L'Articolo 2:** fornisce le definizioni dei termini utilizzati ed in particolare la definizione del *car pooling* atta a distinguerla da un'attività di impresa e nello specifico dal servizio di taxi o di noleggio con conducente, escludendone qualsiasi possibilità di lucro;
- **L'Articolo 3:** prevede forme di promozione e di informazione degli utenti da realizzare attraverso un obbligo (comma 1), per tutti i comuni e per gli enti pubblici e le imprese con più di 50 addetti, a riservare nel loro sito internet uno spazio dedicato alle informazioni sul *car pooling*. Questi soggetti diventano in pratica parte attiva di un processo di informazione e formazione dei cittadini essendo responsabilizzati a fornire informazioni ai propri dipendenti o clienti sui sistemi di mobilità alternativa per muoversi e in particolare per raggiungere le proprie sedi. Questa disposizione si pone l'obiettivo di raggiungere grandi bacini di potenziali utenti quali possono essere appunto gli enti pubblici e le grandi aziende del territorio regionale. Si punta, in pratica, a estendere l'ambito e gli strumenti del già menzionato decreto nazionale del 27 marzo 1998 sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane lombarde. In quel caso, infatti, le previsioni erano destinate ad avere un'efficacia limitata in alcune aree del Paese e a un ristretto numero di soggetti: le disposizioni si applicavano solo alle imprese con più di 800 addetti e agli enti pubblici con più di 300 dipendenti e solo all'interno di comuni a rischio di inquinamento atmosferico individuati dalle regioni e ai sensi del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155. Questo limitato numero di imprese ed enti pubblici risultava obbligato ad adottare un piano degli spostamenti casa-lavoro finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo privato e a nominare un responsabile della mobilità. Con la disposizione contenuta nella presente proposta di legge si punta invece a coinvolgere un maggior numero di imprese ed enti pubblici nell'ambito di tutto il territorio regionale, dando a questi soggetti uno strumento in più per dare concretezza alle misure di mobilità sostenibile.

Il comma 2 dell'articolo 3 garantisce poi l'effettiva applicazione della misura con la previsione di sanzioni dirette nei confronti di enti pubblici e di grandi imprese che non prevedono nei loro siti internet uno spazio informativo dedicato al *car pooling*.

Al comma 3 dell'articolo 3 si prevedono campagne annuali di informazione e di educazione alla mobilità alternativa e sostenibile, con riguardo al *car pooling*, promosse dall'Assessorato infrastrutture e mobilità di Regione Lombardia.

- **L'Articolo 4:** contiene la norma finanziaria.
-

Art. 1

(Finalità)

1. Finalità della presente legge è lo sviluppo di un sistema di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati che, applicato su ampia scala ed in particolare nelle aree urbane ed extraurbane regionali con alta intensità di traffico veicolare ed elevati livelli di inquinamento, comporti una sensibile riduzione dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare e si configuri come strumento di mobilità sostenibile regionale ai sensi del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998.

Art. 2

(Definizioni)

1. Per *car pooling* si intende un sistema di trasporto 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. Il sistema collettivo di trasporto svolto nelle forme stabilite dalla presente legge non si configura come attività di impresa. Sono ammesse forme di contribuzione alle spese di trasporto attraverso il rimborso delle spese di viaggio. Per il servizio di trasporto svolto non può essere previsto alcun tipo di corrispettivo.
2. Per conducente si intende un autista non professionista che mette a disposizione il proprio veicolo privato per la condivisione di un itinerario preventivamente stabilito.
3. Per passeggero si intende un soggetto che richiede di condividere un itinerario programmato e le relative spese di viaggio utilizzando il *car pooling*.
4. Per itinerario si intende un tragitto predeterminato, stabilito ed offerto dal conducente.
5. Per portale "Muoversi in Lombardia" si intende il sito internet, istituito presso la Regione, nel quale l'utente può trovare le possibili soluzioni di viaggio rispetto alla propria domanda di trasporto, con le relative informazioni.

Le applicazioni *car pooling* potranno essere raggiungibili su questa piattaforma gestita dalla Regione, la quale ne garantirà la conformità e il corretto utilizzo e attraverso la quale le aziende e gli enti pubblici avranno la possibilità di promuovere il *car pooling*.

Tutte le applicazioni dedite alla promozione di *car pooling* che richiedono l'inserimento hanno l'obbligo di iscriversi mediante una semplice domanda scritta autocertificando i requisiti richiesti. Le applicazioni non conformi non saranno comprese nel portale.

6. Per applicazioni *car pooling* si intendono i supporti informatici di intermediazione che consentono l'incontro tra conducenti e passeggeri per la condivisione di un veicolo lungo un medesimo itinerario, o parte di esso, e delle relative spese di viaggio, utilizzando i sistemi dedicati previsti.
 7. Per rimborso delle spese di viaggio si intende il costo del rifornimento, oltre che il costo di eventuali pedaggi e soste, 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.
-

Art. 3

(Iniziative di informazione e promozione)

1. Tutti i comuni riservano nei propri siti internet ed intranet uno spazio dedicato a fornire informazioni relative al *car pooling*, anche consentendo l'accesso diretto alle pagine dedicate al *car pooling* inserite nel portale "Muoversi in Lombardia". L'adempimento dei suddetti obblighi informativi non comporta oneri a carico degli intermediari. Al medesimo obbligo sono soggetti gli enti pubblici regionali e le imprese private che occupano presso un unico stabilimento un numero complessivo di addetti superiore a 50.
2. Le amministrazioni, gli enti pubblici nonché le imprese private di cui al comma 1 che non adempiono all'obbligo ivi previsto, entro il termine massimo di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sono soggetti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 10.000 commisurata sulla base della gravità dell'inadempimento e in relazione al numero di addetti occupati. La sanzione è maggiorata dell'importo di euro 25 per ogni giorno di ritardo rispetto alla formale contestazione dell'inadempimento da parte dei soggetti di cui al comma 3. La Regione applica le sanzioni amministrative pecuniarie in ordine alle funzioni amministrative esercitate direttamente o tramite gli enti del sistema regionale.
3. L'Assessorato Infrastrutture e Mobilità di Regione Lombardia elabora annualmente 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 di trasporto dei sistemi collettivi.

Art. 4

(Norma finanziaria)

1. Alle spese derivanti dall'attuazione della presente legge, quantificate in euro 300.000, si provvede, per le attività di cui all'articolo 3, con la Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" ed il programma 05 "Viabilità e infrastrutture stradali".
-

Allegato – scheda di accompagnamento ai progetti di legge, ai sensi dell'art. 81, comma 2, Regolamento generale

(1) intervento	(2) riferimento pdl art... comma...	(3) spesa ex art. l.r. 34/78	(4) natura spesa Corrente/ conto capitale titolo	5 (A) quantificazione spesa			6 (B) copertura finanziaria				
				missione – programma	importo 2018	importo 2019	importo 2020	missione – programma	importo 2018	importo 2019	importo 2020
Portale internet car pooling	ART. 2 C 5	SI	Conto capitale	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Progr. 05 “Viabilità e infrastrutture stradali”	60.000, 00	0, 00	0, 00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Progr. 05 “Viabilità e infrastrutture stradali”	60.000, 00	0, 00	0, 00
Portale internet car pooling	ART. 2 C 5	SI	Corrente	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Progr. 05 “Viabilità e infrastrutture stradali”	40.000, 00	40.000, 00	40.000, 00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Progr. 05 “Viabilità e infrastrutture stradali”	40.000, 00	40.000, 00	40.000, 00
Campagna informativa sull'uso condiviso di veicoli privati	ART.3 C 3	SI	Corrente	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Progr. 05 “Viabilità e infrastrutture stradali”	40.000, 00	40.000, 00	40.000, 00	Missione 10 “Trasporti e diritto alla mobilità” Progr. 05 “Viabilità e infrastrutture stradali”	40.000, 00	40.000, 00	40.000, 00