COMMISSIONE VIII

AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

22.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 FEBBRAIO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIUSEPPE BOTTA**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **ANTONIO CEDERNA**

INDICE

PAG.

Disegno e proposte di legge (Seguito della 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 dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (3414);

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) 3

Botta Giuseppe, *Presidente* 3, 7

Cederna Antonio, *Presidente* 6, 10

Bonfatti Paini Marisa 5, 10

Cerutti Giuseppe, *Relatore* 9, 10

Gottardo Settimo 4, 10

Monello Paolo 3

Tognoli Carlo, *Ministro per i problemi delle aree urbane* 7, 8, 10

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11.

FRANCESCO SAPIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della 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 il seguito della 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 ed altri: « Programma di infrastrutture urbane per la sosta e lo scambio » e d'iniziativa popolare: « Piani urbani del traffico e piani stralcio dei parcheggi ».

Come i colleghi ricorderanno, il 25 gennaio scorso l'onorevole Cerutti aveva svolto la relazione sui progetti di legge. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PAOLO MONELLO. Signor presidente, onorevoli colleghi, ritengo che nessuno, dopo le recenti congestioni di traffico registrate a Milano ed in altre città d'Italia, potrebbe negare l'urgenza del provvedimento di legge in esame, e quindi assumersi la responsabilità di ritardarne ulteriormente il varo, tanto più che esso è stato già approvato all'unanimità, se non erro, dall'altro ramo del Parlamento. Mi limiterò pertanto ad alcune considerazioni di carattere generale.

Indubbiamente, nell'affrontare il problema in discussione, non possiamo non rilevare che il disastro ambientale che abbiamo di fronte è dovuto sia alla rapida crescita che le città hanno avuto in questi ultimi anni, sia ad un modello di vita che, privilegiando il trasporto privato e assestando durissimi colpi a quello pubblico, ha di fatto condizionato la vita dei cittadini.

Apprezzo moltissimo, onorevole Tognoli, i suoi interventi, come quello apparso ieri su *la Repubblica*, con cui ha denunciato la mancanza di fondi, nonché altri rilievi di carattere generale; tuttavia devo ricordarle che lei fa parte di un Governo che, nel recente decreto sui trasporti, ha sottratto ben 400 miliardi a quest'importante settore, costringendo i comuni a ripianare i bilanci delle aziende municipalizzate e quindi ad aumentare il prezzo dei biglietti. Ora, i tagli ai finanziamenti per il trasporto pubblico non fanno altro che incentivare quello privato, aggravando la congestione delle città.

Nonostante tali considerazioni, mi sembra tuttavia che il disegno di legge in esame costituisca un primo passo per affrontare globalmente il problema della qualità della vita nelle grandi aree metropolitane; ad esso dovranno certo seguire provvedimenti più precisi e puntuali, come quelli sulla mobilità urbana e sul risanamento delle città e come quell'insieme di progetti che il Governo (almeno così si dice) ha intenzione di presentare. Indubbiamente, il Governo dovrebbe avere del problema in oggetto quella visione complessiva che ora mi sembra mancare, tant'è vero che dal provvedimento n. 2924, concernente la riorganizzazione dei comuni e attualmente in discussione, è stata stralciata la parte relativa alle metropoli; ma la riorganizzazione della qualità della vita nelle grandi aree urbane non può assolutamente procedere a « spizzichi e bocconi ».

Ciò premesso, desidero soffermarmi su alcune considerazioni specifiche.

In primo luogo, ritengo che la normativa dovrebbe essere in taluni punti chiarita, con modifiche di carattere tecnico. Dalla lettura del *dossier* che ci è stato preparato sui testi in discussione, emerge come alcune norme siano o tra loro contrastanti o poco chiare, come avviene per quanto concerne i rapporti tra comuni e regioni, tra comuni e Stato direttamente, tra regioni e Stato.

Considero poi importante che venga portata al 100 per cento (invece dell'attuale 50 per cento) la misura massima dei mutui da concedere per le opere da realizzare, non sapendo altrimenti i comuni come coprire la restante parte della spesa.

Infine, desidero qui ribadire quello che mi sono già permesso di osservare nel corso di un colloquio informale con il ministro, e cioè che dobbiamo prevedere, all'ultimo articolo del provvedimento, che siano fatti salvi i poteri delle regioni a statuto speciale, poiché ve ne sono alcune (mi riferisco in particolare a quella siciliana) che hanno già legiferato in materia. Se non inserissimo tale clausola, alcune grandi città – come Palermo e Catania – potrebbero ugualmente usufruire dei contributi previsti, in quanto già inserite nel testo del disegno di legge, mentre altre ne verrebbero escluse. Ora, se probabilmente la regione siciliana non presentasse alcun ricorso, poiché non è solita farne, le province autonome di Trento e Bolzano lo presenterebbero, quando non si vedessero riconosciuti i propri poteri; non vedo quindi perché non possiamo inserire una clausola del genere, e dobbiamo rischiare di perdere tempo con dei ricorsi e andare incontro ad eventuali sospensive, che intralcerebbero il buon funzionamento della legge.

Concludo riservandomi di presentare le opportune proposte emendative. Complessivamente, il mio giudizio sulla normativa all'esame è positivo e credo che essa necessiti soltanto di qualche correzione, anche di natura formale..

SETTIMO GOTTARDO. Ritengo che l'intervento legislativo intorno al quale stiamo discutendo meriti un apprezzamento positivo. Pertanto, mi soffermerò su una serie di considerazioni di carattere generale.

In merito all'elenco delle città interessate ai programmi triennali di parcheggi, occorre rilevare qualche incongruenza.

Ogni volta che si interviene con provvedimenti destinati alle aree metropolitane, cambia l'elencazione dei comuni interessati, facendo venir meno un parametro generale su cui possa misurarsi l'effettiva incidenza di tali interventi. In altre parole, il dipartimento competente in materia non ha mai indicato le aree metropolitane da considerarsi prioritarie nell'impostazione di misure specifiche: si passa da una visione restrittiva, con il coinvolgimento di soli cinque o sei grandi comuni, a elenchi, come quello formulato al comma 1 dell'articolo 6, comprendenti quindici comuni.

A mio parere, invece, occorrerebbe indicare il metodo che sta alla base dell'individuazione di tali aree, per distinguere fra un'azione di decongestionamento, destinata ai centri storici, ed una pratica di riorganizzazione, riguardante le aree me-

tropolitane in formazione. In caso contrario, sarà impossibile spiegare la presenza nell'elenco di alcuni comuni e l'assenza di altri, indipendentemente dal caso specifico in cui si va ad agire. Pertanto, invito il Governo a puntualizzare una volta per tutte il novero delle città cui vanno destinati i provvedimenti di intervento (anche in materia di edilizia, viabilità ed infrastrutture).

Sempre in relazione al comma 1 dell'articolo 6, penso che sarebbe più opportuno parlare di « aree urbane – o metropolitane – dei comuni di » che non di «comuni ». Infatti, fatta eccezione per Roma, il cui comune ha un territorio molto ampio, in moltissime città l'area urbana non si identifica con quella municipale. In questa fase, non intendo discutere sulla scelta lessicale dell'aggettivo « urbano » o « metropolitano »: mi sembra semplicemente più realistico dal punto di vista dell'estensione non parlare di « comuni ». Non si tratta di proporre qualche aggiunta o sottrazione all'elenco citato, ma di scegliere la giusta formulazione in rapporto all'ambito territoriale dei problemi ed alla idonea collocazione delle infrastrutture.

Un'altra osservazione è tesa a rimuovere eventuali dubbi di interpretazione che potrebbero presentarsi in sede applicativa.

I principali destinatari della normativa in discussione sono i comuni (e condivido tale impostazione), tuttavia in alcuni casi si prospettano altre possibilità, come, per esempio, quando il comune si limita ad agire da mediatore nell'ambito di interventi infrastrutturali, anche per superare i problemi legati all'acquisizione delle aree e all'uso dello strumento urbanistico. Mi riferisco all'ipotesi in cui un comune conceda a privati la facoltà di costruire e gestire un parcheggio per uso pubblico, con la possibilità di utilizzare le aree « bloccate » a livello di piani urbanistici, magari perché in prossimità dei centri storici. La concessione sarebbe subordinata alla stipula di una convenzione fra il comune ed il privato, mentre la gestione da parte di quest'ultimo avverrebbe sulla base dei parametri stabiliti dal comune in materia di tariffe, orari e condizioni di apertura al pubblico.

Desidererei conoscere il parere del ministro su questa previsione normativa, anche perché l'attuazione di una simile ipotesi potrebbe risolvere i problemi di alcuni grandi centri urbani che, in caso contrario, dovrebbero attendere la più lenta predisposizione della normativa generale sull'acquisizione dei suoli.

Invece, la via che ho indicato potrebbe darci la possibilità di avere parcheggi pubblici convenzionati la cui proprietà rimane privata.

Per concludere, non posso che augurarmi che l'iniziativa oggi al nostro esame vada in porto quanto prima.

MARISA BONFATTI PAINI. Desidero solo aggiungere alcune osservazioni a quanto detto dal collega Gottardo.

Il provvedimento, nel complesso, non suscita grosse perplessità, anche se forse sarebbe il caso di esaminare più attentamente alcuni suoi punti in sede di comitato ristretto.

Desidero, comunque, sottolineare l'importanza del disegno di legge al nostro esame – che giunge dopo anni di attesa – anche se risolve solo parzialmente i problemi delle grandi città. Purtroppo la politica complessiva che il Governo sta seguendo per quanto riguarda le aree urbane non va nella direzione della salvaguardia e della protezione della vita che in esse si svolge.

Tuttavia, sono favorevole al provvedimento in esame che però dovrebbe essere accompagnato da una diversa politica per le aree urbane. Un intervento di questo tipo, infatti, non può essere disgiunto, ad esempio, dalla chiusura dei centri storici al traffico e dall'incentivazione dell'uso dei mezzi a due ruote, altrimenti non si comprende per quale motivo lo Stato debba impegnare fondi senza un tornaconto sociale.

È inutile prevedere innumerevoli aree di parcheggio se poi le amministrazioni locali continuano a perseguire una politica che tende a concentrare le funzioni

che richiamano più traffico (ad esempio il terziario) nei centri storici, che per loro natura non sono adatti ad accogliere elevati volumi di traffico.

D'altro canto la mobilità è attualmente un elemento essenziale e non può essere cancellata, né è possibile risolvere il problema solo attraverso l'incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici, anche se le amministrazioni pubbliche, ed in particolare lo Stato, devono compiere uno sforzo proprio per favorire l'uso di tali mezzi.

Entrando nel merito del provvedimento, l'articolo 3 specifica il ruolo che le regioni dovranno avere nei confronti della realizzazione dei programmi urbani delle città non comprese nel gruppo dei quindici centri maggiori. Forse sarebbe il caso di indicare priorità di intervento per le città che hanno già predisposto piani per il traffico e per le città d'arte, che per la loro particolare struttura non hanno un centro adatto al traffico automobilistico.

Sempre all'articolo 3, comma 7, sarebbe opportuno citare esplicitamente le leggi nn. 1089 e 1497.

Nell'articolo 4, comma 2, si parla di un contributo, commisurato a costi *standard*, che dovrebbe essere aggiornato annualmente con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. In pratica, poi, simili decreti raramente vengono presentati alle scadenze previste, perciò sarebbe utile stabilire un aggiornamento automatico, per avere parametri di riferimento adeguati, senza dover attendere provvedimenti legislativi o amministrativi.

L'articolo 6 individua il ruolo dell'Ente ferrovie dello Stato nei confronti della predisposizione dei parcheggi ubicati nei pressi delle stazioni delle grandi città; però, sarebbe opportuno valutare la possibilità di un intervento dell'Ente ferrovie anche in città minori, che pur costituiscono nodi ferroviari di notevole importanza.

Per quanto riguarda l'articolo 9, che ha suscitato alcune perplessità al Senato, sono personalmente d'accordo sulla deroga, ivi prevista, agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti per la realizzazione di parcheggi nell'ambito di edifici privati. A mio avviso, anzi, si dovrebbe aggiungere la deroga anche ai regolamenti d'igiene, sia perché questi ultimi molto spesso sono di vecchia data, sia perché essi prevedono, come altezze nette, misure tali da rendere praticamente impossibile la costruzione di parcheggi negli edifici già esistenti. Dovremmo invece chiarire che restano comunque ferme le norme sulla prevenzione degli incendi, in quanto ritengo che esse costituiscano un elemento inderogabile.

Sottolineo poi la necessità che si uniformino a quelle che stiamo per varare le norme simili – volte ad incentivare la realizzazione di parcheggi – contenute nel progetto di legge n. 730 sull'edilizia residenziale pubblica, già al nostro esame: questo per evitare che, a distanza di pochi giorni, la nostra Commissione definisca testi tra loro diversi.

L'ultima parte del disegno di legge (che ritengo sia di competenza piuttosto della Commissione trasporti che non della nostra), contiene una serie di norme intese a scoraggiare il parcheggio su strada; ora, la maggior parte di esse può andare bene, ma talune disposizioni – come quelle contenute nell'articolo 18 – a mio avviso non riguardano assolutamente l'argomento in questione, per cui mi domando se non sia il caso di sopprimerle.

Infine, vorrei chiedere al ministro dove finiscano i proventi delle ingenti multe previste; nel primo decreto a suo tempo presentato – e poi decaduto – sulla stessa materia, gli introiti erano devoluti ai comuni per la predisposizione di parcheggi: non riesco però a trovare in questo disegno di legge una misura del genere, che forse mi può essere sfuggita, nonostante abbia letto attentamente il testo.

ANTONIO CEDERNA. Il comma 1 dell'articolo 3 del disegno di legge in esame prevede che il programma dei parcheggi debba privilegiare le realizzazioni « volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani »; in proposito, riterrei opportuno precisare (intanto sostituendo le pa-

role « centri urbani » con le altre « centri storici »), che tali parcheggi vadano predisposti fuori dai centri storici medesimi, in modo da non concentrare ulteriore traffico.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

CARLO TOGNOLI, *Ministro per i problemi delle aree urbane.* Innanzitutto condivido la considerazione qui fatta, cioè che per risolvere in modo organico i problemi della mobilità occorra agire sempre con provvedimenti che incidano sulla politica urbanistica e su quella del trasporto pubblico. Desidero però far presente che con questo provvedimento di legge – inteso al finanziamento di parcheggi pubblici di interscambio con sistemi di trasporto collettivo – interveniamo semplicemente per colmare una lacuna (anche se in modo parziale), e non per impostare una nuova politica; inoltre, il testo lascia aperto il varco a futuri provvedimenti che affrontino più specificatamente le questioni riguardanti la realizzazione di altri parcheggi, la sosta nell'ambito delle città e la limitazione del traffico al loro interno, nonché il pubblico trasporto.

Voglio poi ricordare che insieme con questo sono stati presentati altri due progetti di legge: il primo reca finanziamenti per la realizzazione, da parte delle amministrazioni locali, di piste ciclabili; l'altro, stanziamenti per la costruzione di metropolitane pesanti e leggere. Pertanto, il disegno di legge oggi in esame, pur essendo un provvedimento parziale, si inquadra in un complesso di misure da adottare per i centri urbani.

Ricordo altresì che ho diramato ormai da molti mesi un disegno di legge più organico, concernente il coordinamento degli interventi infrastrutturali nelle aree urbane, con il metodo dell'accordo di programma e con l'individuazione delle aree urbane tramite provvedimenti del Governo che stabiliscano le priorità. A tale proposito rispondo alle obiezioni sollevate dall'onorevole Gottardo rilevando che anche in questa legge-quadro non daremo una definizione millimetrica delle aree in questione, in quanto entreremmo in un campo delicatissimo, in cui risulta impossibile fare un'elencazione compiuta o fornire criteri che non siano poi perfettibili. Invece, fissate alcune linee generali per definire le aree urbane, lasceremo ai decreti governativi la definizione degli interventi che si vorranno operare, per iniziativa sia del Governo, sia delle regioni e dei comuni (infatti, all'accordo di programma si potrà ricorrere anche per iniziativa degli enti locali).

Quanto all'elenco di comuni che figura all'articolo 6, esso è il frutto di aggiustamenti successivi e di modificazioni apportate al testo. Come si ricorderà, il disegno di legge è stato presentato nel novembre 1987, allo scopo di affrontare situazioni urgenti registrate in alcune grandi città, ed anche di stimolare le iniziative che comunque i comuni potevano e possono prendere nell'ambito della loro autonomia. Non bisogna dimenticare, infatti, che in base alle disposizioni vigenti gli enti locali possono risolvere il problema di cui oggi ci occupiamo: e di fatto ciò è avvenuto in talune città, anche se poi sono emersi problemi di carattere sociale ed economico circa gli investimenti fatti dai comuni.

Il criterio scelto per elaborare l'elenco di cui dianzi parlavo, è stato quello di indicare le prime undici città in ordine demografico: criterio forse discutibile, ma allora ritenuto idoneo per affrontare i problemi più emergenti in talune città, in base alla limitatezza delle risorse disponibili. Al Senato poi si è fatto osservare che i finanziamenti dovevano essere estesi anche a quelle città medie o minori che avessero necessità di dotarsi delle infrastrutture in questione; poiché lo Stato non può formulare elenchi lunghissimi in quest'ambito, si è previsto che le regioni – che hanno tutta la competenza e la capacità conoscitiva per farlo – individuassero i comuni che prioritariamente hanno bisogno di realizzare un programma urbano di parcheggi.

L'elenco non è stato certamente allargato per ragioni di compromesso o per atteggiamenti di mediazione emersi nell'ambito della Commissione lavori pubblici del Senato, ma per motivazioni obiettive.

Per esempio, Reggio Calabria e Messina sono state inserite come un'unica area e questa mi sembra una valutazione corretta, dal momento che anche il nuovo intervento (che andiamo predisponendo in forme diverse rispetto al precedente) su Reggio Calabria riguarderà l'area dello Stretto che, come tale, viene trattata anche dal provvedimento di accompagnamento in materia di trasporti. Quindi, Reggio Calabria e Messina, intese come ambito di intervento unico, disporranno di un finanziamento comune, anche perché, probabilmente, nell'originario elenco predisposto su parametri di dimensione demografica, figurerebbero intorno al decimo o dodicesimo posto.

Costituiscono, invece, vera e propria eccezione Trieste e Cagliari, ma credo che il loro diritto a godere dei finanziamenti previsti sia giustificato (per Trieste, dalla situazione particolare in cui si trova; per Cagliari, dal suo rango di capoluogo di regione).

Comunque, la procedura ordinaria che si applica a numerosi altri comuni è quella del programma regionale, che consente di garantire i finanziamenti secondo un ordine di priorità fissato in via generale.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ANTONIO CEDERNA.

CARLO TOGNOLI, *Ministro per i problemi delle aree urbane.* D'altra parte, ci muoviamo nei limiti di un finanziamento abbastanza contenuto, il che costituisce un fatto positivo, dal momento che – e condivido le considerazioni dell'onorevole Cederna – se fossero state previste somme rilevanti, da assegnare in modo indiscriminato, avremmo potuto correre il rischio di far nascere parcheggi in ogni angolo delle nostre città.

Quindi, abbiamo previsto un intervento finanziario misurato, mentre abbiamo destinato altre risorse alla predisposizione di parcheggi di interscambio con il trasporto pubblico, rispettando, in maniera abbastanza significativa, un'impostazione generale di politica urbanistica dei trasporti, anche se applicata soltanto alla materia specifica dei parcheggi.

È proprio a quest'ultimo proposito che il Governo ha accolto i rilievi avanzati dall'altro ramo del Parlamento.

Il disegno di legge all'esame prevede, inoltre, la realizzazione di parcheggi privati, previa autorizzazione delle amministrazioni locali, e la predisposizione di parcheggi pubblici da parte di alcuni enti, come la Società autostrade e l'Ente ferrovie dello Stato, che possono giovarsi di propri mezzi finanziari al fine di creare parcheggi di interscambio. Credo si tratti di una soluzione adeguata ad allargare le possibilità di intervento in materia di realizzazione di opere utili alla collettività.

In questo senso, sarebbe auspicabile poter limitare consistentemente l'ingresso delle auto nei centri cittadini, con la predisposizione di parcheggi vicini alle autostrade o alle tangenziali e, possibilmente, comunicanti con i grandi nodi ferroviari, essenziali ai fini di un proficuo interscambio.

L'articolo 2 prevede una modifica degli *standard* per le nuove costruzioni, nell'ambito delle quali « debbono essere riservati appositi spazi per parcheggi in misura non inferiore ad un metro quadrato per ogni dieci metri cubi di costruzione ». Si tratta di una valutazione operata dal Ministero dei lavori pubblici e credo possa costituire una misura adeguata a porre un ulteriore rimedio alla situazione creatasi nelle nostre città.

In tale contesto occorrerà, ovviamente, intervenire anche con provvedimenti di carattere amministrativo, che non possono essere adottati in sede centrale.

Altre norme, contenute nel titolo IV, riguardano una serie di modifiche al codice della strada. Si introducono le definizioni di «area pedonale urbana » e di

« zona a traffico limitato », mentre, con le nuove sanzioni pecuniarie amministrative, si offre la possibilità di disporre di validi strumenti per contrastare l'abuso nella sosta.

Ritengo che più di tanto in sede centrale non si debba e non si possa fare, dovendo rimettere alle amministrazioni locali la facoltà di provvedere nel dettaglio ad alcune specifiche situazioni (come anche l'eventuale chiusura dei centri storici).

Parallelamente alla predisposizione del disegno di legge in discussione, ho fatto approntare uno studio piuttosto ampio (che sarà ultimato nel mese di marzo) su un'ipotesi di classificazione delle strade cittadine. Anche in questo caso, tale strumento servirà solo per direttive generali e non per una normativa specifica in materia, poiché è necessario lasciare il dovuto margine di discrezionalità alle amministrazioni periferiche, pena un'errata interpretazione del rapporto Governo-enti locali.

In questo senso, occorre procedere speditamente e proficuamente verso la riforma delle autonomie, poiché questa costituisce l'altro strumento di cui possiamo dotare comuni e province per operare correttamente nell'ambito della politica dei trasporti.

Non voglio entrare in una serie di questioni particolari, pure importanti, sollevate da alcuni onorevoli intervenuti. In questo caso, ritengo che, pur trovandoci in un ambito essenziale a colmare vistose lacune, il meglio sia nemico del bene. Occorre concludere rapidamente l'*iter* legislativo di questo provvedimento, poiché esso è stato presentato nel novembre del 1987 e, mi sia consentito, probabilmente sarebbe opportuno procedere con maggiore celerità all'approvazione di leggi di questo tipo; nel caso specifico, non si tratta di una normativa particolarmente importante, anche se l'argomento è molto sentito.

Naturalmente, non intendo addebitare tale responsabilità alla Commissione ambiente della Camera dei deputati, poiché essa ha affrontato tempestivamente l'esame della materia, così come accade sempre per i provvedimenti sottoposti alla sua attenzione, in ordine ai quali svolge solitamente un lavoro rapido ed approfondito.

GIUSEPPE CERUTTI, *Relatore*. Al termine della discussione sulle linee generali, desidero raccogliere taluni suggerimenti dei colleghi intervenuti.

Nella mia relazione introduttiva avevo sollevato alcune riserve in merito a questioni di carattere finanziario. Sembra, comunque, che la Commissione bilancio sia favorevole al provvedimento: vengono così superati gli eventuali ostacoli che avrebbero potuto mettere in dubbio l'approvazione definitiva del disegno di legge.

Mi è sembrato di capire che le diverse parti politiche siano favorevoli all'approvazione del provvedimento, anche in considerazione di quanto è avvenuto in questi ultimi giorni in alcune aree urbane, i cui problemi di inquinamento sono stati aggravati dalle particolari condizioni atmosferiche.

In considerazione di ciò ritengo che sarebbe inutile apportare al testo al nostro esame piccole modifiche o precisazioni che comporterebbero poi un nuovo esame da parte del Senato, con la possibilità di ulteriori interventi. Potremmo semmai rimandare gli aggiustamenti necessari al provvedimento che il ministro intende presentare nel più breve tempo possibile.

Dovremmo poi valutare l'opportunità di estendere la possibilità di intervento nella realizzazione di aree di parcheggio alle società concessionarie autostradali.

Inoltre, riprendendo una preoccupazione espressa dall'onorevole Cederna, desidero sottolineare la necessità di mantenere il traffico lontano dal centro, prevedendo la realizzazione di strutture di interscambio esterne al sistema della viabilità urbana.

Riservandoci di puntualizzare meglio alcuni aspetti della problematica in oggetto e considerata la situazione di emer-

genza in cui si trovano le grandi città, propongo di approvare il provvedimento in esame.

Mi sembra, comunque, che vi sia la disponibilità del rappresentante del Governo a fornirci precisazioni ed interpretazioni di talune espressioni poco chiare.

SETTIMO GOTTARDO. Un'interpretazione autentica del ministro sarebbe senz'altro utile.

CARLO TOGNOLI, *Ministro per i problemi delle aree urbane.* Credo che l'operazione suggerita dall'onorevole Gottardo sia possibile in quanto, se un imprenditore privato è disposto a realizzare su un'area di sua proprietà un parcheggio pubblico, può senz'altro chiedere una sovvenzione, naturalmente conformandosi alle disposizioni previste per i finanziamenti pubblici.

MARISA BONFATTI PAINI. Concordo con la necessità di pervenire al più presto all'approvazione del provvedimento al nostro esame. Intendo però verificare se esista la volontà di approfondire in sede di comitato ristretto alcuni punti particolari per licenziare un testo che risolva al meglio i problemi affrontati.

GIUSEPPE CERUTTI, *Relatore.* Nell'ambito della programmazione regionale dovrà essere meglio definita la dimensione territoriale delle aree urbane. Ci auguriamo, inoltre, che nel concreto vengano specificati i rapporti che devono intercorrere fra comune e regione, regione e Stato e comune e Stato.

Concordo con le deroghe agli strumenti urbanistici ed al regolamento di igiene, ma non si può certo chiedere una deroga alle norme di sicurezza, con particolare riferimento a quelle sulla prevenzione degli incendi.

Sono favorevole alla costituzione di un comitato ristretto che possa valutare la possibilità di approvare il testo così come ci è pervenuto dal Senato, per renderlo immediatamente operativo. A tal fine, mi farò carico di effettuare tutti i riscontri necessari con i gruppi parlamentari.

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

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO