

Dm Ambiente (IAR) 22 dicembre 2000 (mobilità sostenibile)

Ministero dell'ambiente - Servizio inquinamento atmosferico, acustico e per le industrie a rischio

Indice:

Dm Ambiente (IAR) 22 dicembre 2000 (mobilità sostenibile).....	2
Finanziamento al Comuni per la realizzazione di politiche radicali ed interventi integrati per la mobilità sostenibile nelle aree urbane.	2
Articolo 1 - Definizioni	3
Articolo 2 - Finalità e aree di intervento	4
Articolo 3 - Disponibilità finanziarie e ripartizione risorse	4
Articolo 4 - Limiti di cofinanziamento	4
Articolo 5 - Soggetti beneficiari	5
Articolo 6 - Presentazione delle istanze	5
Articolo 7 - Condizioni di ricevibilità	6
Articolo 8 - Valutazione dei progetti proposti	6
Articolo 9 - Modalità di finanziamento e di revoca	6
Articolo 10 - Programma operativo	6
Dm Ambiente (IAR) 20 dicembre 2000	8
(incentivi per car sharing).....	8
Incentivi al Comuni per il programma nazionale car sharing.	8
Articolo 1 Finalità e aree di intervento	9
Articolo 2 Impegno Finanziario	9
Articolo 3 Modalità attuative	9
Articolo 4 Modalità di erogazione	10
Dm Ambiente (IAR) 20 dicembre 2000 (mobility management).....	11
Articolo 1 Finalità e Struttura di supporto	12
Articolo 2 Disponibilità finanziarie	12
Articolo 3 Limiti di cofinanziamento	13
Articolo 4 Soggetti beneficiari	13
Articolo 5 Presentazione delle istanze	13
Articolo 6 Condizioni di ricevibilità	13
Articolo 7 Valutazione dei progetti proposti	13
Articolo 8 Modalità di finanziamento e di revoca	14

Dm Ambiente (IAR) 22 dicembre 2000 **(mobilità sostenibile)**

Ministero dell'ambiente - Servizio inquinamento atmosferico, acustico e per le industrie a rischio

Decreto 22 dicembre 2000
(Gazzetta ufficiale 5 aprile 2001 n. 80)

Finanziamento ai Comuni per la realizzazione di politiche radicali ed interventi integrati per la mobilità sostenibile nelle aree urbane.

Vista la legge 8 luglio 1986, n°349, che ha istituito il Ministero dell'ambiente e ne ha definito le funzioni, (Gazzetta ufficiale n°59 del 15 luglio 1986);

Vista la legge 3 marzo 1987, n°59, che ha ampliato e precisato le competenze attribuite al Ministero dell'ambiente (Gazzetta ufficiale n°52 del 3 marzo 1987);

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n°285 (Nuovo Codice della strada) (Gazzetta ufficiale n°114 del 18 maggio 1992, S.O.);

Vista la legge 8 ottobre 1997, n°344, che ha ampliato e precisato le competenze attribuite al Ministero dell'ambiente con riferimento ai diversi settori della tutela ambientale (Gazzetta ufficiale n°239 del 13 ottobre 1997, S.O.);

Vista la legge 15 marzo 1997, n°59, (Gazzetta ufficiale n°63 del 17 marzo 1997);

Visto il decreto legislativo 17 marzo 1998, n°112 (Gazzetta ufficiale n°116 del 21 maggio 1998, S.O. n°96/L);

Visto il decreto del Presidente della Repubblica n°549 del 3 dicembre 1999, recante regolamento per l'organizzazione del Ministero dell'ambiente (Gazzetta ufficiale n°67 del 21 marzo 2000);

Visto il decreto legislativo 18 agosto 2000, n°267 "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali" (Gazzetta ufficiale n°227 del 28-9-2000, S.O. n°162/L);

Visto il decreto legislativo 19 novembre 1997, n°422 che conferisce alle Regioni e agli Enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4 della legge 15 marzo 1997, n°59. (Gazzetta ufficiale n°287 del 10 dicembre 1997);

Visti i due decreti interministeriali del 20 maggio 1991 recanti rispettivamente criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria e criteri per l'elaborazione dei Piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria (Gazzetta ufficiale n°12 del 31 maggio 1991);

Visto il decreto interministeriale del 27 marzo 1998 (Gazzetta ufficiale n°179 del 3 agosto 1998) con cui è affidato agli Enti locali il compito di progettare e realizzare servizi di car sharing e di

taxi collettivo e di organizzare l'ufficio del mobility manager di area, cui affidare l'incarico di coordinare i piani degli spostamenti casa-lavoro, elaborati dai mobility manager aziendali; e con cui si dispone l'obbligo, per le pubbliche amministrazioni, di prevedere una quota di veicoli a minimo impatto ambientale nel rinnovo annuale del proprio parco veicolare;

Visto il decreto interministeriale n°163 del 21 aprile 1999, recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione delle emissioni della circolazione (Gazzetta ufficiale n°135 del 11 giugno 1999), che stabilisce che i Sindaci dei Comuni oggetto del decreto devono provvedere alla predisposizione di un rapporto annuale che costituisce strumento di valutazione dello stato della qualità dell'aria nel territorio comunale e di informazione sulle misure di prevenzione adottate, sui risultati ottenuti e su quelli previsti sulla base delle misure programmate;

Visto il decreto legislativo 4 agosto 1999, n°351, che recepisce la direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n°250 recante norme per l'autorizzazione alla installazione e all'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato, e l'irrogazione della relativa sanzione, a norma dell'articolo 7, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n°127;

Visto il Protocollo di Accordo-Quadro del 1°luglio 1999 tra Ministero dell'ambiente e ENEL in tema di qualità ambientale nelle aree urbane, nel quale sono state concordate specifiche funzionali e costruttive degli impianti di ricarica al fine di rimuovere gli ostacoli alla diffusione dei veicoli elettrici causata dalle difformità delle soluzioni tecniche per il collegamento tra i veicoli e le prese di alimentazione per la ricarica delle batterie e per garantire adeguate misure per la sicurezza antinfortunistica;

Considerato che il Ministero dell'ambiente ha promosso l'iniziativa europea "In città senza la mia auto"; Visto il decreto del Ministro dell'ambiente del 25 gennaio 2000, (Gazzetta ufficiale n°33 del 10 febbraio 2000) con il quale è stato definito un programma di cofinanziamenti a supporto dell'iniziativa "Domeniche ecologiche", durante le quali nei Comuni che hanno aderito è stato interdetto il traffico privato;

Visto il decreto del Direttore Generale del Servizio per l'inquinamento atmosferico e acustico e le industrie a rischio del Ministero dell'ambiente del 17 febbraio 2000 (Gazzetta ufficiale n°55 del 7 marzo 2000) con il quale si è provveduto a definire la procedura per l'attuazione dei cofinanziamenti previsti per gli interventi strutturali nell'ambito della sopracitata iniziativa;

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente 29 maggio 2000 (Gazzetta ufficiale n.°125 del 31 maggio 2000) che ha stabilito le modalità per l'adesione alla prosecuzione della sopracitata iniziativa;

Considerato che hanno aderito alla prosecuzione dell'iniziativa "Domeniche ecologiche" molti comuni con popolazione inferiore alla soglia di 100.000 abitanti stabilita dall'articolo 2 del citato decreto direttoriale del 17 febbraio 2000;

Ritenuto opportuno allargare la possibilità di accedere al cofinanziamento per interventi strutturali a tutti i comuni che abbiano aderito all'iniziativa;

Considerato inoltre che, nell'ambito della predetta iniziativa il Ministero intende promuovere progetti rivolti alla realizzazione di: interventi strutturali e permanenti finalizzati alla riduzione dell'impatto ambientale e dei consumi energetici derivanti dal traffico urbano tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile; nonché di azioni specifiche, da parte degli Enti locali, per migliorare il quadro delle conoscenze relative al traffico veicolare, al fine di misurare i benefici ottenuti e valutare l'efficacia degli interventi e per sperimentare le possibilità offerte dalle nuove tecnologie per la riduzione delle emissioni dal parco circolante dei veicoli pesanti;

Considerato altresì che l'attuale sviluppo delle comunicazioni nella società rende indispensabile il miglioramento e l'integrazione dei diversi sistemi informativi settoriali attualmente in uso presso la PA.;

Viste le proposte di attuazione della predetta iniziativa presentate dal Direttore Generale del Servizio per l'inquinamento atmosferico e acustico e le industrie a rischio;

Considerato che occorre procedere all'assegnazione delle risorse finanziarie necessarie all'attuazione dei programmi così definiti, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 29 del 1993 e successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la legge 23 dicembre 1999, n°489, di approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000;

Visto il decreto del Ministro del tesoro 28 dicembre 1999 di ripartizione in capitoli delle Unità Previsionali di Base per l'anno finanziario 2000;

Decreta

Articolo 1 - Definizioni

Ai fini del presente decreto si intende per:

1. Aree pedonali: le zone delimitate rispettivamente ai sensi dell'articolo 3, comma 1, n°2, e dell'articolo 7, comma 9, del Codice della Strada.
2. Codice della Strada (C.d.S.) il decreto legislativo 30 aprile 1992, n°285, e successive modificazioni, recante "Nuovo codice della strada".
3. Documenti in formato elettronico: file allegati a messaggi di posta elettronica e file su floppy disk.
4. Mobility Manager (MM) di area: struttura di supporto e di coordinamento tra i mobility manager aziendali di cui all'art 3, comma 3 del decreto interministeriale del 27.3.98
5. Mobility Manager (MM) aziendali: responsabili della mobilità aziendale di cui all'articolo 3, commi 1 e 3 del decreto interministeriale del 27.3.98
6. Sistemi di monitoraggio degli inquinanti atmosferici: sistemi di monitoraggio relativi agli inquinanti di cui all'Allegato 1 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n°351 e finalizzati alla valutazione della qualità dell'aria ambiente conformemente a quanto previsto agli articoli 5 e 6 del medesimo decreto.
7. Impianti automatizzati per l'applicazione di "road e area pricing": impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli a parti delimitate delle aree urbane, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n°250, finalizzati alla riduzione della congestione, tramite l'applicazione di tariffa all'ingresso o per la circolazione di veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato.
8. Piani Urbani del Traffico (PUT): provvedimenti di cui all'articolo 36 del C.d.S.
9. Sistema di taxi collettivo ovvero sistema di trasporto collettivo innovativo: servizio di trasporto flessibile, integrativo e complementare al servizio di trasporto pubblico locale, che utilizza strumenti telematici per l'ottimizzazione dei percorsi, la prenotazione del servizio e la gestione del sistema informativo e operativo, offerto a un prezzo inferiore a quello del taxi tradizionale.
10. Veicoli a trazione elettrica:
 - a. Veicoli a trazione elettrica con funzionamento autonomo:
 - veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione esclusivamente di tipo elettrico e completamente immagazzinata a bordo;
 - b. Veicoli a trazione elettrica alimentati a idrogeno
 - veicoli dotati di motorizzazione finalizzata alla sola trazione di tipo elettrico, con energia per la trazione prodotta da una cella a combustibile o esclusivamente o in combinazione una fonte di energia elettrica immagazzinata a bordo.
 - c. Veicoli ibridi
 - veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di un motogeneratore termico finalizzato alla sola generazione di energia

elettrica che integra una fonte di energia elettrica immagazzinata a bordo (funzionamento ibrido);

- veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico finalizzata direttamente alla trazione, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo anche mediante il funzionamento autonomo di una sola delle motorizzazioni esistenti (funzionamento ibrido bimodale);
 - veicoli dotati di almeno una motorizzazione elettrica finalizzata alla trazione con la presenza a bordo di una motorizzazione di tipo termico finalizzata sia alla trazione che alla produzione di energia elettrica, con possibilità di garantire il normale esercizio del veicolo sia mediante il funzionamento contemporaneo delle due motorizzazioni presenti che mediante il funzionamento autonomo di una sola di queste (funzionamento ibrido multimodale);
11. Veicoli alimentati a gas: Veicoli con esclusiva alimentazione a metano o GPL, veicoli il cui motore termico è alimentato esclusivamente con gas naturale compresso (metano) ovvero con gas da petrolio liquefatto (GPL);
 12. Veicoli elettrici a due e tre ruote e quadricicli: veicoli elettrici delle categorie L1, L2, L3, L5 e i quadricicli a trazione elettrica, come definiti al Titolo III, Capo 1, rispettivamente al punti 47 e 53, lettera h), del C. d. S..
 13. Zone a traffico limitato (ZTL): le zone delimitate rispettivamente ai sensi dell'articolo 3, comma 1, n°54, e dell'articolo 7, comma 9, del C.d.S.

Articolo 2 - Finalità e aree di intervento

1. Con il presente decreto si intende promuovere la realizzazione di interventi strutturali radicali finalizzati alla riduzione permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile.
2. Sono ammessi a cofinanziamento, con le modalità di cui all'articolo 6, le istanze presentate dai soggetti di cui all'articolo 5, relative alla realizzazione di uno o più progetti pertinenti alle seguenti aree di intervento:
 - a. realizzazione, integrazione o completamento di sistemi di taxi collettivo ovvero di trasporti collettivi innovativi;
 - b. regolazione del traffico nei centri urbani mediante impianti automatizzati per l'applicazione di "road e area pricing";
 - c. realizzazione, integrazione o completamento di sistemi di trasporto pubblico o servizi di pubblica utilità che utilizzano veicoli a trazione elettrica o alimentati a gas delle categorie M2, M3 e N2;
 - d. realizzazione, integrazione o completamento di flotte di biciclette e di veicoli elettrici a due o tre ruote e quadricicli, appartenenti ai comuni, agli enti e ai gestori di servizi pubblici e dei servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nonché da destinare al noleggio nelle aree urbane;
 - e. realizzazione, ampliamento o adeguamento tecnologico dei sistemi di monitoraggio degli inquinanti atmosferici, in particolare di quelli finalizzati agli adempimenti di cui all'articolo 2, del decreto interministeriale del 21.4.99;
 - f. attuazione di progetti dimostrativi relativi a:
 - prototipi di veicoli a trazione elettrica con funzionamento autonomo e di veicoli a trazione elettrica alimentati a idrogeno adibiti al trasporto pubblico, a servizi di pubblica utilità e al trasporto delle merci nelle aree urbane
 - dispositivi per la riduzione delle emissioni in atmosfera provenienti dal parco dei veicoli circolanti adibiti al trasporto pubblico, a servizi di pubblica utilità e al trasporto delle merci nelle aree urbane,
 - modelli di correlazione tra dati di inquinamento atmosferico e quelli provenienti dalla rilevazione del traffico veicolare.

Articolo 3 - Disponibilità finanziarie e ripartizione risorse

1. Per le finalità di cui all'articolo 2, comma 1 sono impegnate risorse finanziarie pari a 68.000 milioni di lire a valere sul capitolo 7082 del Ministero dell'ambiente per l'anno finanziario 2000.
2. Le risorse di cui al comma 1 sono ripartite fra le aree di intervento di cui all'articolo 2, comma 2 come segue:
 - area di intervento a)10.000 milioni di lire;
 - area di intervento b)6.000 milioni di lire;
 - area di intervento c)28.000 milioni di lire;
 - area di intervento d)6.000 milioni di lire;
 - area di intervento e)6.000 milioni di lire;
 - area di intervento f)12.000 milioni di lire.

Articolo 4 - Limiti di cofinanziamento

1. Per l'area d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% del costo del progetto. Nel costo del progetto non sono computabili le spese sostenute per l'acquisto di veicoli.
2. Per l'area d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b) la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% delle spese di acquisto e installazione degli impianti.
3. Per le aree d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettere c) e d), la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al:
 - 50% del costo d'acquisto dei veicoli a trazione elettrica e non può superare l'importo massimo, per veicolo, pari a £ 130 milioni per veicoli di categoria M2 e £ 300 milioni per veicoli di categoria M3, £ 75 milioni per veicoli di categoria N2 e £ 300 milioni per veicoli di categoria N3,
 - al 30% del costo d'acquisto delle biciclette, purché rispondenti alla norme stabilite all'Allegato 1, punto 3, e non può superare l'importo massimo, per veicolo, pari a £ 200.000;
 - al 30% del costo d'acquisto dei veicoli elettrici a due e tre ruote e quadricicli, e non può superare l'importo massimo, per veicolo, pari a £ 1,6 milioni per i veicoli di categoria L1 e L2, e di £ 6 milioni per veicoli di categoria L3, L5, e quadricicli;
 - al 25% del costo d'acquisto dei veicoli alimentati esclusivamente a metano/GPL e fino all'importo massimo, per veicolo, pari a £ 35 milioni per veicoli di categoria M2 e £ 140 milioni per veicoli di categoria M3.
4. Sono ammesse a finanziamento, fino al 30% del costo, purché il loro acquisto sia connesso all'acquisto dei mezzi, le spese di acquisto e di allacciamento alla rete, di distributori di gas metano e di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici. Le colonnine per la ricarica devono essere conformi alle norme e ai requisiti indicati nell'Allegato 1, punti 1 e 2.
5. Per l'area d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettera e) la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% del costo complessivo del progetto.
6. Per l'area d'intervento di cui all'articolo 2, comma 2, lettera f) la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% del costo complessivo del progetto. Nel costo del progetto non sono computabili le spese relative alla realizzazione dei prototipi.
7. Sono ammesse a finanziamento, fino ad un massimo del 30% del costo, le spese relative alla predispostatene del monitoraggio dei risultati della realizzazione dei progetti. Il monitoraggio deve riguardare, laddove pertinenti con l'intervento messo in atto, i seguenti aspetti: effetti sulle emissioni acustiche e di gas inquinanti, effetti sui consumi energetici, effetti sull'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici e collettivi e dei mezzi di trasporto privato e comprendere l'effettuazione di una campagna di misure ante e post operam finalizzata alla verifica del raggiungimento degli obiettivi del progetto.
8. Per il calcolo del costo complessivo del progetto i costi devono essere considerati al netto dell'IVA.
9. Nel costo complessivo del progetto non sono computabili le spese sostenute anteriormente alla data di pubblicazione del presente decreto.
10. I contributi di cui ai commi da 1 a 7 possono essere concessi anche ad integrazione di finanziamenti nazionali o comunitari, a condizione che ciò sia ammesso dalla relativa disciplina di riferimento e che la quota complessiva di finanziamento pubblico non superi il 65% del costo complessivo del progetto.

Articolo 5 - Soggetti beneficiari

1. Possono presentare istanza di cofinanziamento tutti i comuni che abbiano aderito all'iniziativa "Domeniche ecologiche" di cui al decreto ministeriale 29 maggio 2000.

Articolo 6 - Presentazione delle istanze

1. I comuni interessati devono trasmettere un'unica istanza, sottoscritta dal legale rappresentante dell'Ente o dal funzionario delegato, relativa al progetto o ai progetti di cui si richiede il cofinanziamento.
2. Nell'istanza deve essere esplicitamente indicato se uno o più progetti tra quelli di cui si richiede il cofinanziamento sono interessati da altre forme di finanziamento nazionale o comunitario e, in tale caso, deve essere dichiarato il rispetto delle condizioni di cui all'articolo 4, comma 10.
3. L'istanza di cofinanziamento deve essere presentata accompagnata dal modulo di cui all'Allegato 2 debitamente compilato secondo le istruzioni.
4. Il modulo e le istruzioni di cui al comma 2 sono disponibili in formato elettronico presso il sito <http://www.minambiente.it>
5. Le istanze di cofinanziamento, predisposte secondo quanto indicato ai commi 1, 2 e 3 devono pervenire al Ministero dell'ambiente - Servizio per l'Inquinamento Atmosferico e Acustico e per le Industrie a Rischio, sia in formato elettronico, che in formato cartaceo agli indirizzi: domeco.siar@minambiente.it per la posta elettronica, e via Cristoforo Colombo n°44 - 00147 Roma per quella convenzionale, entro e non oltre novanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
6. In caso di non corrispondenza fra la documentazione inviata in formato elettronico e quella in formato cartaceo, fa fede la seconda.

Articolo 7 - Condizioni di ricevibilità

1. Costituisce condizione di ricevibilità delle istanze di cofinanziamento il rispetto delle modalità di presentazione e della scadenza di cui all'articolo 6.
2. Il controllo delle condizioni di ricevibilità dei progetti pervenuti è svolto dal Servizio I.A.R. del Ministero dell'ambiente.

Articolo 8 - Valutazione dei progetti proposti

1. Successivamente al controllo di cui all'articolo 7, le istanze risultate ricevibili verranno esaminate in via preliminare ai fini dell'ammissibilità.
2. Costituiscono condizione di ammissibilità delle istanze di cofinanziamento:
 - a. l'appartenenza del soggetto proponente alla categoria di cui all'articolo 5;
 - b. l'appartenenza del progetto alle tipologie di cui all'articolo 2, comma 2 del presente decreto
 - c. l'istituzione, presso il comune, del mobility manager di area, limitatamente ai comuni di cui all'allegato III del decreto ministeriale 25 novembre 1994 e a quelli compresi nelle zone a rischio di episodi acuti di inquinamento atmosferico individuate dalle Regioni ai sensi dell'articolo 9 del decreto ministeriale 20 maggio 1991 recante criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria e dell'articolo 3 decreto ministeriale 20 maggio 1991 recante criteri per l'elaborazione dei Piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;
3. Le istanze risultate ammissibili saranno sottoposte a valutazione sulla base dei criteri di cui all'Allegato 3 punti 1 e 2.
4. Sulla base dei punteggi riportati a seguito delle valutazioni di cui al comma 3, saranno predisposte, per ciascuna delle aree di intervento di cui all'articolo 2, comma 2, le graduatorie utili per l'accesso al cofinanziamento.
5. La verifica della ammissibilità e la valutazione dei progetti ammessi sarà svolta dal Servizio I.A.R. del Ministero dell'ambiente, che si avvarrà della Commissione Tecnico-Scientifica del Ministero dell'ambiente.

Articolo 9 - Modalità di finanziamento e di revoca

1. Con decreto del direttore generale del Servizio I.A.R. si provvederà, entro i 30 giorni successivi alla scadenza dei termini di presentazione delle istanze, all'individuazione dei progetti da finanziare, nei limiti di cui all'articolo 4 e sulla base delle graduatorie di cui all'articolo 8 comma 4.
2. I progetti appartenenti a ciascuna delle aree di intervento di cui all'articolo 2, comma 2 saranno ammessi a cofinanziamento secondo l'ordine delle relative graduatorie, fino ad esaurimento delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 3, comma 2.
3. Nel caso in cui la somma complessiva necessaria al cofinanziamento dei progetti risultati finanziabili per ciascuna delle aree di intervento risulti inferiore a quella prevista all'articolo 3 comma 2, la somma eccedente sarà ripartita sulle altre aree di intervento.
4. Nel caso in cui più progetti appartenenti ad una stessa area di intervento ottengano dalla valutazione un pari punteggio e i fondi stanziati per quell'area di intervento non siano sufficienti a coprire l'intera somma richiesta per il loro cofinanziamento, la somma disponibile sarà ripartita tra essi in modo proporzionale al cofinanziamento cui avrebbero avuto diritto.
5. Nel caso in cui la somma rimasta disponibile, per ciascuna area di intervento, dopo aver coperto la cifra assegnata ai primi progetti della graduatoria non risulti sufficiente a coprire interamente il cofinanziamento spettante al progetto immediatamente successivo nella graduatoria medesima, il cofinanziamento sarà assegnato nella misura ridotta corrispondente all'importo rimasto disponibile.
6. L'importo assegnato a titolo di cofinanziamento sarà trasferito dal Servizio I.A.R. all'Ente proponente in due fasi:
 - a. la prima, di importo pari al 50% del progetto o dei progetti riconosciuti finanziabili dal decreto di cui al comma 1, entro trenta giorni dalla data di ricevimento del programma operativo di cui all'articolo 10;
 - b. la seconda, di importo pari al rimanente 50%, entro trenta giorni dalla data di ricevimento del rendiconto al sensi dell'articolo 158 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n°267, da presentarsi entro 1 anno dalla notifica del decreto di cui al comma 1.
7. Nel caso in cui dal programma operativo risulti che per la realizzazione del progetto è prevista una spesa complessiva inferiore a quella sulla cui base è stato assegnato il cofinanziamento del Ministero, quest'ultimo sarà diminuito in proporzione.
8. Nel caso in cui il progetto operativo non fosse presentato o non risulti conforme ai contenuti del progetto, il Ministero dell'ambiente provvederà alla revoca dei finanziamenti concessi.
9. I fondi recuperati ai sensi dei commi 7 e 8 verranno impiegati per finanziare gli interventi immediatamente successivi nella graduatoria relativa al progetto cui è stato ridotto o revocato il finanziamento.
10. Il rendiconto di cui all'articolo 158 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n°267 deve essere inviato, secondo le modalità ivi stabilite, al Servizio I.A.R. del Ministero dell'ambiente.

Articolo 10 - Programma operativo

1. Entro trenta giorni dalla notifica del decreto di cui all'articolo 8, comma 1, ai sensi dell'articolo 9, comma 6, lettera a), i soggetti proponenti devono trasmettere al Servizio I.A.R. del Ministero dell'ambiente il programma operativo della realizzazione dell'intervento finanziato. Tale programma deve essere corredato dalla documentazione amministrativa e contabile idonea a dimostrare, nel dettaglio, l'effettiva entità del costo sostenuto e da sostenere per la realizzazione del progetto finanziato.

Dm Ambiente (IAR) 20 dicembre 2000 (incentivi per car sharing)

Ministero dell'ambiente - Servizio Inquinamento Atmosferico e Rischi industriali

Decreto 20 dicembre 2000
(Gazzetta ufficiale 5 aprile 2001 n°80)

Incentivi ai Comuni per il programma nazionale car sharing.

Visti i Regi decreti: 18 novembre 1923, n°2440 e 23 maggio 1924, n°827 e successive modificazioni ed integrazioni;
Vista la legge 5 agosto 1978 n°468 e successive modificazioni ed integrazioni, relativa alla riforma di alcune norme di contabilità generale dello Stato in materia di bilancio;
Vista la legge 8 luglio 1986, n°349, che ha istituito il Ministero dell'ambiente e ne ha definito le funzioni;
Vista la legge 3 marzo 1987, n°59, recante modifiche ed integrazioni alla legge suddetta ampliando e precisando le competenze attribuite al Ministero dell'ambiente con riferimento ai diversi settori della tutela ambientale;
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1992, n°309, recante regolamento per l'organizzazione del Servizio per la tutela delle acque, la disciplina dei rifiuti, il risanamento del suolo e la prevenzione dell'inquinamento di natura fisica e del Servizio per l'inquinamento atmosferico, acustico e per le industrie a rischio del Ministero dell'ambiente;
Vista la legge 15 gennaio 1994, n°65 con cui è stata ratificata la convenzione quadro sui cambiamenti climatici e il relativo Protocollo redatto a Kyoto, nonché le delibere CIPE in data 3 dicembre 1997 e 18 novembre 1998, con cui sono state individuate le linee guida per la predisposizione dei programmi attuativi degli impegni derivanti dal Protocollo;
Visto il decreto legislativo 7 agosto 1997, n°279 concernente l'individuazione delle unità previsionali di base del bilancio dello Stato, il riordino del sistema di tesoreria unica e la ristrutturazione del rendiconto generale dello Stato;
Vista la legge 8 ottobre 1997, n°344, che ha ampliato e precisato le competenze attribuite al Ministero dell'ambiente con riferimento ai diversi settori della tutela ambientale;
Vista la legge 15 marzo 1997, n°59;
Vista la legge 4 novembre 1997, n°413, concernente la protezione dal benzene;
Premesso che si definisce come car sharing un sistema di servizio di mobilità complementare al Trasporto Pubblico Locale in cui le autovetture sono destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso e ai chilometri percorsi e che assume pertanto un ruolo nell'ampliamento della gamma di prodotti di mobilità multimodale a disposizione degli Enti locali;
Visto il decreto interministeriale del 27 marzo 1998 (pubblicato nella Gazzetta ufficiale - Serie Generale - n°179 del 3 agosto 1998) con cui è stato affidato agli Enti locali il compito di progettare e realizzare servizi di car sharing e di taxi collettivo e di organizzare l'ufficio del mobility manager di area, cui affidare l'incarico di coordinare i piani degli spostamenti casa-lavoro, elaborati dal mobility manager aziendali; e con cui è stato disposto l'obbligo, per le Pubbliche Amministrazioni, di prevedere una quota di veicoli a minimo impatto ambientale nel rinnovo annuale del proprio parco veicolare.
Vista la legge 9 dicembre 1998, n°426, che ha integrato talune disposizioni della legge 344/1997, rifinanziando le attività ivi previste;
Visto il decreto legislativo 17 marzo 1998, n°112;
Visto il decreto interministeriale in data 28 maggio 1999 (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n°174 del 27 luglio 1999), con cui sono stati stabiliti i criteri di erogazione dei contributi previsti dall'articolo 4, comma 19, dalla citata legge 426/1998;
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 1999, n°549, recante il regolamento per l'organizzazione delle strutture di livello dirigenziale del Ministero dell'ambiente, registrato alla Corte dei Conti il 3 marzo 2000 e pubblicato sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana n°67, in data 21 marzo 2000;
Visto il d.lgs. 4 agosto 1999, n°351, con cui è stata recepita la direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente;
Visto il decreto del Ministero dell'ambiente del 21 aprile 1999, n°163 - recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione delle emissioni della circolazione (Pubblicato nella Gazzetta ufficiale - Serie generale -, n°135 del 11 giugno 1999), che stabilisce che i Sindaci dei Comuni oggetto del decreto devono provvedere all'effettuazione della valutazione della qualità dell'aria ed alla predisposizione di un rapporto annuale;
Visto il decreto legislativo 18 agosto 2000, n°267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali" Supplemento ordinario n°162/L (Gazzetta n°227 del 28 settembre 2000);

Visto il decreto del Ministero dell'ambiente 495/99/SIAR, del 27 novembre 1999, con cui sono stati impegnati 8 mld per la realizzazione di un unico progetto nazionale coordinato ed integrato fra le 8 città che avevano presentato progetti locali di servizi di car sharing, in attuazione del decreto interministeriale del 27 marzo 1998;

Visto il Protocollo di intesa del 26 gennaio 2000, tra il Ministero dell'ambiente ed i Comuni, per la realizzazione di un programma nazionale che garantisca la gestione coordinata ed integrata dei servizi locali di car sharing, coerentemente con gli indirizzi determinati dal Ministero dell'ambiente, che è stato sottoscritto dagli 8 Comuni che avevano presentato un progetto locale di car sharing, ai sensi del decreto interministeriale del 27 marzo 1998 e da altri 6 Comuni, interessati a partecipare allo sviluppo del programma nazionale di car sharing.

Considerato che, al fine di rendere operativo il Protocollo di intesa citato, i 14 Comuni firmatari hanno costituito ICS - Iniziativa Car Sharing, sotto forma di ufficio comune regolato da convenzione ai sensi dell'articolo 24 della L. 142/90.

Visti: l'atto costitutivo di ICS - Iniziativa Car Sharing e la convenzione che i 14 Comuni hanno approvato per rendere operativo il Protocollo di Intesa con il Ministero dell'Ambiente; il regolamento per il funzionamento di ICS; il piano di dettaglio; gli standard di servizio ed i criteri per l'utilizzo del contributo ricevuto dal Ministero dell'Ambiente, documenti approvati dalla Conferenza degli Assessori di ICS che si è tenuta a Modena l'11 settembre 2000 e trasmessi al Ministero dell'ambiente.

Visto il decreto del Ministero dell'ambiente n°764/2000/SIAR del 19 luglio 2000 con cui è stato trasferito al Comune di Modena, capofila della convenzione fra i 14 Comuni che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 26 novembre 2000, il contributo di 8 mld per il finanziamento di ICS - Iniziativa Car Sharing;

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente GAB/DEC/0099/2000, in data 21 settembre 2000, registrato dalla Corte dei Conti in data 24 ottobre 2000, con cui sono state assegnate al Direttore del Servizio I.A.R. le risorse per il finanziamento di interventi di promozione della mobilità sostenibile nelle aree urbane;

Viste le proposte di attuazione dei predetti interventi, presentate dal Direttore del Servizio inquinamento atmosferico, acustico e rischi industriali;

Considerato che, il Ministero intende promuovere progetti rivolti alla realizzazione:

- di interventi radicali finalizzati alla riduzione dell'impatto ambientale e dei consumi energetici derivanti dal traffico urbano tramite l'attuazione di politiche (la realizzazione di progetti) di mobilità sostenibile;
- di politiche e di interventi strutturali e permanenti volti alla modifica degli attuali comportamenti che privilegiano l'uso individuale dei mezzi di trasporto;

Considerato che occorre procedere all'assegnazione delle risorse finanziarie necessarie all'attuazione dei programmi così definiti, ai sensi dell'articolo 14 del d.lgs. 29/1993 e successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la legge 23 dicembre 1999, n°489, concernente il Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 ed il Bilancio pluriennale dello Stato per il triennio 2000-2002 ed in particolare la tabella relativa allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'ambiente;

Visto il decreto del Ministro del tesoro 28 dicembre 1999 di ripartizione in capitoli delle Unità Previsionali di Base per l'anno finanziario 2000;

Decreta

Articolo 1 - Finalità ed aree di intervento

1. Con il presente decreto si promuove l'integrazione ed il completamento del progetto per la realizzazione di un sistema coordinato ed integrato di servizi locali di car sharing, finalizzato, insieme ad altri interventi, alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano tramite l'attuazione di politiche di mobilità sostenibile, già previsto e finanziato nel quadro del progetto nazionale realizzato attraverso ICS - Iniziativa Car Sharing, con capofila il Comune di Modena.
2. Per la realizzazione del progetto nazionale Car Sharing, ICS ha già adempiuto agli impegni previsti dal decreto di finanziamento e sta provvedendo alla attivazione del servizio nelle città aderenti. Va inoltre evidenziato che il Protocollo di Intesa del 26 gennaio 2000 è stato sottoscritto, oltre che dalle otto città che avevano presentato progetti ai sensi del Dm 27 marzo 1998, anche da sei città, che hanno proposto l'istituzione di servizi locali di Car Sharing.
3. Dopo la firma del Protocollo di intesa, inoltre, anche altre città hanno chiesto di poter aderire a ICS ed utilizzare i servizi messi a disposizione da ICS attraverso l'utilizzo dei fondi del Ministero dell'ambiente.

Articolo 2 - Impegno Finanziario

Per le finalità di cui all'articolo 1, sono impegnate a favore di ICS, con capofila il Comune di Modena, risorse finanziarie pari a 10.000 milioni di lire a valere sul capitolo 7082 del Ministero dell'ambiente per l'anno finanziario 2000.

Articolo 3 - Modalità attuative

Considerato che, il finanziamento attribuito dal Ministero dell'ambiente a ICS, con il decreto 764/2000/SIAR, era definito in base agli otto progetti presentati in attuazione del decreto interministeriale del 27 marzo 1998 e considerato che, attualmente, fanno parte di ICS 14 Comuni mentre altri stanno perfezionando le procedure per la sottoscrizione del Protocollo di Intesa con il Ministero dell'ambiente e l'approvazione della Convenzione per l'adesione a ICS, si

rende pertanto necessario integrare le risorse da destinare allo sviluppo di un sistema coordinato ed integrato di servizi locali di car sharing, gestito attraverso ICS, con capofila il Comune di Modena.

Tali ulteriori risorse saranno utilizzate secondo le regole che ICS ha approvato e comunicato al Ministero dell'ambiente. Ad integrazione del contributo impegnato e già erogato con il decreto del Ministero dell'ambiente n°764/2000/SIAR del 19 luglio 2000, le risorse di cui all'articolo 2 sono impegnate a favore di ICS - Iniziativa Car Sharing, convenzione fra Comuni, con capofila il Comune di Modena.

Articolo 4 - Modalità di erogazione

Le risorse di cui all'articolo 3 saranno erogate a favore di ICS, con capofila il Comune di Modena, una volta che ICS abbia dimostrato di avere utilizzato, per la realizzazione dei progetti indicati nel piano di dettaglio approvato e per l'attivazione dei servizi di supporto ai progetti locali di car sharing previsti dallo stesso piano di dettaglio, almeno l'80% delle risorse attualmente attribuite attraverso il decreto 764/2000/SIAR. Le risorse di cui all'articolo 4 saranno trasferite ad ICS, con capofila il Comune di Modena, previa presentazione del rendiconto, come previsto dall'articolo 158 del T.U., legge 267 del 18 agosto 2000. In generale si applicano le norme di cui all'articolo 158 del Testo Unico, legge 267 del 18 agosto 2000. La valutazione dei progetti presentati e delle attività svolte da ICS sarà effettuata dal Servizio I.A.R. del Ministero dell'Ambiente.

Dm Ambiente (IAR) 20 dicembre 2000 (mobility management)

Ministero dell'ambiente - Servizio Inquinamento Atmosferico e Rischi industriali

Decreto 20 dicembre 2000

(Gazzetta ufficiale 5 aprile 2001, n°80)

Finanziamento ai Comuni per il governo della domanda di mobilità (mobility management).

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

Vista la legge 3 marzo 1987, n°59, recante modifiche ed integrazioni alla legge suddetta, ampliando e precisando le competenze attribuite al Ministero dell'ambiente con riferimento ai diversi settori della tutela ambientale;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 19 giugno 1987, n°306, recante regolamento per l'organizzazione del Ministero dell'ambiente;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1992, n°309, recante regolamento per l'organizzazione del Servizio per la tutela delle acque, la disciplina dei rifiuti, il risanamento del suolo e la prevenzione dell'inquinamento di natura fisica e del Servizio per l'inquinamento atmosferico, acustico e per le industrie a rischio del Ministero dell'ambiente;

Vista la legge 8 ottobre 1997, n°344, che ha ampliato e precisato le competenze attribuite al Ministero dell'Ambiente con riferimento ai diversi settori della tutela ambientale;

Vista la legge 9 dicembre 1998, n°426, che ha integrato talune disposizioni della legge 344/1997, rifinanziando le attività ivi previste;

Vista la legge 15 marzo 1997, n°59;

Visto il decreto legislativo 17 marzo 1998, n°112;

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della sanità in data 20 maggio 1991 (pubblicato sulla G.U. n°126 del 31/5/1991) recante "Criteri per l'elaborazione dei piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria", con cui, all'articolo 3, comma 2, lett. d), si dispone che le Regioni individuino zone particolarmente inquinate o caratterizzate da specifiche esigenze di carattere ambientale;

Visto il decreto interministeriale in data 28 maggio 1999 (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale n°174 del 27 luglio 1999), con cui sono stati stabiliti i criteri di erogazione dei contributi previsti dall'articolo 4, comma 19, dalla citata legge 426/1998;

Visto il decreto legislativo 4 agosto 1999, n°351, con cui è stata recepita la direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente;

Vista la legge 15 gennaio 1994, n°65 con cui è stata ratificata la convenzione quadro sui cambiamenti climatici e il relativo Protocollo redatto a Kyoto, nonché le delibere CIPE, in data 3 dicembre 1997 e 18 novembre 1998, con cui sono state individuate le linee guida per la predisposizione dei programmi attuativi degli impegni derivanti dal Protocollo;

Vista la legge 4 novembre 1997, n°413, concernente la protezione dal benzene;

Visto il decreto interministeriale del 27 marzo 1998 (pubblicato nella Gazzetta ufficiale - Serie Generale - n°179 del 3 agosto 1998) con cui è affidato agli Enti locali il compito di progettare e realizzare servizi di car sharing e di taxi collettivo e di organizzare una struttura di supporto e coordinamento tra responsabili della mobilità aziendale e le Amministrazioni comunali e con cui si dispone l'obbligo, per le Pubbliche Amministrazioni, di prevedere una quota di veicoli a minimo impatto ambientale nel rinnovo annuale del proprio parco veicolare.

Visto il decreto del Ministero dell'ambiente del 21 aprile 1999, n°163 - recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari, in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione delle emissioni della circolazione (Pubblicato nella Gazzetta ufficiale - Serie generale - n°135 dell'11 giugno 1999), che stabilisce che i Sindaci dei Comuni oggetto del decreto debbano provvedere all'effettuazione della valutazione della qualità dell'aria e alla predisposizione di un rapporto annuale;

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente del 25 gennaio 2000, (pubblicato nella Gazzetta ufficiale - Serie Generale - n°33 del 10 febbraio 2000) con il quale è stato definito un programma di cofinanziamento a supporto dell'iniziativa "Domeniche ecologiche", durante le quali nei Comuni che hanno aderito è stato interdetto il traffico privato;

Visto il decreto legislativo, 18 agosto 2000, n°267, "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" Supplemento Ordinario n°162/L (Gazzetta n°227 del 28 settembre 2000);

Considerato che, il Ministero intende promuovere progetti volti alla realizzazione di interventi radicali finalizzati alla riduzione dell'impatto ambientale e dei consumi energetici derivanti dal traffico urbano, tramite l'attuazione di politiche (la realizzazione di progetti) di mobilità sostenibile, di politiche e di interventi strutturali e permanenti volti alla modifica degli attuali comportamenti che privilegiano l'uso individuale dei mezzi di trasporto.

Considerata la necessità di integrare il decreto del Ministero dell'ambiente del 27 marzo 1998 - che, all'articolo 3, comma 3 prevede l'istituzione, da parte dei Comuni, di una struttura di supporto e coordinamento tra responsabili della mobilità aziendale che mantenga i collegamenti con le amministrazioni comunali e le aziende di trasporto - allo

scopo di ridurre in modo strutturale e permanente l'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane attraverso interventi per la gestione della domanda di mobilità;

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente GAB/DEC/0099/2000, in data 21 settembre 2000, registrato dalla Corte dei Conti in data 24 ottobre 2000, con cui sono state assegnate al Direttore del Servizio I.A.R. le risorse per il finanziamento di interventi di promozione della mobilità sostenibile nelle aree urbane;

Viste le proposte di attuazione dei predetti interventi, presentate dal Direttore del Servizio inquinamento atmosferico, acustico e rischi industriali;

Considerato che occorre procedere all'assegnazione delle risorse finanziarie necessarie all'attuazione dei programmi così definiti, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 29/1993 e successive modificazioni ed integrazioni;

Vista la legge 23 dicembre 1999, n°489, d'approvazione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000;

Visto il decreto del Ministro del tesoro, 28 dicembre 1999, di ripartizione in capitoli delle Unità Previsionali di Base per l'anno finanziario 2000;

Decreta

Articolo 1 - Finalità e Struttura di supporto

1. Con il presente decreto s'intende promuovere la realizzazione d'interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità, delle persone e delle merci, finalizzati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile.

Per il raggiungimento di tali obiettivi e l'attuazione delle politiche necessarie, ad integrazione del decreto del Ministero dell'ambiente 27 marzo 1998, la si stabilisce che tale struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale, che mantenga i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto (articolo 3, comma 3), faccia capo alla figura del Mobility Manager di Area, che ha, tra l'altro, il compito di:

- promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo presso le aziende e gli Enti interessati ai sensi del decreto;
 - assistere le aziende nella redazione dei PSCL (Piani degli Spostamenti Casa Lavoro);
 - favorire l'integrazione tra i PSCL e le politiche dell'Amministrazione Comunale in una logica di rete e di interconnessione modale;
 - verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi, con sistemi di trasporto complementari ed innovativi, per garantire l'intermodalità e l'interscambio, e l'utilizzo anche della bicicletta e/o di servizi di noleggio di veicoli elettrici e/o a basso impatto ambientale
 - favorire la diffusione e sperimentazione di servizi di taxi collettivo, di Car-Pooling e di Car-Sharing;
 - fornire supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi e incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;
 - promuovere la diffusione di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale;
 - monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare.
2. Sono ammessi al cofinanziamento, con le modalità di cui al successivo articolo 5, i progetti presentati da Comuni e/o forme associative di comuni - previste dal Capo V del decreto legislativo, n°267 del 17 agosto 2000, di cui al successivo articolo 4 e/o dalle Province su delega dei Comuni interessati - pertinenti alla realizzazione, integrazione o completamento di interventi relativi agli spostamenti casa-scuola-lavoro, previsti dai piani predisposti dai mobility manager aziendali ed approvati dal mobility manager di area, anche attraverso il supporto alla gestione sperimentale di servizi di trasporto aggiuntivi a quelli eventualmente già esistenti, innovativi e integrativi o complementari ai servizi del TPL, che sostituiscano gli spostamenti individuali motorizzati.
 3. Ad integrazione di quanto previsto dal decreto interministeriale del 28 marzo 1998, potranno essere presentati piani degli spostamenti casa-lavoro o piani per la gestione della domanda di mobilità riferiti ad aree industriali, artigianali, commerciali, di servizi, poli scolastici e sanitari o aree che ospitano, in modo temporaneo o permanente, manifestazioni ad alta affluenza di pubblico.
 4. Nel caso delle aree di cui al comma 3, che ricadano nel territorio di più comuni, potranno essere finanziati, sia la costituzione di uno specifico ufficio del mobility manager dell'area, sia i progetti che saranno proposti dal mobility manager aziendali. L'ufficio del mobility manager d'area potrà essere costituito anche tra più Enti o potranno delegarne le funzioni ad uno di essi.

Articolo 2 - Disponibilità finanziarie

Per le finalità di cui all'articolo 1, sono impegnate risorse finanziarie pari a 30.000 milioni di lire, a valere sul capitolo 7082 del Ministero dell'ambiente, per l'anno finanziario 2000.

Articolo 3 - Limiti di cofinanziamento

1. Per quanto previsto dall'articolo 1, del presente decreto, la percentuale massima di cofinanziamento da parte del Ministero dell'ambiente è pari al 50% del costo complessivo dei progetti. La restante parte dovrà essere messa a disposizione a livello locale, con la partecipazione delle aziende interessate.
2. I Comuni non previsti dall'articolo 3 comma 3 del decreto Ministero ambiente del 27 marzo 1998, possono costituire, in presenza dei presupposti, di cui all'articolo 1, comma 3 del presente decreto, la struttura del mobility manager di area, di cui all'articolo 1, comma 4, che potrà essere finanziata fino a un massimo del: 80%, per il primo anno e 40% per il secondo.
3. Per il funzionamento delle strutture di supporto, già attivate dall'articolo 3 comma 3 del decreto del Ministero dell'ambiente del 27 marzo 1998, potrà essere concesso, da parte del Ministero un ulteriore contributo, pari al 40% delle spese di funzionamento.
4. Nel costo complessivo del progetto non sono computabili le spese sostenute anteriormente alla data del presente decreto.
5. I contributi previsti dal presente decreto potranno essere utilizzati ad integrazione di progetti già finanziati da altri strumenti, regionali, nazionali o comunitari, qualora tale integrazione sia consentita dai predetti strumenti di finanziamento. In questo caso, con la quota integrativa del Ministero dell'ambiente, il valore totale del contributo pubblico non dovrà superare il 50% del costo totale del progetto.

Articolo 4 - Soggetti beneficiari

Possono presentare istanza di cofinanziamento, i seguenti soggetti:

- Comuni e le associazioni di Comuni, - previste dal Capo V del decreto legislativo n°267 del 17 agosto 2000
- le Province, su delega dei Comuni interessati.

Articolo 5 - Presentazione delle istanze

1. Ciascuno dei soggetti, di cui all'articolo 4, dovrà trasmettere un'unica istanza dei progetti di cui si richiede il cofinanziamento, sottoscritta dal legale rappresentante dell'Ente, di un suo delegato o dal funzionario responsabile.
2. Tale istanza dovrà essere corredata dalla compilazione del modulo come previsto all'Allegato 1 al presente decreto;
3. Il modulo e le istruzioni di cui al comma 2 del presente articolo, sono disponibili in formato elettronico presso il sito <http://www.minambiente.it>
4. Le istanze di cofinanziamento, corredate della documentazione di cui ai commi 2 e 3 precedenti, dovranno pervenire al Ministero dell'ambiente - Servizio per l'Inquinamento Atmosferico e Acustico e Rischi Industriali, sia in formato elettronico, che in formato cartaceo agli indirizzi: mobilitym.siar@minamb.it, per la posta elettronica, e Via Cristoforo Colombo n°44 - 00147 Roma, per quella convenzionale, a partire dalla pubblicazione di apposito avviso nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana;
5. Le istanze saranno esaminate in base alla data di presentazione.
6. In caso di non corrispondenza fra la documentazione inviata in formato elettronico e quella in formato cartaceo, farà fede la seconda.

Articolo 6 - Condizioni di ricevibilità

1. Costituisce condizione di ricevibilità delle istanze di cofinanziamento il rispetto delle modalità di presentazione e delle scadenze di cui all'articolo 5.
2. Il controllo delle condizioni di ricevibilità dei progetti pervenuti sarà svolto dal Servizio Inquinamento Atmosferico e Rischi Industriali del Ministero dell'Ambiente.

Articolo 7 - Valutazione dei progetti proposti

1. Al fini dell'ammissibilità, tutte le istanze pervenute saranno esaminate in via preliminare. Costituiscono condizione di ammissibilità delle istanze di cofinanziamento:
 - a. l'istituzione, presso il comune, dell'ufficio del mobility manager di area, limitatamente ai comuni di cui all'allegato III del D.m. 25 novembre 1994 e a quelli inclusi negli elenchi regionali delle zone particolarmente inquinate o caratterizzate da specifiche esigenze di carattere ambientale di cui all'articolo 3, comma 2, lettera d), del decreto del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero della sanità in data 20 maggio 1991;
 - b. l'istituzione di almeno il 50% dei mobility manager aziendali e la presentazione di almeno il 5% dei piani degli spostamenti casa-lavoro, da parte delle aziende individuate, nei casi previsti dall'art. 3, comma 1 del D.m. 27 marzo 1998;
2. Le istanze ammissibili, per l'accesso al cofinanziamento, saranno valutate sulla base dei criteri di cui all'Allegato II punti 1 e 2 al presente decreto;
3. La verifica della ammissibilità e la valutazione dei progetti ammessi sarà svolta dal Servizio Inquinamento Atmosferico e Rischi Industriali del Ministero dell'ambiente, che potrà avvalersi anche della Commissione Tecnico- Scientifica del Ministero stesso.

Articolo 8 - Modalità di finanziamento e di revoca

1. Per i progetti finanziabili ai sensi del presente decreto il Ministero dell'ambiente assegnerà un cofinanziamento nella misura massima indicata nell'articolo 3 del presente decreto.
2. Il Ministero dell'ambiente determinerà la percentuale di cofinanziamento assegnabile ai singoli progetti sulla base della valutazione della qualità dei progetti presentati, che saranno finanziati sino ad esaurimento dei fondi di cui all'art. 2 del presente decreto.
3. L'importo assegnato a titolo di cofinanziamento sarà trasferito, con decreto del Direttore Generale, dal Servizio Inquinamento Atmosferico e Rischi Industriali all'Ente proponente in tre fasi:
 - a. la prima, di importo pari al 30% del progetto o dei progetti riconosciuti finanziabili, entro sessanta giorni dalla data di presentazione dell'istanza;
 - b. la seconda, di importo pari al 50%, al ricevimento del programma operativo di dettaglio, comprensivo del piano finanziario, da presentarsi entro trenta giorni dalla notifica del decreto di cui al presente comma 3, lettera a);
 - c. la terza, a saldo, a presentazione del rendiconto delle iniziative promosse e dei servizi attivati e previa verifica dell'effettiva riduzione degli spostamenti motorizzati, ottenuti nell'area territoriale di riferimento del progetto.
4. Il rendiconto, di cui all'articolo 158 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n°267, dovrà essere inviato al Servizio Inquinamento Atmosferico e Rischi Industriali secondo le modalità stabilite dal Servizio stesso;
5. Nel caso in cui la corrispondenza del progetto con il programma operativo, di cui alla lettera b) del comma 3 non fosse riscontrata, il Ministero dell'ambiente provvederà alla revoca dei finanziamenti concessi.
6. I fondi recuperati, ai sensi del comma 5, saranno impiegati per finanziare altri interventi.