

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2977}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA POPOLARE

Presentata l'8 luglio 1988

Piani urbani del traffico e piani stralcio dei parcheggi

ONOREVOLI DEPUTATI! — L'Automobile club d'Italia, adempiendo un suo preciso compito istituzionale, volto a promuovere iniziative a favore della circolazione stradale, dell'istruzione e dell'educazione degli utenti della strada, ha elaborato la presente iniziativa di legge, ai sensi dell'articolo 71, secondo comma, della Costituzione.

Il parco veicolare, in Italia, ha superato ormai i 30 milioni di veicoli e l'Italia ha raggiunto, con 2,3 abitanti per autoveicolo, i livelli delle nazioni europee e mondiali a più alto tasso di motorizzazione.

Il 70 per cento della circolazione si svolge nelle aree urbane e metropolitane con risultati che sono sotto gli occhi di tutti: congestione, degrado ambientale, inquinamento, crollo della qualità della vita.

L'Automobile club d'Italia, nell'assumere il compito istituzionale di promuovere la presente iniziativa di legge popolare, ribadisce la sua ferma convinzione che l'uso dell'auto privata sia compatibile con l'uso « civile » delle città, purché vengano create le opportune condizioni per l'integrazione dei diversi modi di trasporto, nonché siano adottate misure am-

ministrative, di coordinamento delle pubbliche amministrazioni per fronteggiare l'imponente sviluppo della circolazione stradale.

Questa proposta di legge, che viene affidata alla sensibilità del Parlamento per una rapida approvazione, costituisce un vero e proprio « piano nazionale del traffico e dei parcheggi », idoneo sul piano propositivo ad invertire un *trend* non più sopportabile da parte dei cittadini, motorizzati o meno, e che non si risolve certo con i soli divieti, la mortificazione della circolazione automobilistica, le megamulte, ecc.

L'articolo 1 ribadisce la preliminare urgenza di una rapida emanazione dei piani urbani del traffico, secondo le normative impartite dal Ministero dei lavori pubblici il quale, altresì, è tenuto ad organizzare, nell'ambito dell'Albo degli esperti di pianificazione territoriale, una apposita sezione per gli esperti di pianificazione del traffico e dei trasporti. Ciò al fine di consentire alle amministrazioni locali di avvalersi, per la specifica materia, di esperti qualificati.

L'articolo 2 espone l'obbligo per i comuni, con popolazione superiore a 30.000 abitanti, l'adozione rapida ed obbligatoria di un piano stralcio per i parcheggi necessari all'integrazione del trasporto indi-

viduale con quello collettivo, da realizzare come opere di pubblica utilità, anche mediante mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti.

L'articolo 3 prevede l'applicazione in via definitiva del piano urbano del traffico, comprensivo dell'intero piano comunale dei parcheggi e delle infrastrutture connesse, impegnando il Ministero dei lavori pubblici ad emanare in tempo utile le direttive tecniche ed amministrative necessarie.

L'articolo 4 sancisce che la legge finanziaria annualmente stabilisca la quota di risorse da destinare alla realizzazione delle opere previste nel piano, ricavate da un'aliquota percentuale di alcune delle più gravose imposte che penalizzano gli automobilisti italiani, mentre i comuni devono destinare allo stesso scopo una congrua parte dei proventi delle sanzioni pecuniarie da violazioni di disposizioni sulla circolazione stradale.

Queste misure, ampiamente praticate in Paesi esteri, che finalizzano parte del gettito fiscale proveniente dalla circolazione stradale al miglioramento della stessa, ci sembrano eque sotto il profilo della giustizia tributaria e riparatrici nei confronti della politica settoriale erronea praticata negli ultimi decenni.

PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA POPOLARE

ART. 1.

(Piani urbani del traffico).

1. Entro un anno dalla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* delle norme di cui all'articolo 3, i comuni sono tenuti a redigere ed approvare il Piano urbano del traffico di cui alla circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 agosto 1986, n. 2575, sulla base delle direttive della medesima circolare e del Ministero stesso.

2. Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad istituire nell'ambito dell'Albo degli esperti in pianificazione territoriale un'apposita sezione di esperti in pianificazione del traffico e dei trasporti.

ART. 2.

(Piani stralcio dei parcheggi).

1. Ai fini di una chiara definizione del campo di applicazione delle presenti norme si distinguono, elencati per ordine di importanza ai fini del rapido decongestionamento delle aree urbane, i seguenti tipi di parcheggi urbani:

a) parcheggi di scambio, ubicati in zone prevalentemente periferiche e semi-periferiche, od eccezionalmente in zone semicentrali, e funzionalmente destinati allo scambio di utenza tra il trasporto individuale ed il trasporto collettivo su gomma e su ferro;

b) parcheggi sostitutivi della sosta su strada, ubicati su tutta l'area urbana ad eccezione della zona centrale e funzionalmente destinati al recupero della fluidità veicolare sulla principale viabilità cittadina, attraverso lo sgombero della sosta veicolare ivi ubicata. Tali parcheggi

sono da realizzare nella forma multi-piano, sotterranei od in elevazione, solo nel caso in cui sia esaurita tutta la disponibilità di superfici per la sosta veicolare sulla viabilità locale e sulle aree a raso limitrofe alla viabilità principale urbana;

c) parcheggi per il recupero ambientale, ubicati nelle vicinanze od, eccezionalmente, all'interno delle zone di maggior pregio storico-architettonico della città e funzionalmente destinati allo sgombero della sosta veicolare sulla viabilità (piazze e strade) ambientalmente più qualificata, in modo anche da realizzare eventuali itinerari ed ambienti completamente pedonalizzati;

d) altri parcheggi, ad eccezione di quelli specificatamente previsti dagli *standard* urbanistici per lo svolgimento delle attività connesse ai relativi insediamenti, la cui realizzazione non sia in contrasto con gli indirizzi di politica del traffico urbano.

2. Entro sei mesi dalla pubblicazione nella *Gassetta Ufficiale* delle norme di cui all'articolo 3, i comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti approvano un piano stralcio di interventi urgenti per la realizzazione, anche mediante concessione, di parcheggi di scambio e delle infrastrutture funzionalmente collegate (viabilità di accesso, percorsi pedonali attrezzati, ecc.), con priorità per quelli a servizio dei sistemi di trasporto collettivo a grande capacità. L'adozione di questo piano equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed indifferibilità e costituisce variante della sistemazione urbanistica. Copia del piano stesso è trasmessa alla regione.

3. La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere mutui a totale carico dello Stato, anche in deroga alle disposizioni vigenti, ai comuni che abbiano approvato il piano stralcio di cui al comma 1, fino ad un ammontare massimo di lire diecimila miliardi negli anni 1988, 1989 e 1990. All'onere di cui al presente articolo si fa fronte mediante riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa per il 1988 del Ministero del

tesoro e relativa previsione triennale di 300, 500 e 120 miliardi di lire per i medesimi anni.

ART. 3.

(Osservanza delle direttive ministeriali).

1. Entro diciotto mesi dall'adozione del piano stralcio di cui all'articolo 2, i comuni devono applicare in via definitiva il Piano urbano del traffico, con l'osservanza delle direttive, appositamente impartite dal Ministero dei lavori pubblici entro quattro mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, riguardanti i seguenti argomenti:

a) istruzioni e normative tecniche aggiuntive per la redazione dei piani;

b) normative per la redazione, approvazione e gestione del piano urbano del traffico; per la concessione di eventuali proroghe e per la nomina di commissari *ad acta* nel caso di amministrazioni inadempienti, nonché per la formazione della apposita sezione di esperti della pianificazione dei trasporti, nell'ambito dell'Albo degli esperti in pianificazione territoriale, di cui all'articolo 1.

ART. 4.

(Ulteriori finanziamenti statali).

1. Con apposita disposizione della legge finanziaria si provvede annualmente alla quantificazione del concorso statale al finanziamento della realizzazione dei piani di cui alla presente legge in una misura non superiore al cinquanta per cento del gettito fiscale derivante dall'imposta di fabbricazione dei carburanti nonché dalle tasse e soprattasse automobilistiche.

2. I comuni sono tenuti a finalizzare alla realizzazione dei piani di cui alla presente legge i proventi contravvenzionali di cui all'articolo 139 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ad essi spettanti.