

## Art. 5.

*Condizioni*

1. L'accesso al beneficio previsto dal presente decreto, di cui agli articoli 3 e 4, non comporta l'aumento del tasso di interesse rispetto a quello indicato nel decreto di concessione delle agevolazioni.

2. La presentazione della domanda di accesso al beneficio previsto dal presente decreto farà decadere, automaticamente, eventuali ulteriori benefici richiesti dal medesimo soggetto con riferimento alle medesime fattispecie di finanziamento secondo le disposizioni previste da provvedimenti normativi emessi a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19.

3. Restano escluse dal beneficio di cui al presente decreto le società che, alla data del 14 ottobre 2020, nonché alla data di presentazione della domanda di accesso al beneficio, si trovino in una delle condizioni previste dal regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, o dal decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270.

4. Ai fini dell'accesso alla restituzione delle agevolazioni tramite un nuovo piano di ammortamento decennale, nessuna garanzia è richiesta all'impresa beneficiaria.

Il presente decreto sarà trasmesso ai competenti Organi di controllo e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 9 aprile 2021

*Il Ministro:* MESSA

*Registrato alla Corte dei conti l'11 maggio 2021*

*Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, del Ministero dei beni e delle attività culturali, del Ministero della salute, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, reg. n. 1636*

21A03220

## MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

DECRETO 12 maggio 2021.

**Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del *mobility manager*.**

### IL MINISTRO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

DI CONCERTO CON

### IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

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

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri» che ha modificato, tra l'altro, la deno-

minazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare in Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, ed in particolare gli articoli da 35 a 40 relativi alle attribuzioni e all'ordinamento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 19 giugno 2019, n. 97, così come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 novembre 2019, n. 138;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 novembre 2019, n. 138, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare»;

Vista la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;

Visto il «Quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima», convenuto dal Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014, nel quale si prevede un taglio del 40% delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990;

Visto l'Accordo di Parigi, adottato al termine della COP21 tenutasi a Parigi nel dicembre 2015;

Vista la comunicazione della Commissione europea dell'11 dicembre 2019, recante «Il *Green Deal* europeo» con la quale si propone il *target* di riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030 tra il 50% e il 55% rispetto ai livelli del 1990;

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233;

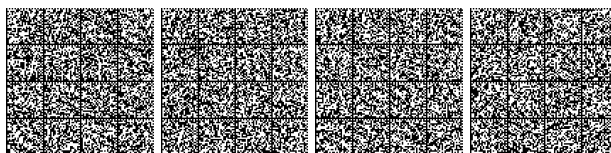
Visto il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, di attuazione della direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria;

Vista la legge 6 novembre 2012, n. 190, recante «Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione»;

Visto il decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, recante «Disposizioni in materia di inconfirmità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'art. 1, commi 49 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190»;

Vista la legge 28 dicembre 2015, n. 221 e in particolare l'art. 5, comma 6, che istituisce la figura del *mobility manager* scolastico in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, con il compito, tra l'altro, di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola del personale scolastico e degli alunni;

Visto l'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, il quale prevede che al fine di favorire il decongestionamento del traffico nelle aree urbane mediante la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di regione, in una



città metropolitana, in un capoluogo di provincia ovvero in un comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un *mobility manager* con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62, recante «Regolamento recante codice di comportamento dei dipendenti pubblici, a norma dell'art. 54 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165»;

Considerato che il medesimo art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, prevede che il *mobility manager* promuove, anche collaborando all'adozione del piano di mobilità sostenibile, la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di interventi di mobilità sostenibile. Per le pubbliche amministrazioni tale figura è scelta tra il personale in ruolo;

Considerato che lo stesso art. 229 sopra richiamato attribuisce a uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ora Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ora Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, la definizione delle modalità attuative delle disposizioni ivi previste;

Considerata l'esigenza di perseguire obiettivi ambientali e sociali che garantiscano una maggiore sostenibilità delle aree urbane attraverso l'adozione e l'attuazione di piani di spostamento casa-lavoro che limitino gli spostamenti sistematici effettuati col il veicolo motorizzato ed il solo conducente a bordo e al contempo favoriscano lo *shift* modale verso modalità di trasporto collettivo, condiviso e a ridotto o nullo impatto ambientale;

Considerata la necessità di provvedere tempestivamente all'individuazione delle procedure operative per dare attuazione alle previsioni di cui all'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

Acquisito il concerto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, espresso con nota prot. 18153 del 10 maggio 2021;

Decreta:

Art. 1.

*Oggetto e finalità*

1. Il presente decreto definisce le modalità attuative delle disposizioni di cui all'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

2. Il presente decreto è finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare.

Art. 2.

*Definizioni*

1. Ai fini del presente decreto si applicano le seguenti definizioni:

a) «*mobility manager* aziendale»: figura specializzata, ai sensi dell'art. 5, nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente;

b) «*mobility manager* d'area»: figura specializzata nel supporto al comune territorialmente competente, presso il quale è nominato ai sensi dell'art. 5, comma 3, nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i *mobility manager* aziendali;

c) piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL): strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente di una singola unità locale lavorativa, di cui al successivo art. 3.

Art. 3.

*PSCL*

1. Fermo restando quanto previsto dall'art. 5, comma 6 della legge 28 dicembre 2015, n. 221, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di regione, in una città metropolitana, in un capoluogo di provincia ovvero in un comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un PSCL del proprio personale dipendente.

2. Al fine della verifica della soglia dei 100 dipendenti in ogni singola unità locale ai sensi del comma 1, si considerano come dipendenti le persone che, seppur dipendenti di altre imprese e pubbliche amministrazioni, operano stabilmente, ovvero con presenza quotidiana continuativa, presso la medesima unità locale in virtù di contratti di appalto di servizi o di forme quali distacco, comando o altro.

3. Le imprese e le pubbliche amministrazioni che non rientrano tra quelle di cui al precedente comma 1 possono comunque procedere facoltativamente all'adozione del PSCL del proprio personale dipendente.

4. Il PSCL, finalizzato alla riduzione del traffico veicolare privato, individua le misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso indivi-



duale del veicolo privato a motore, sulla base dell'analisi degli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, delle loro esigenze di mobilità e dello stato dell'offerta di trasporto presente nel territorio interessato. Il PSCL definisce, altresì, i benefici conseguibili con l'attuazione delle misure in esso previste, valutando i vantaggi sia per i dipendenti coinvolti, in termini di tempi di spostamento, costi di trasporto e *comfort* di trasporto, sia per l'impresa o la pubblica amministrazione che lo adotta, in termini economici e di produttività, nonché per la collettività, in termini ambientali, sociali ed economici.

5. Fermo restando quanto disposto dall'art. 9, comma 1, con successivo decreto direttoriale del Ministero della transizione ecologica e del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, sono adottate le «Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)», tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto.

#### Art. 4.

##### *Adozione, trasmissione e aggiornamento del PSCL*

1. Il PSCL adottato dalle imprese e dalle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, è trasmesso al comune territorialmente competente entro quindici giorni dall'adozione.

2. Al fine di ottimizzare le politiche locali di mobilità sostenibile, il Comune, con il supporto del *mobility manager* d'area, individua, d'intesa con il *mobility manager* aziendale che ha prestato la propria attività a supporto dell'adozione dello specifico PSCL trasmesso ai sensi del comma 1, eventuali modifiche al PSCL medesimo, e può stipulare con l'impresa o la pubblica amministrazione che lo ha adottato, intese e accordi per una migliore implementazione del PSCL.

#### Art. 5.

##### *Mobility manager aziendale e mobility manager d'area*

1. Ai fini dell'adozione del PSCL, le imprese e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, nominano il *mobility manager* aziendale, con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

2. Le imprese e le pubbliche amministrazioni che non rientrano tra quelle di cui all'art. 3, comma 1, possono comunque procedere facoltativamente alla nomina del *mobility manager* aziendale.

3. I comuni di cui all'art. 229, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, nominano il *mobility manager* d'area, svolgente funzioni di raccordo tra i *mobility manager* aziendali con compiti di supporto ai comuni stessi nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile.

#### Art. 6.

##### *Funzioni del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area*

1. Al *mobility manager* aziendale sono attribuite le seguenti funzioni:

a) promozione, attraverso l'elaborazione del PSCL, della realizzazione di interventi per l'organizzazione e la gestione della domanda di mobilità del personale dipendente, al fine di consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare nelle aree urbane e metropolitane;

b) supporto all'adozione del PSCL;

c) adeguamento del PSCL anche sulla base delle indicazioni ricevute dal comune territorialmente competente, elaborate con il supporto del *mobility manager* d'area;

d) verifica dell'attuazione del PSCL, anche ai fini di un suo eventuale aggiornamento, attraverso il monitoraggio degli spostamenti dei dipendenti e la valutazione, mediante indagini specifiche, del loro livello di soddisfazione;

2. Al *mobility manager* aziendale sono altresì assegnate le seguenti funzioni:

a) cura dei rapporti con enti pubblici e privati direttamente coinvolti nella gestione degli spostamenti del personale dipendente;

b) attivazione di iniziative di informazione, divulgazione e sensibilizzazione sul tema della mobilità sostenibile;

c) promozione con il *mobility manager* d'area di azioni di formazione e indirizzo per incentivare l'uso della mobilità ciclo-pedonale, dei servizi di trasporto pubblico e dei servizi ad esso complementari e integrativi anche a carattere innovativo;

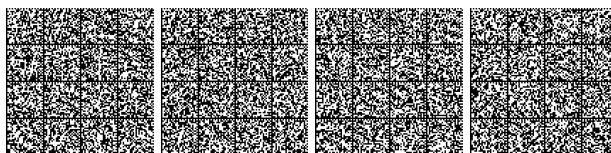
d) supporto al *mobility manager* d'area nella promozione di interventi sul territorio utili a favorire l'intermodalità, lo sviluppo in sicurezza di itinerari ciclabili e pedonali, l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico, lo sviluppo di servizi di mobilità condivisa e di servizi di infomobilità.

3. Al *mobility manager* d'area sono attribuite le seguenti funzioni:

a) attività di raccordo tra i *mobility manager* aziendali del territorio di riferimento, al fine dello sviluppo di *best practices* e moduli collaborativi, anche mediante convocazione di riunioni, *una tantum* o con cadenze periodiche, e organizzazione di incontri e seminari, comunque denominati, e svolgimento di ogni altra attività utile al miglioramento delle pratiche di redazione dei PSCL;

b) supporto al Comune di riferimento nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile;

c) acquisizione dei dati relativi all'origine/destinazione ed agli orari di ingresso ed uscita dei dipendenti e degli studenti forniti dai *mobility manager* aziendali e scolastici e trasferimento dei dati in argomento agli enti programmatori dei servizi pubblici di trasporto comunali e regionali.



## Art. 7.

*Requisiti del mobility manager aziendale  
e del mobility manager d'area*

1. Il *mobility manager* aziendale e il *mobility manager* d'area sono nominati tra soggetti in possesso di un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente.

2. I comuni di cui all'art. 5, comma 3 e le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, comma 1, individuano il *mobility manager* d'area e il *mobility manager* aziendale tra il personale in ruolo avente i requisiti di cui al comma 1.

3. Le aziende di cui all'art. 3, comma 1 assicurano che i *mobility manager* aziendali siano in possesso dei requisiti di cui al comma 1.

4. In ogni caso, le funzioni e le attività del *mobility manager* aziendale e del *mobility manager* d'area nelle pubbliche amministrazioni si conformano a quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica 16 aprile 2013, n. 62, dalla legge 6 novembre 2012, n. 190 e dal decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39.

## Art. 8.

*Premialità*

1. Nell'ambito dei programmi di finanziamento per la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile promossi dal Ministero della transizione ecologica, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ovvero congiuntamente dai medesimi Ministeri, può essere assegnata una premialità ai comuni che presentano un progetto derivante dalla integrazione e dal coordinamento di più PSCL relativi al proprio territorio, adottati e aggiornati ai sensi del presente decreto.

## Art. 9.

*Disposizioni transitorie e finali*

1. In fase di prima applicazione, i PSCL sono adottati entro centottanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

2. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione del presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente sui propri bilanci, e comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

3. Ai *mobility manager* d'area e ai *mobility manager* aziendali che svolgono la propria attività presso o in favore di pubbliche amministrazioni non sono corrisposti, per lo svolgimento del relativo incarico, gettoni, compensi, rimborsi di spese o altri emolumenti, comunque denominati.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 12 maggio 2021

*Il Ministro  
della transizione ecologica*  
CINGOLANI

*Il Ministro  
delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili*  
GIOVANNINI

21A03111

## MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

DECRETO 11 maggio 2021.

**Conferma dell'incarico al Consorzio di tutela dell'olio extravergine di oliva Laghi lombardi DOP e attribuzione dell'incarico di svolgere le funzioni di cui all'articolo 14, comma 15, della legge 21 dicembre 1999, n. 526 per la DOP «Laghi Lombardi».**

### IL DIRETTORE GENERALE

PER LA PROMOZIONE DELLA QUALITÀ AGROALIMENTARE  
E DELL'IPPICA

Visto il regolamento (CE) n. 1151/2012 del Consiglio del 21 novembre 2012 relativo ai regimi di qualità dei prodotti agricoli ed alimentari;

Viste le premesse sulle quali è fondato il predetto regolamento e, in particolare, quelle relative alle esigenze dei consumatori che, chiedendo qualità e prodotti tradizionali, determinano una domanda di prodotti agricoli o alimentari con caratteristiche specifiche riconoscibili, in particolare modo quelle connesse all'origine geografica;

Considerato che tali esigenze possono essere soddisfatte dai consorzi di tutela che, in quanto costituiti dai soggetti direttamente coinvolti nella filiera produttiva, hanno un'esperienza specifica ed una conoscenza approfondita delle caratteristiche del prodotto;

Vista la legge 21 dicembre 1999, n. 526, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità europea - legge comunitaria 1999, ed in particolare l'art. 14, comma 15, che individua le funzioni per l'esercizio delle quali i consorzi di tutela delle DOP, delle IGP e delle STG possono ricevere, mediante provvedimento di riconoscimento, l'incarico corrispondente dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

