



Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
di concerto con
Il Ministro dell'economia e delle finanze

VISTO l'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, che al comma 1 istituisce, a decorrere dall'anno 2013, il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario (di seguito "Fondo nazionale");

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 26 giugno 2013, n. 148, come modificato dai successivi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 dicembre 2015 e 26 maggio 2017, con il quale sono stati definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle Regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo nazionale;

VISTO l'articolo 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, che ha modificato i criteri di riparto del Fondo nazionale a decorrere dall'anno 2020;

CONSIDERATO che lo stanziamento a valere sul capitolo 1315 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è complessivamente pari a 4.989.554.000,00 euro per l'anno 2022, 5.093.554.000 euro per l'anno 2023 e 5.180.554.000 euro per l'anno 2024;

CONSIDERATO che l'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, ha disposto che *"al fine di contrastare gli effetti negativi causati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 sull'equilibrio economico del contratto di servizio per lo svolgimento del trasporto pubblico locale acqueo nella città di Venezia, in relazione all'assoluta specificità in termini di costi e modalità di svolgimento del medesimo servizio, e al fine di garantire la continuità territoriale con le isole della laguna e l'accessibilità e la mobilità nel centro storico tenuto conto della particolare conformazione geomorfologica della città antica, è autorizzata la spesa nel limite di 15 milioni di euro per l'anno 2022, 19 milioni di euro per l'anno 2023 e 6 milioni di euro per l'anno 2024, al fine di sostenere il servizio di trasporto urbano di navigazione lagunare della città di Venezia"*;

CONSIDERATO, pertanto, che lo stanziamento del Fondo nazionale sul citato capitolo 1315 finalizzato al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, al netto dell'assegnazione al trasporto pubblico locale acqueo nella città di Venezia di cui al precedente capoverso, è di 4.974.554.000,00 euro per l'anno 2022, 5.074.554.000 euro per l'anno 2023 e 5.174.554.000 euro per l'anno 2024 e che tale stanziamento è comprensivo degli importi autorizzati dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234 (Legge di bilancio per l'esercizio 2022 e per il triennio 2022-2024), ai



sensi di quanto disposto dall'articolo 21, comma 2-ter, della legge n. 196 del 2009, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 200 milioni di euro per l'anno 2023 e 300 milioni di euro per l'anno 2024;

VISTO il decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, recante “*Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*”, che, all'articolo 8, comma 5, ha modificato l'importo del Fondo nazionale da destinare alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 ed ha previsto che “*per lo svolgimento delle attività di cui al comma 3, per l'implementazione e lo sviluppo della banca dati dell'Osservatorio, nonché per il conferimento degli incarichi di cui al comma 4, all'articolo 27, comma 2, lettera e-bis), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, le parole: «dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo» sono sostituite dalle seguenti: «dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo e, comunque, nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui*”;

CONSIDERATO che il comma 6 dell'articolo 8 del predetto decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, ha previsto, limitatamente agli anni 2022, 2023 e 2024, al fine di promuovere la sperimentazione di servizi di *sharing mobility*, che una quota pari allo 0,3 per cento del Fondo nazionale sia destinata al finanziamento di specifici progetti individuati con uno o più decreti adottati dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (ora Ministro della infrastrutture e dei trasporti) di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze previa intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

CONSIDERATO che il successivo comma 7 dell'articolo 8, nel definire la nuova ripartizione delle risorse stanziare per l'esercizio 2022 sul Fondo nazionale, stabilisce, tra l'altro alla lettera c) che le risorse da destinare alle finalità di cui al precedente comma 6 ammontano a euro 14.923.662,00;

RITENUTO opportuno procedere alla ripartizione delle risorse autorizzate per il finanziamento dei progetti destinati a promuovere i servizi di *sharing mobility* con uno specifico provvedimento di ripartizione del Fondo nazionale al fine di consentire, già dal quarto trimestre 2022, l'implementazione di progetti già attivati rispondenti ai criteri fissati con il presente provvedimento o l'attivazione dei progetti sperimentali;

RITENUTO necessario procedere al finanziamento dei progetti in argomento in modo uniforme sull'intero territorio nazionale al fine di verificare gli effetti della “sperimentazione” in ogni Regione finanziata dal Fondo nazionale;

TENUTO CONTO che i servizi di *sharing mobility* sono complementari ai servizi di trasporto pubblico locale;

CONSIDERATO che, al fine di dare applicazione al disposto del citato articolo 8, comma 6, si ritiene opportuno individuare i progetti da ammettere a finanziamento tramite le Regioni, in quanto enti territoriali competenti per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale di cui i servizi oggetto dei progetti medesimi sono complementari;

CONSIDERATO, pertanto, necessario che le Regioni individuino i progetti dei servizi di *sharing mobility* da ammettere a finanziamento previa istruttoria con gli enti coinvolti nella programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale complementari ai servizi medesimi;



CONSIDERATO, altresì, opportuno che per l'attuazione dei progetti in argomento le Regioni possano avvalersi, quali soggetti attuatori, delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale complementari ai servizi di *sharing mobility* oggetto di finanziamento;

RITENUTO, al fine di una uniforme sperimentazione dei progetti di *sharing mobility* a livello nazionale, procedere ad una ripartizione tra le Regioni in argomento delle risorse stanziare utilizzando le percentuali di accesso al Fondo nazionale di cui al citato DPCM 11 marzo 2013;

RITENUTO opportuno definire, con il presente provvedimento, le procedure da adottare per la ripartizione dei fondi autorizzati per il finanziamento dei progetti destinati a promuovere i servizi di *sharing mobility*, anche per gli anni 2023 e 2024, al fine di semplificare le procedure di ripartizione del Fondo nazionale per i medesimi anni;

CONSIDERATO, necessario indicare i criteri che le Regioni in argomento, nell'ambito della propria discrezionalità di programmazione, possono adottare al fine di utilizzare sul proprio territorio le risorse loro assegnate per il finanziamento dei progetti di cui trattasi;

RITENUTO opportuno definire tali criteri tenendo conto della stretta complementarità tra i servizi di *sharing mobility* ed i servizi di trasporto pubblico locale e regionale;

VISTA la Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (2016/C 262/01) e, in particolare

- i paragrafi 6 e ss. in tema di nozione di impresa ed attività economica;
- il paragrafo n. 70 che stabilisce le fattispecie di assenza del vantaggio nell'ipotesi in cui la misura di finanziamento sia destinata a compensare gli oneri riconducibili alla gestione di un Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG);

CONSIDERATO che il principio di “non arrecare un danno significativo” è definito, ai sensi dell'art. 2, comma 1, punto 6), del Regolamento (UE) 2021/21, come segue: “non sostenere o svolgere attività economiche che arrecano un danno significativo all'obiettivo ambientale, ai sensi, ove pertinente, dell'art. 17 del Regolamento UE 2020/852;

CONSIDERATO che lo stanziamento triennale può produrre effetti più significativi se destinato a progetti aventi la medesima durata temporale;

CONSIDERATO necessario che le Regioni entro 180 giorni dall'efficacia del presente provvedimento comunichino l'elenco dei progetti ammessi a contributo specificando per ciascun progetto il soggetto beneficiario, l'entità del contributo, la tipologia del servizio, il cronoprogramma della spesa sulle annualità di riferimento e la rispondenza del progetto ai criteri uniformi definiti con il medesimo provvedimento;

CONSIDERATO altresì opportuno subordinare l'erogazione delle risorse assegnate per gli anni 2023 e 2024 alla comunicazione di cui sopra;

VISTA l'intesa in Conferenza Unificata sancita nella seduta del 14 dicembre 2022;

DECRETA



Art. 1
(Ripartizione delle risorse)

1. Le risorse destinate, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, al finanziamento dei progetti destinati a promuovere i servizi di *sharing mobility*, pari per l'esercizio 2022 ad euro 14.923.662,00, sono ripartite tra le Regioni come indicato nella tabella di seguito riportata.

TABELLA 1	Percentuali di riparto	Risorse da erogare alle Regioni per i servizi di <i>sharing mobility</i>
		2022
ABRUZZO	2,69%	401.406,37
BASILICATA	1,55%	231.293,63
CALABRIA	4,28%	638.668,87
CAMPANIA	11,07%	1.651.884,19
EMILIA ROMAGNA	7,38%	1.101.256,13
LAZIO	11,67%	1.741.417,21
LIGURIA	4,08%	608.824,53
LOMBARDIA	17,36%	2.590.488,67
MARCHE	2,17%	323.811,08
MOLISE	0,71%	105.947,41
PIEMONTE	9,83%	1.466.849,29
PUGLIA	8,09%	1.207.203,54
TOSCANA	8,83%	1.317.627,59
UMBRIA	2,03%	302.920,05
VENETO	8,27%	1.234.063,44
TOTALE	100,00%	14.923.662,00

2. Gli importi di cui al comma 1 sono impegnati ed erogati in favore di ciascuna Regione con successivi provvedimenti dirigenziali a seguito della registrazione da parte degli organi di controllo del presente decreto.
3. Per gli anni 2023 e 2024 le quote del Fondo nazionale destinate, ai sensi del citato articolo 8, comma 6, al finanziamento dei progetti volti a promuovere i servizi di *sharing mobility*, ottenute applicando una quota pari allo 0,3 per cento allo stanziamento di ciascun anno, sono pari a 15.223.662 euro per l'anno 2023 e 15.523.662 euro per l'anno 2024.
4. Le risorse di cui al comma 3 sono ripartite con le medesime percentuali di cui al comma 1, come indicato nelle tabelle di seguito riportate. Gli importi di cui al presente comma saranno impegnati ed erogati in favore di ciascuna Regione a seguito dell'emanazione dei decreti di riparto del Fondo nazionale per gli anni 2023 e 2024.



TABELLA 2	Percentuali di riparto	Risorse da erogare alle Regioni per i servizi di sharing mobility	
		2023	2024
ABRUZZO	2,69%	409.475,56	417.544,75
BASILICATA	1,55%	235.943,17	240.592,70
CALABRIA	4,28%	651.507,58	664.346,30
CAMPANIA	11,07%	1.685.090,87	1.718.297,55
EMILIA ROMAGNA	7,38%	1.123.393,92	1.145.531,70
LAZIO	11,67%	1.776.423,71	1.811.430,21
LIGURIA	4,08%	621.063,30	633.302,08
LOMBARDIA	17,36%	2.642.563,47	2.694.638,26
MARCHE	2,17%	330.320,43	336.829,78
MOLISE	0,71%	108.077,19	110.206,98
PIEMONTE	9,83%	1.496.336,34	1.525.823,39
PUGLIA	8,09%	1.231.471,11	1.255.738,68
TOSCANA	8,83%	1.344.114,94	1.370.602,29
UMBRIA	2,03%	309.009,44	315.098,83
VENETO	8,27%	1.258.870,96	1.283.678,48
TOTALE	100,00%	15.223.662,00	15.523.662,00

Art. 2
(Procedura di
assegnazione e utilizzo dei contributi)

1. Le Regioni provvedono ad individuare, previa istruttoria con gli enti competenti per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale interessati, i progetti da ammettere a contributo avvalendosi delle risorse di cui all'articolo 1.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, entro 180 giorni dall'efficacia del presente provvedimento, ricevono dalle Regioni, ai fini del monitoraggio, l'elenco dei progetti ammessi a contributo in cui devono essere specificati per ciascun progetto i soggetti beneficiari, l'entità del contributo, la tipologia del servizio, la rispondenza del progetto ai criteri di cui al successivo articolo 3, nonché il cronoprogramma della spesa sulle annualità di riferimento.
3. Qualora il valore dei progetti sia inferiore al contributo assegnato, le Regioni sono tenute a versare, con le medesime modalità di cui al comma 6, entro i successivi trenta giorni dalla data di comunicazione di cui al comma 2 le quote dei contributi non utilizzabili.
4. Le risorse eventualmente non utilizzate al 31 dicembre 2024 possono essere comunque destinate ai progetti ammessi a finanziamento sino al 30 giugno 2025.
5. Entro il 31 marzo 2026 le Regioni trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze apposita rendicontazione delle



risorse assegnate per i progetti di cui al comma 2, con l'indicazione degli importi erogati per i singoli progetti.

6. Le risorse non utilizzate entro il 30 giugno 2025 dalle Regioni per i progetti di cui al comma 2, individuate sulla base della rendicontazione di cui al comma 5, sono versate da ciascuna Regione all'entrata del Bilancio dello Stato, sul capitolo n. 3570 denominato "Entrate eventuali e diverse concernenti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti", Articolo 3 "Recuperi, restituzioni e rimborsi vari", Capo XV. Qualora le Regioni non versino gli importi dovuti entro il 30 giugno 2026, i medesimi importi sono recuperati nell'ambito del decreto di riparto del Fondo nazionale per l'anno 2026.

Art. 3

(Criteri di individuazione dei progetti oggetto di contribuzione)

1. I progetti di cui all'art. 2, comma 1, hanno ad oggetto esclusivamente servizi di *sharing mobility*, prevalentemente ad alimentazione elettrica o muscolare, complementari ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale ed in particolare l'attuazione e la promozione, la messa a disposizione, il rafforzamento e il potenziamento di:
 - servizi di *vehicle sharing*, sia con modello operativo *station-based* che *free-floating*, compresa l'estensione geografica e/o oraria dell'area di copertura di servizi di *vehicle sharing* già attivati;
 - servizi di *carpooling* quale misura di *mobility management* aziendale o di ente;
 - servizi di *Demand Responsive Transit*;
 - altri servizi complementari e incentivanti rispetto ai servizi di mobilità condivisa e innovativa.
2. I progetti di cui al comma 1 garantiscono scontistiche o altre forme di agevolazione dedicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale per l'acquisto di servizi di *mobility sharing*, i cui oneri sono sovvenzionati con le risorse del presente decreto sulla base di una convenzione tra il soggetto incaricato della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 ed uno o più fornitori di servizi di *sharing mobility* selezionati con modalità aperte e non discriminatorie.
3. I progetti di cui al comma 1 sono finanziati nell'ambito dei contratti di servizio di cui all'art. 19, del decreto legislativo n. 422/1997, hanno una durata triennale e comunque si concludono non oltre il 30 giugno 2025. L'atto di trasferimento dei fondi da parte delle Regioni esclude qualsiasi ipotesi di sovracompensazione del contratto di servizio affidato ai soggetti incaricati della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e disciplina un apposito meccanismo di monitoraggio e restituzione delle eventuali somme eccedenti gli oneri di cui al comma 2. Per alcune misure che possono riguardare anche settori di mercato come, a titolo esemplificativo, il supporto ad azioni di *vehicle-sharing*, le Amministrazioni regionali dovranno imporre la separazione contabile di tale attività dall'attività prevalente di trasporto pubblico locale nonché attivare tutti gli strumenti possibili per:
 - assicurare un servizio complementare alla persona fisica che utilizza di norma il servizio di trasporto pubblico locale, anche tramite apposita scontistica per servizi di *vehicle-sharing*;
 - compensare le imprese di trasporto pubblico locale e/o eventuali operatori di mercato puntualmente convenzionati in modo trasparente o individuati tramite gare pubblica in cui siano individuati finalità, obiettivi e incarico della misura, secondo la gestione programmata da parte delle Amministrazioni regionali, per la sola diminuzione di entrate per i servizi di *vehicle-sharing* riconducibile alle forme di incentivi alla



persona fisica; tale questione può essere garantita anche con specifici strumenti di recupero dei fondi ove si verifichi successivamente la sovracompensazione;

- garantire, per il tramite delle imprese di trasporto pubblico locale, l'inclusività massima di ogni operatore interessato a fornire servizi di *vehicle-sharing*.
4. Il Ministero assicura forme di raccordo alle Amministrazioni regionali per uniformare le iniziative e garantire la conformità con le disposizioni in tema di aiuti di Stato e libera concorrenza, anche tramite apposito supporto interpretativo.
 5. Le definizioni riportate nell'allegato A sono utilizzate per le attività istruttorie conseguenti all'emanazione del presente decreto al fine di utilizzare terminologie uniformi sull'intero territorio nazionale.

IL MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E
DELLE FINANZE



Allegato A

Ai fini del presente decreto si adottano le seguenti definizioni.

Vehicle sharing

Servizi di noleggio senza conducente di cui all'articolo 84, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che garantiscano stabilmente la possibilità di effettuare anche noleggi inferiori ad un'ora, in autonomia da parte dell'utente del servizio, senza interazione con personale dedicato per il prelievo e il rilascio del veicolo e previa preiscrizione al servizio.

I servizi di *vehicle sharing* ammessi al finanziamento sono quelli svolti con i veicoli di cui decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni individuati agli:

- art. 50, ivi compresi i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non dotati di posti a sedere, aventi motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW, rispondenti agli altri requisiti tecnici e costruttivi indicati nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, come disposto dall'art. 1 comma 75 della legge 27 dicembre 2019, n. 160;
- art. 52;
- art. 53, comma 1 lettera a);
- art. 54, comma 1 lettera a).

Area di copertura

Area del territorio a cui è dedicato il servizio di *vehicle sharing*, indipendentemente dal modello operativo prescelto.

Station-Based

Modello operativo di servizi di *vehicle sharing* che disloca i veicoli secondo una rete di punti di rilascio e prelievo dei veicoli predefinita.

Free-Floating

Modello operativo di servizi di *vehicle sharing* che disloca i veicoli secondo una rete di punti di rilascio e prelievo indefinita ma compresa all'interno di un'area operativa predefinita, anche di estensione discontinua.

Integrazione tariffaria

Tutte le diverse forme di tariffe dei servizi di *vehicle sharing* che prevedano offerte economicamente vantaggiose per gli utenti del servizio di Tpl rispetto alle tariffe ordinarie praticate dagli operatori di *vehicle sharing*.

Integrazione modale

Tutte le diverse forme di organizzazione operativa dei servizi di *vehicle sharing* che prevedano una facilitazione d'interscambio tra modalità per gli utenti del servizio di Tpl e viceversa.



Carpooling

Servizio di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che devono percorrere uno stesso itinerario mediante l'uso di uno strumento tecnologico in grado di assicurare la funzione di richiesta e offerta del viaggio condiviso e la sua eventuale prenotazione.

Nel servizio di carpooling gli utenti possono solo partecipare alle spese di viaggio sostenute dal proprietario/conducente del veicolo, comprese le eventuali commissioni per l'uso dello strumento tecnologico necessario per fornire il servizio stesso.

Demand Responsive Transit (DRT)

Servizio di trasporto a chiamata che si svolge senza un itinerario o un orario prestabilito, dedicato a più utenti che condividono un veicolo lungo un tragitto o parte di esso e in cui la funzione di ricerca, prenotazione e pagamento del viaggio avviene attraverso un'app mobile o un sito web.

Incentivi mobilità sostenibile

Incentivi erogati all'utente del servizio di mobilità sostenibile, nella forma di un voucher, card o rimborso delle spese di fruizione del servizio / viaggio, anche parziale e sino ad un limite prestabilito, su abbonamenti o corse singole, sostenute per la fruizione di un determinato servizio o dal conducente del veicolo nel caso del carpooling.

Misura di mobility management

Misura inserita all'interno di un:

- Piano per gli Spostamenti Casa-Lavoro ai sensi dell'art. 229, comma 4, del decreto «Rilancio» convertito con legge 17.7.2020, n.77, Decreto interministeriale n. 179/2021 e Decreto interdirettoriale 4 agosto 2021, n. 209;
- Piano per gli Spostamenti Casa-Scuola ai sensi della Legge 221 del 28/12/2015;
- Piano per la gestione della domanda di mobilità riferiti a poli o aree che ospitano manifestazioni ad alta affluenza di pubblico in modo temporaneo, validati dal *Mobility Manager* d'area.

