COMMISSIONE VIII

AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

19.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 GENNAIO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA

INDICE

	PAG.
Disegno e proposte di legge (Discussione e rinvio):	
Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato) (3414);	
Botta ed altri: Programma di infrastrutture urbane per la sosta e lo scambio (340);	
Di iniziativa popolare: Piani urbani del traffico e piani stralcio dei parcheggi (2977)	3
Botta Giuseppe, Presidente	3, 5
Cerutti Giuseppe, Relatore	3
Tognali Carlo Ministro nor i problemi delle area urbane	5



La seduta comincia alle 9,15.

Francesco SAPIO, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).

Discussione del disegno di legge: Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3414); e delle proposte di legge Botta ed altri: Programma di infrastrutture urbane per la sosta e lo scambio (340); d'iniziativa popolare: Piani urbani del traffico e piani stralcio dei parcheggi (2977).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 novembre 1988; e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Botta, Manfredi, Ferrarini, Cerutti, Lusetti, Angelini Piero, Piermartini, Rebulla, Martuscelli, Bonsignore, Galli, D'Addario, Milani, Fornasari: « Programma di infrastrutture urbane per la sosta e lo scambio » e d'iniziativa popolare: « Piani urbani del traffico e piani stralcio dei parcheggi ».

Desidero dare atto al servizio studi della Camera della tempestiva predisposizione della necessaria documentazione, estremamente utile ed aderente alle esigenze dei nostri lavori.

Come i colleghi sanno, l'argomento oggi in discussione è molto importante, e suscita vive attese; al disegno di legge già approvato all'unanimità dall'altro ramo del Parlamento sono state abbinate due proposte di legge: una è di iniziativa popolare, l'altra reca come prima firma quella del sottoscritto: mi dichiaro comunque fin d'ora disponibile ad aderire al testo licenziato dal Senato, affinché possa essere approvato al più presto anche dalla Camera.

L'onorevole Cerutti ha facoltà di svolgere la relazione.

GIUSEPPE CERUTTI, Relatore. Signor presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge oggi alla nostra attenzione, insieme con altre due proposte di legge, è stato già approvato dall'altro ramo del Parlamento il 16 novembre scorso. Esso costituisce il risultato di un lungo iter parlamentare, iniziato con la discussione di un disegno di legge sottoposto alla Presidenza del Senato il 20 novembre 1987, e limitato a disposizioni in materia di parcheggi e programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate.

I due testi si differenziano notevolmente: quello oggi al nostro esame non si limita, come faceva il precedente, ad affrontare il problema dei parcheggi nei grandi centri metropolitani, e si articola sulla base di tre tipi di finanziamento e oserei dire – tre diverse procedure.

La prima di queste si riferisce ad un certo numero di città, già contemplate nell'originario disegno di legge, cioè Roma, Milano, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Cagliari, Catania e Palermo, alle quali, per decisione del Senato, si è aggiunta anche Trieste.

Il secondo tipo di procedura interessa comuni che rientrano in una programmazione a carattere regionale. Ci troviamo di fronte ad una modifica sostanziale del provvedimento inizialmente predisposto dal Governo, in cui si prevedeva un rapporto diretto tra Stato e comuni: la richiesta di programmazione, avanzata da questi ultimi, veniva esaminata direttamente dal Ministero, e quindi inserita nel piano da finanziare. Le osservazioni fatte al Senato (soprattutto in sede di I Commissione affari costituzionali) hanno portato ad inserire, in quest'iter procedurale, le regioni, quali organismi intermedi atti a valutare con maggior cognizione di causa (e quindi con più attenzione) le richieste provenienti dalle regioni stesse, le loro necessità e, conseguentemente, le priorità da stabilire per l'assegnazione delle somme ancora da stanziare, dato che i finanziamenti indicati non sono sufficienti per la costruzione di tutti quei parcheggi che ancora mancano in Italia.

La terza previsione contenuta nel disegno di legge attiene alla possibilità, per gli enti concessionari di autostrade o per le società da essi appositamente costituite, di realizzare e gestire in regime di concessione infrastrutture di sosta e corrispondenza, e relative adduzioni, purché connesse con la rete autostradale e finalizzate all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo. Con tale innovazione viene riconosciuto che è ormai diventato essenziale il sistema di interscambio tra diversi mezzi di trasporto; che non è pensabile di risolvere il problema del traffico urbano senza preoccuparsi del flusso di quello proveniente dalle autostrade; che infine è necessario – se esistono sistemi

di trasporto pubblico - prevedere una sosta all'ingresso della città o in zone opportunamente collegate alle adduzioni autostradali, in modo da consentire al cittadino di parcheggiare il suo mezzo privato e di utilizzare quello pubblico, sia di superficie, sia sotterraneo.

Il provvedimento – che reca ben 29 articoli, a fronte dei 10 del progetto di legge iniziale - contempla nella sua ultima parte talune modifiche, anche sostanziali, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente norme sulla disciplina della circolazione stradale. Poiché la nostra Commissione non annovera, tra le sue competenze, la materia dei trasporti (che invece ha la VIII Commissione permanente del Senato), ritengo che dovremo recepire, su questa parte del disegno di legge, il parere vincolante della IX Commissione.

Sul merito del provvedimento, non posso che dichiararmi d'accordo con il presidente, che ne ha sottolineata l'importanza, soprattutto per il fatto che si tenta un'organizzazione del trasporto pubblico; infatti, il disegno di legge non si limita a prevedere un semplice finanziamento, ma chiede ai comuni di predisporre specifici piani dei trasporti, che implicano una organizzazione nell'àmbito città, con previsioni di chiusura dei centri storici e di approntamento di aree pedonali e piste ciclabili.

Un'attenzione particolare è rivolta alle grandi metropoli, le quali dovranno intervenire con provvedimenti di loro iniziativa, da inviare, previo esame delle regioni, al Ministero competente. Le regioni saranno tenute a rispettare determinati limiti di tempo per l'esame e la trasmissione dei provvedimenti: scaduti tali termini, si intenderà acquisito il cosiddetto « silenzio assenso ».

Il disegno di legge al nostro esame ha notevole rilevanza sia per gli aspetti finanziari, sia per quelli relativi alla programmazione: i primi, tuttavia, dovranno essere in gran parte riesaminati, dal momento che il provvedimento è stato approvato dalla VIII Commissione del Senato prima che si conoscessero il testo definitivo della legge finanziaria per il 1989 e, quindi, le restrizioni imposte dal Governo. Ritengo pertanto necessario, in proposito, un approfondimento da parte della Commissione bilancio della Camera.

Desidero ricordare ai colleghi che il testo al nostro esame è stato approvato all'unanimità dalla competente Commissione del Senato, segno evidente dell'ampiezza dei consensi raccolti. Le finalità del provvedimento sono tali da richiedere anche da parte nostra un sollecito esame e, mi auguro, il più vasto favore da parte di tutte le forze politiche rappresentate nella Commissione.

CARLO TOGNOLI, Ministro per i problemi delle aree urbane. Intervengo brevemente, solo per richiamare l'attenzione della Commissione su di un punto che, peraltro, il relatore ha già in parte illustrato: mi riferisco agli aspetti finanziari del disegno di legge in esame.

Quando il testo fu predisposto ed approvato dal Consiglio dei ministri, esso prevedeva contributi attraverso un finanziamento in conto interessi. L'iter seguito dal provvedimento al Senato è stato piuttosto lungo, anche se utile dal momento che gli emendamenti introdotti hanno consentito di affrontare le questioni legate alla tematica dei parcheggi, alla migliore definizione dei problemi del traffico e della circolazione e, altresì, di definire – aspetto che considero di notevole rilievo – le isole pedonali e le zone a traffico limitato.

Durante il tempo intercorso dalla presentazione del disegno di legge al Senato fino ad oggi, numerosi cambiamenti sono intervenuti nella normativa riguardante la finanza locale. In particolare, l'articolo 4 del decreto sulla finanza locale prevede che il tetto complessivo dei mutui della Cassa depositi e prestiti sia invalicabile. Ciò significa, come risulta evidente, che, mentre era nostra intenzione attribuire alle amministrazioni locali, con questa legge, un contributo aggiuntivo e specifico per la realizzazione dei parcheggi, nella realtà dei fatti, invece, tale contributo sarà solo uno dei finanziamenti che giungeranno ai comuni attraverso la Cassa depositi e prestiti, sia pure finalizzato ad uno scopo particolare.

Mi chiedo, allora, se non valga la pena di modificare l'intero meccanismo, prevedendo un contributo in conto capitale che, pur avendo effetti limitati rispetto a quelli che sarebbero stati raggiunti dal contributo in conto interessi, sarà però senz'altro aggiuntivo rispetto alle entrate di cui dispongono le amministrazioni locali. Nel contempo, si potrebbe prevedere un ampliamento del fondo, almeno per un quadriennio, stabilendo per il 1992 una quota più rilevante di finanziamenti. Sono convinto, comunque, che con le disponibilità previste nella tabella C sia possibile in ogni caso incentivare la realizzazione dei parcheggi cosiddetti « di interscambio », indicati dal testo al nostro esame. Lo Stato, cioè, finanzia la realizzazione non di tutti i parcheggi, ma soltanto di quelli, appunto, che fungono da interscambio con i mezzi di trasporto pubblico, seguendo una corretta ottica di connessione tra il mezzo pubblico e quello privato. La questione è, a mio avviso, di enorme importanza, se davvero vogliamo assumere provvedimenti che risultino utili alle nostre città.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 9,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO