



## **Azioni urgenti su mobilità urbana” per la ripresa dall’emergenza sanitaria “Covid-19”**

### **Coordinamento Assessori Mobilità ANCI**

Di seguito le proposte elaborate dal Coordinamento Assessori alla Mobilità ANCI per fronteggiare la fase di ripresa dall’emergenza e predisporre le misure necessarie nelle aree urbane per muoversi in sicurezza, in modo sostenibile ed efficiente.

Le proposte vedono interventi concreti da realizzare – secondo un asse temporale a partire dall’immediato, al breve termine, fino a programmazioni di medio lungo periodo, che transitano al post-emergenza - nelle nostre città unitamente a due leve contestuali:

- A) Riorientamento dei fondi/risorse esistenti e individuazione fondi straordinari aggiuntivi per TPL e mobilità attiva ciclo-pedonale;
- B) Revisione normativa.

Le azioni si distinguono in:

- 1) **Immedieate**
- 2) **A breve termine / fase resilienza**
- 3) **A medio-lungo termine / fase rigenerazione.**

#### **1) AZIONI IMMEDIATE**

- **Più fondi per il trasporto pubblico locale** – per aumento frequenza offerta, per compensare i mancati introiti da tariffa, per potenziare l’offerta di TPL al fine di rispettare le indicazioni di prevenzione del contagio e programmare offerte ad hoc, a chiamata o aggregata
- **Risorse aggiuntive e strumenti più agili per mobilità attiva ciclo-pedonale** e infrastrutture leggere e transitorie
- **Risorse da utilizzare per incentivi diretti monetari alla domanda per acquisto veicoli a due ruote a basso/nullo impatto ambientale e “buoni mobilità” da utilizzare anche attraverso MAAS**

Queste tre azioni immediate richiedono passaggi con le singole Direzioni che seguono i temi, sotto dettagliate, nonché tre azioni indispensabili trasversali:

- a) **Campagna ANCI Comuni di comunicazione** verso l’esterno e di **sensibilizzazione / informazione** locale verso la cittadinanza

- b) **Riduzione e rimodulazione della domanda di mobilità mediante attuazione significativa di lavoro a distanza e riprogrammazione tempi delle città, attraverso il rafforzamento di politiche di mobility management con cabine di regia locali e azioni di coordinamento con le associazioni di categoria e altre istituzioni (es. Università, Ospedali, ...)**
- c) **Semplificazioni Codice Appalti e accelerazioni della fase attuativa di infrastrutture e di lavori pubblici**
- d) **Maggiori risorse ai Comuni per interventi di opere pubbliche per favorire la ripresa del lavoro anche con finanziamenti di Accordi Quadro per opere di riqualificazione spazi per mobilità ciclabile e finalizzati al distanziamento fisico**

Si riepilogano le proposte di azioni immediate da mettere in campo sui diversi settori della mobilità, indicando anche i soggetti coinvolti (sui diversi tavoli attivi).

#### Trasporto pubblico e condiviso e mobilità attiva

- Ministero Infrastrutture e Trasporti
- **Revisione del fondo nazionale TPL** per il 2021 sull'applicazione dell'art. 27 legge 50, prevedendo un periodo transitorio per ripartire senza penalità le risorse sulla base dell'art. 16 bis del DPCM;
- Trasporto pubblico locale – **risorse aggiuntive per il TPL** – adeguata misura di compensazione sui mancati introiti da tariffa, con attenzione alla tutela di contratti *gross cost* e alla garanzia di proroga della scadenza degli abbonamenti annuali, per un periodo pari a quello di mancato utilizzo, e posticipo validità di abbonamenti mensili già acquistati e non utilizzati; nonché a favorire l'introduzione o implementare formule tariffarie integrate e abbonamenti agevolati per fasce orarie e giorni lavoro e ad affrontare i maggiori costi di gestione connessi a garantire il distanziamento sociale sui mezzi (sanificazione, steward gestione nuovi sistemi informativi ecc);
- Richiesta alla DG EDILIZIA MIT di sbloccare il decreto sui 30 Milioni residui del Fondo progettazione a supporto del PUMS e allargare le spese ammissibili per le economie delle risorse già assegnate ai Comuni, consentendo l'utilizzo per ciclomobilità, infrastrutture "leggere" e resilienza post emergenza, anche mediante lo strumento dell'accordo quadro
- Richiesta proroga scadenza PUMS DG TPL
- Implementazione delle risorse previste per l'acquisto (anche attraverso noleggio a lungo termine) di nuovi veicoli per garantire il distanziamento sociale sui mezzi necessari per il minor affollamento con alleggerimento dei vincoli di cofinanziamento
- Aumento standard qualità TPL (Autorità ART)
- Criteri per erogazione corrispettivi per servizi a chiamata
- Ministero dell'Ambiente
- Richiesta alla DG CLE di sbloccare l'assegnazione delle risorse del bando PRIMUS perché su interventi coerenti con il fabbisogno in post emergenza e di consentire l'utilizzo delle economie o di rimodulare le risorse assegnate dal primo bando del Collegato Ambientale a favore delle infrastrutture ciclopedonali, dei servizi e degli incentivi, comprese le spese per campagne di sensibilizzazione e informazione.

- sblocco dei fondi stanziati agli artt. 2 e 3 del decreto clima (D.L. 111/2019) per buoni mobilità a favore di cittadini che rottamino la propria auto e scelgano sistemi di mobilità sostenibile e contributi ai Comuni per investimenti sull'incremento della velocità commerciale del tpl.
- Governo (MISE/Min. Int)  
Inserire all'interno del prossimo dispositivo utile, l'estensione dell'utilizzo delle risorse per i Comuni come contributi ex 30 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 (DL Crescita) non solo ad opere pubbliche ma anche a servizi utili sostenibili per la fase di resilienza/rigenerazione;
- In vista dell'anno scolastico 2020-21, pianificare fin da ora e sperimentare un nuovo mix tra lezioni a distanza / e-learning e diluizione degli orari di accesso nell'arco della giornata, per evitare il sovraffollamento delle classi. Supportare con servizi adeguati la domanda debole, anche in termini di dotazione ICT e connettività.
- Per il mobility management cabine di regia locali e a livello di città metropolitana con coordinamento nazionale Mattm-MIT-ANCI, e non estensione dell'obbligo da parte degli enti di dotarsi di MM, anche **con le associazioni di categoria e/o a redazione di Piani spostamento casa – lavoro.**

→ **Si ritiene fondamentale poter sbloccare in pochi giorni risorse utili**, in alcuni casi già assegnate agli enti locali, che i Comuni possano utilizzarli per interventi urgenti sulla mobilità urbana, rimodulando anche progettualità e attività precedentemente pianificate. È fondamentale per garantire la tempestività dell'intervento che ci sia massima flessibilità nella rimodulazione e rendicontazione all'interno di un mix di azioni preliminarmente condivise con i Ministeri erogatori dei finanziamenti. È **necessario** in questo momento, una volta condivisi con il Governo le tipologie di interventi ammessi, che **i Comuni possano riassegnare autonomamente le risorse** tra tali interventi e **rendicontare a consuntivo come è stata effettuata la rimodulazione degli interventi**. Questa modalità operativa consentirebbe di **far partire gli interventi già dal mese di maggio**.

### **Revisione normativa**

#### Codice della strada – Mobilità attiva

Effettuare rapidi cambiamenti normativi in materia di codice della strada e ciclabilità attraverso modifiche inserite in DL urgenti dettati dall'emergenza coronavirus, al fine di permettere realizzazioni efficaci e in tempi brevi, utili per giungere preparati a inizio settembre 2020, secondo quanto riportato nell'elenco seguente (eventuale dettaglio disponibile sulle singole voci):

1. **Revisione delle regole di autorizzazione e di gestione delle ZTL e delle ZTL AMBIENTALI, con particolare riferimento al flusso e alla gestione dei dati MIT-Comuni, per redistribuire meglio premialità / penalità**
2. **Attraversamento ciclabile in intersezioni e tratti stradali a cui non afferiscono corsie o piste ciclabili anche mediante sola segnalazione orizzontale in sede di intersezione**
3. **Accostamento del veicolo in svolta a destra**
4. **Introduzione di lanterne semaforiche per i ciclisti anche per corsie dedicate alle svolte**
5. **Attestamento avanzato per biciclette e/o cosiddetta "casa avanzata"**
6. **Istituzione di corsia ciclabile con sola segnaletica opportunamente tratteggiata tra corsia veicolare e corsia di sosta**

Per le misure per cui sono già disponibili, si chiede di usare le formulazioni normative consolidate, a seguito di un lungo lavoro istruttorio, già contenute nel Testo unificato AC 24 e abb. "Modifiche

urgenti al codice della strada”, già licenziato dalla IX Commissione Trasporti della Camera in data 11.07.2019 (con pareri del MIT e delle Commissioni in sede consultiva e successivamente anche del MEF/RGS), come indicato in dettaglio nella tabella alla fine del presente documento.

Allo stesso modo si chiede di recepire le diverse sperimentazioni attivate con differenti Comuni in modo da garantire una uniformità di regole e comportamenti.

## **2) AZIONI A BREVE TERMINE - RESILIENZA**

Si riepilogano le proposte di azioni a breve termine da mettere in campo sui diversi settori della mobilità, in collaborazione anche con i Ministeri competenti, le Regioni e gli operatori di trasporto.

### Trasporto pubblico

- ✓ segnaletica orizzontale in banchina e atrio metro per rispettare le distanze di sicurezza durante le attese
- ✓ studio della fattibilità per incrementare sistemi automatici di rilevamento affollamento e indicazione a monte (esempio progetto Italdesign) e sperimentazione di app e di sistemi di prenotazione del posto su autobus tram e trasporto ferroviario sino al raggiungimento della capienza prefissata
- ✓ presenza di assistenti in metro, e su tram e bus, per gestire l’afflusso dei passeggeri e mantenere il distanziamento
- ✓ igienizzazione delle fermate e dell’interno dei veicoli sui nuovi tram, impianti automatici di sanificazione (con ozono) e controllo impianti di condizionamento aria su tram e bus, disabilitazione funzione “ricircolo aria”, apertura finestrini (ove possibile)
- ✓ sperimentazione di sistemi di servizio flessibile (a chiamata e Tpl pooling), mediante app specie aree periferiche, piccoli comuni e gruppi di utenti
- ✓ diverso layout interno dei nuovi bus e tram: maggior distanza tra le persone
- ✓ aumento delle corsie preferenziali per migliorare la frequenza
- ✓ incremento dei tornelli sui bus e comunque incarozzamento obbligatorio
- ✓ introduzione pagamento contactless con Carte di Credito o altri sistemi di micro pagamento
- ✓ introduzione di sistemi di tariffe diversificate per orario, con sconti per chi utilizza il trasporto pubblico in orari differenti dalla punta, Smart pricing
- ✓ implementare sistemi di mobility as a service – MAAS
- ✓ accordo per utilizzo autobus turistici ad uso urbano per rafforzare la flotta TPL.

### Mobilità attiva

Per far fronte alla necessità di distanza di sicurezza tra le persone durante gli spostamenti sarà necessario ampliare gli spazi dedicati alla mobilità pedonale, alla mobilità ciclabile e alla micromobilità elettrica. In tal senso si dovrà proseguire con quanto già avviato nell’immediato grazie allo sblocco di appositi fondi relativi ad azioni di questo tipo:

- ✓ estendere sensibilmente la rete ciclabile con nuovi percorsi lungo le principali direttrici radiali e circolari della città e connettendo tratti di ciclabilità esistente;
- ✓ realizzare percorsi ciclabili e pedonali in segnaletica, con ridotti costi e tempi di realizzazione;

- ✓ interventi stradali rapidi (vernici colorate per mitigare e rallentare la ripresa delle automobili utilizzando materiali ad alto assorbimento delle polveri sottili e ad alta efficienza energetica - riflettanza / bassa proprietà di surriscaldamento)
- ✓ riservare corsie/controviali alla mobilità sostenibile
- ✓ politiche premianti per chi utilizza la bicicletta;
- ✓ pianificare con le grandi aziende o eventuali distretti mobilità aggregata casa – lavoro e supportare incentivi ai lavoratori
- ✓ aumentare la dotazione di parcheggi sicuri per la bicicletta, con maggiori rastrelliere diffuse in città e velostazioni sicure nei punti di maggiore interscambio;
- ✓ aumentare le zone dove può essere garantita in sicurezza la promiscuità dei veicoli con biciclette e pedoni, quali le zone 30 e le strade residenziali a prevalente mobilità pedonale e ciclabile, con maggiore sicurezza stradale per tutti;
- ✓ incentivi all'acquisto di biciclette (tradizionali, pieghevoli e a pedalata assistita), cargo bike e di scooter elettrici e buoni mobilità;

#### Scuola e mobilità

- ✓ Identificare modalità sicure e appropriate di ripartenza della mobilità scolastica, incentivando un mix di mobilità attiva, scuolabus riorganizzati e trasporto pubblico in sicurezza e on demand. In tal senso serve un forte coordinamento tra la scuola e il sistema dei trasporti per non generare criticità sul trasporto pubblico locale che rischia di creare grosse difficoltà soprattutto nelle città medie e medio-piccole.

#### Logistica

Studiare logistica ultimo miglio sostenibile. Assecondare il cambiamento delle abitudini di acquisto a favore della prossimità. Per utenti deboli mantenere la distribuzione a casa di beni, in fasce orarie e punti di stoccaggio/sanificazione.

Ridefinire gli orari di distribuzione delle merci nelle città in coordinamento con le associazioni di categoria per spostare il traffico merci quanto più possibile in orari serali e notturni.

#### Mobilità condivisa

- ✓ Implementazione della complementarietà tra servizi di mobilità in sharing e TPL anche attraverso revisione normativa che “inquadri” questi servizi e ne agevoli la sostenibilità economica laddove “convenzionati” con gli enti pubblici (es. consentire la pubblicità sui veicoli in sharing purchè convenzionati come per taxi e TPL art.57 Reg Att Cod Strada). Per questo occorre il ripristino a livello nazionale delle risorse (es. ICS) destinate (attraverso erogazione di incentivi a operatori e cittadini) a rendere sostenibile il servizio di sharing per portarlo (attraverso convenzioni trilaterali tra Comuni e operatori) anche al di fuori delle zone più dense (non solo nei centri urbani delle principali città). Per questo scopo, il tema deve essere riportato e discusso stabilmente in seno all'Osservatorio nazionale Trasporto Pubblico Locale e al Tavolo tecnico istituzionale presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti, a cui partecipano gli altri Ministeri competenti e interessati, come il MATTM, il MISE, e altri soggetti su invito specifico come l'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility. Il primo luogo per garantire una maggiore interconnessione tra azioni e politiche sul tpl e mobilità ultimo miglio come lo sharing, il secondo per assicurare che tale interoperabilità sia incardinata già nella pianificazione (PUMS) in capo a ciascun Comune.

- ✓ Possibilità di noleggio a lungo termine dei mezzi in sharing
- ✓ MaaS
- ✓ Incentivi pubblici per rendere economicamente sostenibile il servizio di sharing, portandolo anche al di fuori delle zone più dense (non solo nei centri urbani delle principali città), rendendola parte del trasporto pubblico locale
- ✓ Sanificazione, mezzi a zero impatto, coinvolgere aziende di gestione infrastrutture ricarica
- ✓ Associare ad una campagna mirata di informazione e comunicazione
- ✓ Premialità e agevolazioni monetarie sia benefici indiretti ai cittadini su mobilità attiva.

#### Trasporto pubblico non di linea

Rendere il loro utilizzo più sicuro in tema di rischio contagio per i passeggeri e per i conducenti, e mettere a disposizione tale comparto di offerta per particolari segmenti di mobilità e servizio quali persone anziane, personale sanitario, trasporto aziendale:

- ✓ Separatore fisico tra conducente e clienti, con rimodulazione delle regole per il numero e le condizioni dei trasportati;
- ✓ Sistemi di disinfezione ripetuta e costante;
- ✓ Sostegno alle spese di adeguamento dei mezzi ed alle spese per sanificazione;
- ✓ Convenzioni per trasporti particolari con tariffazioni forfettarie
- ✓ Promuovere forme di uso collettivo, garantendo la separazione tra i passeggeri.

#### Mobilità privata motorizzata

La libertà di muoversi con la propria auto non può essere a discapito della salute delle persone

- ✓ Puntare sullo zero emissioni e sulle infrastrutture, sullo sharing e sulle due ruote anche moto, e sulla micromobilità elettrica
- ✓ Gestione dei tempi delle città
- ✓ Smart working
- ✓ Misure di congestion charge (ZTL, road pricing con differenziazione di orario e per filiera)
- ✓ Attivare un piano di comunicazione mirato e puntuale sulla mobilità ai cittadini e programmare il testing degli interventi fase 2 prima del dispiegamento.

#### LA SOSTA

Un ambito importante di intervento connesso alla mobilità “ripensata” riguarda in particolare l’aumento di domanda di sosta breve: per le attività di consegna capillare di merce, alla distribuzione e a domicilio, per attività di cura e assistenza domiciliare, per servizi di pronto intervento - assistenza e di attività artigianali. A tal fine è necessario reimpostare le politiche della sosta (laddove necessario anche con minimi interventi di adeguamento normativo), sia nella programmazione e pianificazione dei posti di sosta, sia nel controllo, al fine di rendere effettivamente disponibili gli stalli necessari per un utilizzo a rotazione. Queste le azioni principali:

- dotazione diffusa in misura adeguata in tutte le strade della città di stalli per il carico e scarico a rotazione e per i servizi alla residenza quali ad esempio assistenza domiciliare, accompagnamento, consegna pasti e farmaci;
- introduzione della gratuità della sosta per un primo breve periodo di stazionamento;
- strumenti per garantire l’effettiva rotazione e disponibilità della sosta attraverso una maggiore possibilità di controllo e sanzionamento delle infrazioni alle regole sulla sosta, attraverso l’estensione del potere sanzionatorio degli ausiliari della sosta e attraverso la possibilità di sanzionamento, per le infrazioni relative al divieto di sosta, con apparecchiature

elettroniche di rilevazione automatica delle infrazioni, come avviene oggi per esempio per le ZTL, l'eccesso di velocità, il mancato rispetto dei semafori.

### **3) AZIONI A MEDIO LUNGO TERMINE – RIGENERAZIONE**

- ✓ Ricambio in attuazione del PSNMS del parco veicolare Tpl e collettivo a zero emissioni (necessario un intervento di public procurement dedicato) e implementazione infrastruttura di ricarica elettrica
- ✓ incrementare la capacità di offerta, riequilibrando servizi e infrastrutture TRM e al tempo stesso riorientare i servizi bus tradizionali urbani con servizi più agili di trasporto
- ✓ Potenziare mobility management d'area, MM scolastico e aziendale
- ✓ Sostenere i Comuni con strumenti operativi, modelli e linee guida ad hoc nell'aggiornamento della pianificazione mobilità urbana (PUMS), nella revisione/redazione dei Biciplan
- ✓ Accompagnare i Comuni nel graduale rinnovamento della gestione del trasporto pubblico con revisione delle gare verso servizi più innovativi di mobilità pubblica anche in termine di prenotazione/bigliettazione/tariffazione e integrazione ultimo miglio con la mobilità collettiva e condivisa e con la sosta;
- ✓ Potenziamento e dotazione di servizi ad alto valore aggiunto degli "hub di mobilità" (stazioni, parcheggi scambiatori, ecc.) come interscambio tra mobilità rapida e massiva, mobilità pubblica, collettiva e attiva;
- ✓ Diffusione standardizzata in base all'area urbana dei migliori accordi o piattaforme locali di razionalizzazione logistica urbana e gestione degli hub per la distribuzione merci sostenibile e in sicurezza, con aggiornamento dei piani di logistica urbana all'interno dei rispettivi PUMS;
- ✓ Per i piccoli Comuni, soprattutto non aggregati in un PUMS di area metropolitana, occorre effettuare un monitoraggio non solo regionale dei flussi di mobilità dalle e per le aree interne per customizzazione di infrastrutture e servizi.

### **QUADRO RIEPILOGATIVO DELLE PROPOSTE URGENTI**

Si riepilogano di seguito, in forma schematica, le principali proposte urgenti, di natura sia finanziaria (tab. A) che normativa (tab. B), che in conclusione ANCI formula al Governo e al Parlamento, chiedendo che siano recepite già nell'imminente "**Decreto Aprile**", per consentire ai Comuni di programmare e agire con la massima velocità per rendere sostenibile e gestibile il sistema della mobilità urbana nella "fase 2", potendo contare su un quadro normativo e finanziario certo.

<b>A) PROPOSTE DI MISURE FINANZIARIE (revisione, riorientamento e nuova istituzione di Fondi)</b>
<b>Finalità:</b>  - istituire <u>tre</u> nuovi Fondi d'emergenza, <u>uno per compensare mancati introiti del settore TPL e due</u> per la promozione della mobilità ciclo-pedonale come alternativa all'auto privata nelle città

- sbloccare l'erogazione, revisionare i criteri, ampliare le spese ammissibili in caso di economie di alcuni Fondi già esistenti		
<b>(nuovo) Fondo compensazione ricavi e abbonamenti TPL</b>	istituzione di un nuovo Fondo, con dotazione di <u>1.000 M€</u> , per compensare le aziende e i <u>contratti gross cost del TPL</u> dei mancati <u>introiti tariffari</u> in lockdown e fase 2 e <u>delle proroghe di validità</u> degli abbonamenti <u>non utilizzati</u>	MIT
<b>(nuovo) Fondo interventi emergenza mobilità ciclo-pedonale</b>	istituzione di un nuovo Fondo, con dotazione di almeno 300 M€, destinato a interventi infrastrutturali leggeri d'emergenza dei Comuni per favorire la mobilità pedonale e ciclabile	MIT
<b>(nuovo) Fondo contributi per acquisti di biciclette (tradizionali, pieghevoli, a pedalata assistita), cargo bike, scooter elettrici</b>	istituzione di un nuovo Fondo, con dotazione di almeno 200 M€, destinato a contributi per l'acquisto di biciclette (tradizionali, pieghevoli, a pedalata assistita), cargo bike, scooter elettrici	MIT
<b>Fondo progettazione</b>	sblocco urgente del DM per l'impiego dei 30 M€ residui e ampliamento delle spese ammissibili con le economie a interventi ulteriori	MIT DG Edilizia
<b>Fondo bando PRIMUS</b>	sblocco urgente del DM per l'assegnazione delle risorse previste	MATTM DG CLE
<b>DL Clima (artt. 2 e 3)</b>	sblocco fondi per buoni mobilità a favore di cittadini che rottamino la propria auto e scelgano sistemi di mobilità sostenibile e contributi ai Comuni per investimenti sull'incremento della velocità commerciale del TPL	MATTM
<b>Fondo mobilità sostenibile (Collegato ambientale)</b>	previsione della possibilità di utilizzo delle economie e di rimodulazione delle risorse assegnate, anche per servizi, incentivi e comunicazione	MATT DG CLE
<b>Fondo nazionale TPL</b>	revisione dei criteri di ripartizione ad oggi non più applicabili	MIT
<b>Fondo ex art. 30 DL Crescita</b>	ampliamento delle spese ammissibili, oltre che per opere pubbliche, anche per servizi sostenibili utili per la fase di resilienza/rigenerazione	MISE/Interno

## B) PROPOSTE DI MISURE NORMATIVE

### (Modifiche urgenti al Codice della strada per la mobilità attiva)

#### Finalità:

- introdurre modifiche immediate al C.d.S., solo ordinamentali e senza nuovi o maggiori oneri, per consentire subito ai Comuni regolamentazioni e interventi infrastrutturali d'emergenza, cioè leggeri, a basso costo e rapida attuazione, per aumentare la mobilità pedonale e ciclabile nelle città, assorbendo parte della domanda del TPL ed evitando così il boom del traffico privato e il rischio paralisi

Si chiede di usare le formulazioni normative già contenute nel **Testo unificato AC 24 e abb. ("Modifiche urgenti al codice della strada") già licenziato dalla IX Commissione Trasporti della Camera in data 11.07.2019** (con pareri favorevoli del MIT, del MEF/RGS e delle Commissioni in sede consultiva) per i punti di seguito indicati:

<b>Case avanzate</b>	usare formulazione art. 1, co. 2, lett. a), n. 2 (nuovo n. 6- <i>bis</i> ) + art. 4, co. 1, lett. g), n. 3, prima alinea (nuovo comma 9- <i>ter</i> )
<b>Doppio senso ciclabile</b>	usare formulazione art. 4, co. 1, lett. g), n. 3, seconda alinea (nuovo comma 9- <i>quater</i> )
<b>Bike lanes</b>	usare formulazione emendamento d'aula n. 1.110 (Marino)
<b>Corsie riservate bus+bici</b>	usare formulazione art. 4, co. 1, lett. g), n. 1 (nuovo comma 9.1)
<b>Strade scolastiche</b>	usare formulazione art. 1, co. 2, lett. a), n. 6 (nuovo n. 58- <i>bis</i> ) + art. 1, co. 2, lett. b), n. 2 (nuovo comma 9- <i>ter</i> )
<b>Sicurezza stradale utenza debole e moderazione del traffico</b>	usare formulazione art. 1, co. 2, lett. f)
<b>ZTL ambientali</b>	usare formulazione art. 3, co. 1, lett. b), n. 2