

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4471

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BOTTA, BALZARDI, MANFREDI, MALVESTIO, BOSCO BRUNO

Presentata il 19 febbraio 1987

Programma di infrastrutture urbane per la sosta e lo scambio

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nella situazione attuale in cui si riscontra sempre più un'esigenza di mobilità nelle grandi aree metropolitane sia centripeta che centrifuga mi sembra opportuno tentare un approccio sistematico in modo da avviare finalmente, per i grossi centri, una politica di opere pubbliche dirette a sovvenire a questa esigenza.

Ogni giorno si muovono, sia all'interno di queste grandi aree sia verso di esse dall'esterno, masse via via sempre maggiori.

D'altra parte pensare di risolvere tale problema con le attuali disponibilità dei singoli comuni non ha senso e rischia di consentire solo interventi tampone che non possono in alcun modo avviare a soluzione il problema della mobilità.

Attualmente, invero, non vi è tanto l'esigenza di creare parcheggi, aree di sosta, intervenendo in modo sporadico ed episodico privo di un quadro di insieme. Occorre, piuttosto, intervenire in modo puntuale localizzando le infrastrutture di parcheggio nei nodi nevralgici delle grandi aree metropolitane. Occorre, in altri termini, ubicare le aree di sosta in modo da evitare assolutamente che i veicoli utilizzati per approssimarsi dai comuni limitrofi alle grandi aree metropolitane vengano, a loro volta, adoperati per entrare nel centro della città.

La ripresa del ruolo delle grandi città, inoltre, ed il loro consolidamento come costellazioni metropolitane di area vasta, generano elevatissimi livelli di mobilità intorno a funzioni terziarie sempre più

specializzate, esigenze di mobilità che occorre soddisfare innovando radicalmente l'assetto territoriale delle grandi aree metropolitane rendendo scorrevole la circolazione all'interno delle aree urbane.

Va ricordato, infatti, che è ormai compiuto il ciclo di sviluppo economico che ha permesso la crescita in modo orizzontale delle città ed è invece attualmente necessario pensare a selezionare, a ricompattare le realtà imprenditoriali e per far ciò è necessario riorganizzare territorialmente gli insediamenti.

Tuttavia i risultati predetti non possono essere lasciati alla volontà ed all'arbitrio dei singoli comuni, proprio nella misura in cui tale complessa problematica appare comune a molte realtà metropolitane ed è difficile da risolvere se non in una prospettiva che si collochi su di un piano più alto rispetto alla singola autorità locale.

Da questa analisi della situazione del Paese trae origine la presente proposta di legge che si compone di 8 articoli.

In particolare con l'articolo 1, al comma 1, si dichiara di interesse nazionale la realizzazione delle infrastrutture in oggetto; al comma 2, si attribuisce al Ministero dei lavori pubblici il compito di individuare, nell'ambito dei comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti, quelli nei quali debbono realizzarsi le infrastrutture di cui alla presente proposta di legge.

L'articolo 2 fissa alla direzione generale per il coordinamento territoriale del Ministero dei lavori pubblici il compito

di istruire e verificare i progetti e di redigere un elenco che tenga conto delle priorità di realizzazione fissate dalla legge. I comuni i cui progetti siano inseriti in elenco debbono deliberare una realizzazione integrale del progetto individuando le modalità di approvvigionamento delle ulteriori risorse finanziarie occorrenti oltre quelle apprestate con la presente legge, ovvero comunicare di rinunciare al contributo stesso.

L'articolo 4 definisce la misura del contributo concedibile in relazione alle tipologie di intervento delle quali è chiesto il finanziamento, con un criterio proporzionale rispetto alla capacità dei progetti stessi di risolvere i problemi connessi alla circolazione veicolare.

L'articolo 5, comma 1, determina l'onere finanziario recato dalla presente proposta di legge in 1.000 miliardi nel triennio 1987-1989; i commi successivi dello stesso articolo determinano le modalità procedurali per la concessione dei contributi.

L'articolo 6 prevede la possibilità per i concessionari della costruzione per le opere previste dalla presente legge di ricorrere a contratti di locazione finanziaria.

L'articolo 7 definisce ai fini della presente legge come si individuano le aree metropolitane.

L'articolo 8 provvede alla copertura finanziaria del provvedimento, con utilizzazione degli accantonamenti all'uopo disposti dalla legge finanziaria 1987.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È di interesse nazionale il riassetto territoriale urbano realizzato dai comuni con popolazione superiore a 300.000 abitanti, ovvero con centro storico di rilevante estensione rispetto al territorio comunale, attraverso la realizzazione di sistemi di opere pubbliche e private, finalizzati al riequilibrio delle infrastrutture della viabilità e circolazione interna e al miglioramento delle condizioni di fruizione dei centri storici.

2. Il Ministro dei lavori pubblici individua, tra i comuni di cui al comma 1, quelli nei quali debbono essere effettuati prioritariamente interventi ai sensi della presente legge, e definisce modalità e *standards* per la realizzazione delle relative infrastrutture dirette a migliorare le condizioni di mobilità urbana collettiva ed individuale.

ART. 2.

1. I comuni di cui all'articolo 1, comma 2, presentano entro sei mesi dall'individuazione ivi prevista, progetti di massima relativi a programmi integrati di interventi in conformità agli obiettivi e con le modalità di cui all'articolo 1.

2. I restanti comuni di cui all'articolo 1, comma 1, possono presentare proposte di progetti di cui al presente articolo, per le finalità di cui all'articolo 4.

3. I progetti di massima di cui al comma 1 debbono essere muniti di tutte le autorizzazioni, nulla osta, visti o concessioni, previste dalla vigente normativa, o di affidamenti delle amministrazioni competenti al loro rilascio ad esaminarli conclusivamente nella fase istruttoria da compiersi ai sensi dell'articolo 3.

ART. 3.

1. Il Ministero dei lavori pubblici istruisce e verifica i progetti di cui all'articolo 2 e li ordina secondo i seguenti criteri di priorità:

a) l'urgenza di ridurre la congestione dei sistemi di mobilità urbana;

b) l'efficacia degli interventi rispetto agli obiettivi perseguiti dalla presente legge.

2. Sulla base dell'elenco è predisposta una ipotesi degli interventi realizzabili fino al limite delle disponibilità autorizzate, ed è trasmessa ai comuni interessati.

3. Entro 60 giorni dalla comunicazione di cui al comma precedente i comuni deliberano la realizzazione integrale del progetto, individuando le modalità di approvvigionamento delle ulteriori risorse finanziarie occorrenti, e ne danno comunicazione al Ministro dei lavori pubblici, ovvero comunicano di rinunciare al contributo offerto. La delibera di cui al presente comma costituisce, se del caso, variante alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.

ART. 4.

1. I contributi concedibili ai sensi della presente legge, in sede di prima applicazione, sono così stabiliti:

a) interventi destinati alla realizzazione di infrastrutture per la sosta, lo scambio e l'interconnessione tra sistemi di circolazione e di collegamento tra le aree periferiche — ivi comprese quelle degli agglomerati urbani della cintura — e le aree centrali: contributo fino al 30 per cento;

b) opere di cui alla lettera a) realizzate nel sottosuolo in coincidenza totale con superfici di proprietà pubblica: contributo fino al 40 per cento;

c) opere di attraversamento, sotterraneo e sopraelevato, dei centri storici funzionalmente connesse con quelle dei parcheggi nei centri storici: contributo fino al 50 per cento;

d) interventi su immobili esistenti per la destinazione a parcheggio di locali al piano terreno o sotterranei, purché a corredo degli interventi integrati di cui alle precedenti lettere a), b) e c): contributo fino al 30 per cento.

2. Qualora i sistemi di intervento prevedano la realizzazione coordinata di più tipi di intervento il contributo massimo concedibile è aumentato di 10 punti percentuali.

3. La concessione dei contributi di cui alla presente legge, anche se relativa a singole parti del progetto presentato dai comuni, è subordinata alla delibera comunale, di cui all'articolo 3, con la quale si assume l'impegno della realizzazione integrale del progetto.

ART. 5.

1. Per la concessione dei contributi di cui alla presente legge è autorizzata la spesa di complessive lire 1.000 miliardi nel triennio 1987-1989, di cui lire 90 miliardi nel 1987, lire 400 miliardi nel 1988 e 510 miliardi nel 1989.

2. I contributi sono concessi, su indicazione del Ministero dei lavori pubblici, dalla Cassa depositi e prestiti con le modalità vigenti per la concessione dei contributi in base all'articolo 45 della legge 22 ottobre 1971, n. 865, e successive modificazioni ed integrazioni.

3. Le disponibilità di cui al comma 2 sono depositate presso la Cassa depositi e prestiti, con contabilità separata, nel conto corrente istituito ai sensi dell'articolo 45 della legge 22 ottobre 1971, n. 865.

4. I concessionari della costruzione e della gestione degli autoparcheggi o autosili o centri di servizi possono realizzare

dette infrastrutture anche mediante contratti di locazione finanziaria.

5. La concessione per la realizzazione e la gestione delle opere oggetto della presente legge e di ogni altra opera di urbanizzazione, è soggetta all'imposta di registro in misura fissa. Alla stessa imposta è soggetta la concessione di occupazione di suolo pubblico che sia rilasciata in dipendenza della concessione per la realizzazione e la gestione, o rispettivamente per la sola realizzazione o per la sola gestione, delle opere indicate.

ART. 6.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge valutato in lire 1.000 miliardi, di cui 90 nel 1987, 400 nel 1988 e 510 nel 1989, si provvede per ciascuno degli anni considerati mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1987-1989, al capitolo 9001 del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1987, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento « Opere infrastrutturali delle aree metropolitane e recupero delle aree degradate ».