

Incentivazione chilometrica del *Bike To Work* Istruzioni per l'uso

A cura dell'Avv. Jacopo Michi (ufficio legale FIAB)

Sono molte le domande che un'Amministrazione può porsi nel momento in cui decide di dare il via ad un progetto di incentivazione del *Bike to work*.

Avendo collaborato con il Dott. Canessa, Segretario del Comune di Massarosa, alla redazione del primo bando sperimentale, di seguito fornisco alcune brevi indicazioni (strutturate nella forma di *FAQ – Frequently Asked Questions*), che possono aiutare Amministrazioni ed aziende ad elaborare analoghi strumenti di incentivazione della mobilità ciclistica.

Ovviamente, saranno sempre possibili correttivi e miglioramenti, anche tenendo conto delle peculiarità locali e degli obiettivi concretamente perseguiti dalle Amministrazioni.

In proposito, ricordo che **FIAB, tramite i suoi tecnici, è pronta a fornire la propria consulenza a tutti quei soggetti - pubblici e privati - che fossero intenzionati ad attivare progetti di incentivazione del “*bike to work*” in qualsiasi forma attuati.**

Avv. Jacopo Michi
Ufficio Legale Fiab

1. In cosa consiste l'incentivo chilometrico per il *bike to work*?

L'incentivo chilometrico per il *bike to work* consiste nella erogazione, da parte dell'Amministrazione, di un contributo economico a coloro che utilizzano la bicicletta per gli spostamenti da casa al luogo di lavoro e viceversa.

2. Quali sono le finalità?

L'incentivo è finalizzato a promuovere modalità di trasporto che inducano alla progressiva riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato a favore di modalità di trasporto orientate alla salvaguardia dell'ambiente ed al miglioramento della salute, della sicurezza e del benessere della popolazione e allo sviluppo economico del territorio comunale.

In particolare, esso è rivolto alla promozione della mobilità ciclistica.

E' importante ricordare che **l'incentivo chilometrico, da solo, non rappresenta uno strumento decisivo di incentivazione della mobilità ciclistica**. Esso, viceversa, può svolgere una funzione importante all'interno di un sistema, più vasto, di misure concrete - moderazione del traffico, realizzazione di infrastrutture ciclabili, ecc. - per l'incentivazione della mobilità nuova.

3. Quali sono le esperienze su cui il progetto di incentivazione si basa?

L'ispirazione deriva dal progetto "*indemnité kilométrique*" adottato in Belgio dal 2009 e sperimentato anche in Francia.

4. Come realizzare il modello di incentivazione all'interno di un Comune?

Allo stato, nell'attesa dell'introduzione di un meccanismo di incentivazione a livello statale, i singoli Comuni possono introdurre un sistema di incentivazione chilometrico da erogare secondo le modalità indicate in un bando/avviso.

5. Quali sono i riferimenti normativi utili?

5.a) A livello nazionale.

- D. Lgs. 30.4.1992, n. 285, Codice della Strada, e relativo regolamento di

esecuzione.

- L. 28.12.2015, n. 221, cd. "Collegato ambientale", "*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*".

5.b) A livello regionale.

Sono molteplici le Leggi regionali che si occupano di mobilità ciclistica. Cfr., fra le altre, Lombardia, L.R. 30.4.2009, n. 7; Trentino Alto-Adige, Trento, Provincia Autonoma, L.P. 11.6.2010, n. 12; Toscana, L.R. 6.6.2012, n. 27; Marche, L.R. 3.12.2012, n. 38; Puglia, L.R. 23.1.2013, n. 1 e Abruzzo, L.R. 25.3.2013, n. 8.

6. Quali sono i pre-requisiti per dare il via al progetto?

La copertura finanziaria (cfr. *infra* n. 8) e la redazione di un apposito bando/avviso (cfr. *infra* n. 9).

7. Il Comune non ha piste ciclabili o ha pochi tratti di rete ciclabile percorribili in sicurezza. E' possibile avviare il progetto?

Senza dubbio sì.

Tuttavia, **si ribadisce che l'utilità e la riuscita del progetto sono direttamente proporzionali alla sinergia con altri meccanismi di incentivazione della mobilità nuova** (es: moderazione del traffico, pedonalizzazioni, creazione di zone 30, realizzazione di piste ciclabili su strade ad alto flusso veicolare, ecc.).

8. Qual è la copertura finanziaria del progetto?

Il progetto è "autoportante" dal punto di vista finanziario, a condizione che sia stabilito un numero massimo di beneficiari in relazione al numero di abitanti del Comune.

La copertura è garantita – **in via ordinaria** – dai proventi di cui all'**art. 208, comma IV, del D. Lgs. 30.4.1992 n. 285**.

È inoltre possibile ottenere contributi – **in via straordinaria** – grazie ai bandi che **saranno adottati**, ai sensi dell'art. 5 della L. 28.12.2015, n. 221, oppure sulla base delle norme regionali di incentivazione della mobilità ciclistica.

Stesso dicasi per la partecipazione ad eventuali bandi europei.

9. Come dare concretamente avvio al progetto.

Occorre adottare una **delibera di Consiglio e/o di Giunta** che indichi, in modo sintetico, i seguenti elementi: le **finalità del progetto**, la cornice normativa e fattuale entro cui si inserisce, le **modalità di funzionamento**, e che approvi lo **schema di bando/avviso**.

10. Il contenuto del bando/avviso

Il bando/avviso dovrà enunciare in modo chiaro e puntuale:

- le finalità del progetto;
- gli indicatori di risultato;
- le condizioni ed i requisiti di partecipazione;
- la modalità di partecipazione e le eventuali limitazioni al numero di partecipanti;
- la determinazione della misura dell'incentivo e gli eventuali limiti di erogazione (giornalieri, mensili ed annuali);
- i sistemi di monitoraggio e controllo;
- la durata e i tempi di erogazione dell'incentivo.

11. Gli indicatori di risultato

Fra gli indicatori di risultato, a titolo meramente esemplificativo, possono essere segnalati i seguenti:

- l'incremento della percentuale di cittadini utilizzatori della bicicletta quale ordinario strumento di mobilità urbana;
- la diminuzione del numero delle auto in circolazione sul territorio comunale e la conseguente diminuzione di emissioni di CO₂ e di particelle inquinanti;
- gli effetti sul traffico;
- gli effetti sulla salute e il benessere dei cittadini coinvolti;
- il coinvolgimento della popolazione nella promozione, a livello locale, di buone pratiche volte all'utilizzo di mezzi alternativi a quello privato motorizzato per il miglioramento della qualità dell'ambiente, della fruibilità del territorio, della salute e della sicurezza dei cittadini.

12. Chi sono i lavoratori interessati?

I lavoratori maggiorenni residenti e dimoranti nel Comune che hanno la sede lavorativa nel medesimo Comune o nei comuni limitrofi (percorso in bicicletta diretto).

I lavoratori maggiorenni residenti e dimoranti nel Comune che hanno la sede lavorativa in altri Comuni, anche non limitrofi, e che utilizzano il treno tramite la stazione ferroviaria presente nel territorio comunale per andare a lavoro (intermodalità treno più bicicletta).

È possibile incentivare altre modalità di intermodalità che tengano conto delle caratteristiche fisiche del territorio (es: intermodalità con traghetti e con TPL su strada).

13. Cosa si intende per “lavoratori”?

Per lavoratori si intendono i lavoratori (a tempo indeterminato o a tempo determinato con scadenza del contratto successiva al 31.12.2016) subordinati, quelli parasubordinati e gli autonomi iscritti ad Ordini o Collegi.

L'apertura alle categorie dei lavoratori autonomi e parasubordinati appare doverosa, anche tenendo presente la sempre maggiore incidenza percentuale di tali categorie di lavoratori fra la popolazione attiva.

14. Cosa si intende per “sede lavorativa”?

Per sede lavorativa si intende la sede legale od operativa del soggetto datore di lavoro presso cui il lavoratore svolge le proprie mansioni od il luogo in cui il lavoratore autonomo ha la sede della propria attività lavorativa (quale risultante da Albi o Elenchi professionali).

15. Cosa si intende per “tragitto casa-lavoro”?

Il tragitto si riferisce al percorso fra luogo di residenza e sede lavorativa, e viceversa, e **non può in alcun modo riferirsi al tragitto eventualmente percorso durante l'orario di lavoro o nello svolgimento delle proprie mansioni lavorative.**

16. Come determinare l'incentivo?

Premesso che non esiste una misura universalmente valida dell'incentivo (potrebbe essere anche di 1 € a km, come pure di 15 centesimi), i **25 centesimi a km** risultano “congrui” per rendere vantaggioso l'uso della bici e non “eccessivi” da rendere insostenibile il progetto dal punto di vista finanziario.

Il bando ha come **destinatario ideale**, ma non unico, **il lavoratore che compie un tragitto di 2-5 km per recarsi al lavoro, con percorso giornaliero fra i 4 ed i 10 km.** Del resto, su tali distanze, specie in ambito cittadino, è ormai risaputo che la bicicletta rappresenta un mezzo del tutto concorrenziale con quelli a motore.

17. L'incentivo deve essere uguale per tutti?

Nella prima fase del progetto si suggerisce l'introduzione di un incentivo generalizzato, uguale per tutti.

Una volta affinato il meccanismo, potranno essere inserite delle differenziazioni in ragione degli obiettivi perseguiti dall'Amministrazione (es: incremento dello *split* modale in determinate aree, ecc.).

18. Limiti alla fruizione dell'incentivo.

Individuato il *budget* disponibile per il progetto, sulla base di esso occorre calcolare quanti potranno essere i lavoratori interessati, tenendo conto di un limite massimo annuo teoricamente percepibile da ciascun lavoratore (suggerito 500 - 600 €).

Orientativamente, e sempre avendo come riferimento il *budget*, può ritenersi congrua la previsione di un'incentivazione di **25-30 ciclisti ogni 10.000 abitanti**

(*budget* annuo di circa 30-35.000 euro per un comune di 20.000 abitanti; *budget* annuo di circa 150-160.000 € per un grande comune di 100.000 abitanti).

Per evitare l'effetto "accumulo" e favorire la regolarità nell'uso della bicicletta, appare opportuna l'introduzione di limiti mensili (50 o 60 €) e giornalieri (5 o 6 €).

19. Come calcolare il tragitto.

Il tragitto dovrà essere calcolato secondo il percorso stradale più breve in base alle indicazioni risultanti da un sito ad accesso gratuito scelto fra quelli a maggiore diffusione (es: *google maps*) e, ai fini del calcolo dell'incentivo, sarà arrotondato al km più basso (es: in caso in cui il tragitto risulti di 3,8 km, sarà arrotondato ai 3 km).

Il candidato avrà la facoltà di indicare percorsi casa-lavoro che, pur se meno brevi, prevedano l'utilizzazione di tratti stradali o aree interdette alla circolazione dei veicoli a motore, o di tracciati ciclo pedonali o promiscui caratterizzati da interventi di moderazione del traffico.

20. Quali requisiti deve possedere la bicicletta utilizzata ?

I partecipanti, all'atto della partecipazione al bando/avviso, dovranno dichiarare di **avere la disponibilità di una bicicletta dotata di tutte le caratteristiche e dotazioni prescritte dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di esecuzione.**

I partecipanti dovranno inoltre dichiarare che:

- alla guida della bicicletta, rispetteranno tutte le norme previste dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di esecuzione, nonché le comuni regole di prudenza;
- l'Amministrazione Comunale non sarà ritenuta responsabile per danni che i candidati dovessero subire o cagionare, a sé, ad altri od a cose, in relazione alle attività del progetto di cui al bando/avviso.

21. Come avviene la rendicontazione ed il controllo del chilometraggio percorso?

21.a) Mediante dichiarazione del beneficiario.

L'aderente al progetto, beneficiario dell'incentivo, avrà obbligo di rendicontazione mensile del tragitto svolto, trasmettendo all'Ente (entro il giorno 10 del mese successivo), a mezzo *e-mail* o posta raccomandata, i seguenti dati:

- elenco dei tragitti giornalieri, con specificazione del luogo di partenza, del luogo di arrivo, del chilometraggio percorso ed indicazione dell'incentivo previsto per ogni tragitto (sino ad un massimo giornaliero di 5 - 6 €);
- chilometraggio complessivamente percorso ed incentivo erogabile (sino ad un massimo di 50 - 60 €).

21.b) Automaticamente, a mezzo di *app* installata su *smartphone* del beneficiario.

In questo caso, visto il gran numero di applicazioni, anche gratuite, presenti sul mercato, sarà compito dell'Amministrazione scegliere quella che maggiormente risponde alla finalità del bando.

Particolare cura va posta al tema della raccolta dei dati, dal momento che questi ultimi dovranno essere trattati in conformità con le indicazioni provenienti dal D.Lgs. n. 196/2003.

22. Come avviene il pagamento dell'incentivo?

La contabilizzazione e l'erogazione degli incentivi avvengono su base semestrale.

23. Il lavoratore è tutelato dall'INAIL per l'eventuale infortunio in itinere?

L'art. 5, commi IV e V, della Legge n. 221/2015, in vigore dal 2.2.2016, ha introdotto, negli articoli 2 e 210 del Testo Unico Infortuni, la frase: "*L'uso del velocipede, come definito ai sensi dell'art. 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, deve, per i positivi riflessi ambientali, intendersi sempre necessitato.*"

Questo significa che, d'ora in poi, **i lavoratori assicurati con l'INAIL, che usano la bici nel tragitto tra la propria abitazione ed il lavoro, in caso di infortunio sono sempre tutelati.**

Precedentemente occorre che l'uso fosse necessitato, in mancanza di mezzi pubblici o per incongruenza degli orari. Ora invece si considera l'uso della bicicletta alla stregua del mezzo pubblico o dell'andare a piedi.

24. Sono un'azienda e voglio partecipare ad un programma di incentivazione del bike to work; posso partecipare al progetto?

Certamente sì.

Vista la gran varietà di strumenti a disposizione (dalla sinergia con l'Amministrazione nei bandi di incentivazione chilometrica, al pagamento di autonomi contributi chilometrici ai propri lavoratori) occorre individuare caso per caso la forma più adatta agli obiettivi aziendali.

Febbraio 2016