

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore CORLEONE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 GIUGNO 1988

Norme per la disciplina del traffico, la tutela dei centri storici e i poteri delle amministrazioni comunali per il potenziamento dei parcheggi

ONOREVOLI SENATORI. – Il decreto-legge 19 settembre 1987, n. 381, era un provvedimento importante e necessario, e conteneva sia il requisito della straordinarietà, sia quelli della necessità e della urgenza che lo giustificavano pienamente, a differenza di molte altre occasioni nelle quali lo strumento del decreto non era così ben motivato.

La non conversione in legge di quel decreto ha dunque favorito l'aggravarsi della situazione del traffico urbano – in particolare nei centri storici – e dal punto di vista della percorribilità e da quello della possibilità di circolazione all'interno di questi; ma l'effetto ancora più grave e preoccupante si è avuto sul fronte dell'inquinamento atmosferico e acustico. Quello dell'inquinamento era uno

degli aspetti del degrado che maggiormente avevano motivato il decreto: infatti, a un lieve beneficio che si era avuto a seguito dell'abbassamento dei valori d'inquinamento dovuto all'entrata in vigore del provvedimento, è seguito un aggravamento della situazione anche rispetto ai valori precedenti l'entrata in vigore del primo decreto; e questi valori così alti e così dannosi e pericolosi non solo per i monumenti, ma – ovviamente – anche per i cittadini, sono stati raggiunti nei primissimi giorni successivi alla caduta del decreto. Ne fanno fede d'altronde i titoli sempre più allarmati dei giornali che riportano giorno dopo giorno notizie riguardanti il traffico impazzito, la mancanza di parcheggi, eccetera.

Il firmatario del presente disegno di legge vuole richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che il provvedimento aveva avuto effetti particolarmente rilevanti nelle città dove erano e tuttora sono in corso tentativi ed esperimenti di limitazione all'accesso del traffico automobilistico privato nei centri storici. È il caso di ricordare che il «Comitato per la città» di Milano - promotore in quella città di un referendum consultivo sulla chiusura del centro storico, svoltosi contemporaneamente alle elezioni amministrative del 1985, cui è seguita una serie di provvedimenti attuativi che a partire dal 4 luglio 1988 si concretizzeranno in una «zona di rispetto» dalle 7,30 alle 18,30 - il 7 maggio 1987, pochi giorni prima della caduta del primo decreto sulle cosiddette supermulte, aveva inviato all'allora Presidente del Consiglio, senatore Amintore Fanfani, una lettera in cui si sollecitava il Governo a rinnovare il provvedimento, e nella quale, al proposito, si leggeva:

«Tale provvedimento, al di là delle polemiche spesso capziose, cui ha dato seguito, è sicuramente servito a contenere le ormai croniche infrazioni specie per sosta vietata, intralcio alla circolazione, invasione delle corsie preferenziali che affliggono i grandi centri urbani e tra questi Milano.

Le indicazioni in tal senso che il Governo certamente avrà ricevuto dai competenti Assessorati di cui del resto è stato dato ampio riscontro dagli organi di stampa ci paiono incontrovertibili. Pur non sottostimando che il problema della circolazione nelle grandi città possa essere risolto solo attraverso interventi più articolati, quali la realizzazione di parcheggi di corrispondenza e il potenziamento del sistema del trasporto pubblico, consideriamo determinante un apparato sanzionatorio sufficientemente deterrente e soprattutto proporzionato al danno sociale delle infrazioni commesse. Paventiamo pertanto che l'attuale situazione prelettorale non consenta la traduzione in legge del suddetto provvedimento e invitiamo in tal caso il Governo e Lei, illustre Presidente, ad adoperarsi per la riproposizione del decreto medesimo».

Ed è ancora di questi ultimi giorni la ferma presa di posizione di alcuni esponenti delle

amministrazioni locali in questo senso. Sempre a proposito di Milano è molto significativo quanto emerso in un forum cittadino pubblicato dal giornale «la Repubblica»: ad una domanda dei giornalisti a proposito di supermulte, di parchimetri e sull'aiuto che il Parlamento offre alle grandi città, ecco le risposte di Morazzoni: «Nonostante le forze politiche fossero d'accordo a livello locale sulle supermulte non sono riuscite a far passare un provvedimento importantissimo. Quindi, va riproposto»; di Castagna: «Colgo l'occasione per annunciare che il 15 giugno, mercoledì prossimo, un gruppo di Assessori al traffico presenteranno ai Ministri Ferri e Tognoli due proposte di legge, una che ripristina le supermulte e l'altra a proposito della custodia dei parchimetri. Spero che avremo più fortuna dei miei colleghi»; di Schemmari: «A livello parlamentare ci sono un'assoluta inerzia e una totale insensibilità per i problemi delle grandi città. Bisogna sviluppare una forte pressione di opinione pubblica. Il problema delle supermulte non viene considerato nel modo giusto, ma in modo elettorale: meno multe, più voti. È sbagliato: meno multe, più confusione nelle città».

È per questi motivi che riproponiamo pressochè integralmente il testo dell'ultimo decreto recante «misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale» e riportiamo anche - condividendone l'impostazione - ampi stralci della relazione che accompagnava il disegno di legge di conversione, presentato al Senato lo stesso giorno della emanazione del decreto-legge n. 381:

«La gravità dei problemi del traffico urbano, ricollegabili alle caratteristiche del tessuto urbano delle nostre città, non integrate da infrastrutture adeguate ai crescenti flussi di traffico nè alleggerite da scelte urbanistiche di sviluppo, e resi particolarmente preoccupanti per la diffusa inosservanza delle norme sulla circolazione stradale, induce a proporre il presente decreto-legge.

Il testo conferma misure di deterrenza (aumento delle sanzioni), ma anche precisi obblighi per le amministrazioni comunali, propedeutici all'adozione di misure organiche

postulanti, *in primis*, la pianificazione urbana. Tali misure concernono l'individuazione delle zone, in ispecie nei centri storici, considerate oggetto di particolare tutela, per le quali possano applicarsi le sanzioni più elevate, ed inoltre la destinazione del maggior gettito dei proventi delle contravvenzioni ai divieti di sosta alla realizzazione di strutture per la sosta ed il parcheggio ed al soddisfacimento di esigenze della viabilità.

Viene confermata l'istituzione del parchimetro come strumento essenziale per l'uso temporaneo degli spazi di sosta e vengono mantenute altresì le nuove ipotesi di rimozione forzata del veicolo non previste dal codice stradale del 1959, introdotte con il precedente decreto-legge n. 285.

In particolare, l'articolo 1 conferma la triplicazione delle sanzioni per l'inosservanza della disciplina della circolazione urbana, di direzioni obbligatorie, per uso indebito delle corsie riservate, eccetera, e la duplicazione per la semplice sosta vietata.

Nelle aree di particolare interesse ambientale o storico, o in quelle in cui più grave è l'inquinamento atmosferico, individuate dalle amministrazioni comunali, queste dispongono

la graduazione sino al raddoppio o alla triplicazione delle sanzioni nella misura già aumentata. Agli utenti non motorizzati si applicano sanzioni di minore entità.

L'articolo 2 concerne la definizione delle aree da tutelare evidenziate con particolare segnaletica. L'ampia autonomia nella definizione di queste zone è coerente con i poteri di intervento urbanistico propri delle amministrazioni locali, ma deve essere tempestivamente esercitata.

L'articolo 3 prevede che i comuni possano riservare aree di sosta con parchimetri a pagamento, anche senza la custodia del veicolo.

L'articolo 4 dispone che il maggiore gettito derivante dall'aumento delle sanzioni pecuniarie pagate per divieto di sosta, nonché i proventi dei parchimetri debbano essere destinati al potenziamento del servizio di sosta e parcheggio e della viabilità.

L'articolo 5 dispone la rimozione forzata dei veicoli abusivamente in sosta entro le zone particolarmente tutelate, nonché sui marciapiedi e sulle corsie riservate; inoltre detta norme per i centri aeroportuali, analoghe alle precedenti».

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Le sanzioni amministrative pecuniarie per violazione alle norme di cui all'articolo 4, escluse quelle concernenti la sosta ed il parcheggio, all'articolo 16, all'articolo 17 ed all'articolo 115 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, sono triplicate se applicate a conducente di veicolo a motore ed aumentate del 50 per cento negli altri casi. Per le violazioni alle disposizioni del succitato articolo 4, concernenti la sosta e il parcheggio, se commesse da conducente di veicolo a motore, le sanzioni sono raddoppiate.

2. Nelle zone delimitate ai sensi dell'articolo 2, le sanzioni, quali risultanti dall'applicazione del comma 1, sono aumentate, con delibera del consiglio comunale immediatamente esecutiva, fino al doppio per le violazioni alla disciplina della sosta, del parcheggio e dell'uso delle corsie riservate a determinati veicoli e fino al triplo per violazione alla disciplina dell'accesso regolamentato. Con apposita delibera le amministrazioni comunali possono esonerare dall'aumento le sanzioni applicate ai conducenti dei veicoli non a motore ed ai pedoni.

3. Il comma quarto dell'articolo 11 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, è abrogato.

4. Il primo comma dell'articolo 138 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Per le violazioni alle presenti norme per le quali è stabilita la sola sanzione amministrativa pecuniaria il trasgressore è ammesso a pagare immediatamente a chi accerta l'infrazione una somma pari ad un quarto del massimo stabilito».

Art. 2.

1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge le amministrazioni comunali, con deliberazione del consiglio immediatamente esecutiva, provvedono a delimitare le zone di cui all'articolo 1, comma 2, tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale, nonché sul territorio.

2. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 1, comma 2, le relative zone sono indicate mediante la segnaletica stradale stabilita dal Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Nell'ambito delle zone di cui al comma 1, le amministrazioni comunali hanno facoltà di riservare superfici di sosta per veicoli privati ai soli residenti a titolo gratuito ovvero oneroso.

Art. 3.

1. All'articolo 4 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, sono apportate le integrazioni sottoelencate.

2. Al quinto comma è aggiunta la seguente lettera:

«d) subordinare la sosta al pagamento di una somma da riscuotere a mezzo di dispositivi atti al controllo della sosta stessa limitata ad un predeterminato periodo temporale, anche senza la custodia del veicolo».

3. All'ottavo comma è aggiunto il seguente periodo: «È fatto obbligo ai comuni che installano sulle strade i dispositivi a pagamento, di cui al precedente quinto comma, di provvedere affinché in adiacenza o prossimità di dette strade vi siano aree di superfici equipollenti destinate alla sosta non a paga-

mento». Tale obbligo non sussiste nelle zone definite «A» dal decreto ministeriale 2 aprile 1968, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 16 aprile 1968, nonchè in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente delimitate dal comune, nelle quali sussistano le valutazioni e le esigenze analoghe a quelle previste dall'articolo 2.

4. Dopo l'ultimo comma sono aggiunti i seguenti:

«La stessa sanzione si applica a chiunque usufruisca arbitrariamente del rinnovo del periodo di sosta predeterminato dai dispositivi di controllo.

Ai sensi e per gli effetti di cui al nono comma l'inizio e la fine delle zone disciplinate con i dispositivi di cui al quinto comma sono evidenziati con segnali stradali stabiliti dal Ministro dei lavori pubblici».

Art. 4.

1. Ad integrazione di quanto disposto dal terzo comma dell'articolo 139 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge i comuni destinano integralmente il maggior gettito derivante dall'aumento delle sanzioni amministrative pecuniarie, per le violazioni alle norme che disciplinano la sosta ed il parcheggio entro i centri abitati, al miglioramento e potenziamento delle aree e delle strutture attrezzate per la sosta ed il parcheggio nonchè per soddisfare le altre esigenze della viabilità, del traffico e della mobilità urbana. A decorrere dalla stessa data analoga destinazione hanno i maggiori proventi delle somme percepite ai sensi dell'articolo 4 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come integrato dalla presente legge.

2. Al medesimo terzo comma del citato articolo 139, nel primo periodo le parole «quale parte» sono sostituite con «quale parte non inferiore al 10 per cento».

Art. 5.

1. La rimozione forzata di cui al sesto comma dell'articolo 115 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, si attua anche per i veicoli in sosta sulle corsie riservate ai mezzi pubblici collettivi o individuali, sulle aree riservate agli invalidi e sui marciapiedi.

2. Nelle zone di cui all'articolo 2 l'inosservanza dei divieti di sosta comporta la rimozione forzata dei veicoli dei trasgressori.

3. Nelle aree disciplinate dalla legge 7 aprile 1976, n. 125, l'autorità cui compete il potere di ordinanza può disporre l'istituzione dei dispositivi atti al controllo della sosta di cui al comma 2 dell'articolo 3, tenuto presente il disposto dell'ottavo comma dell'articolo 4 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, come integrato dal comma 3 dell'articolo 3 della presente legge.

4. Nelle aree aeroportuali è sempre ammessa la rimozione forzata dei veicoli in sosta irregolare, fermo l'obbligo per la direzione della circoscrizione di comunicare agli organi di pubblica sicurezza gli estremi di ogni operazione effettuata.

5. Alla legge 7 aprile 1976, n. 125, come modificata dalla legge 26 luglio 1984, n. 415, è aggiunto il seguente articolo:

«Art. 3-bis. - 1. La rimozione, il trasporto e la custodia dei veicoli sono svolti dalla società o ente di gestione aeroportuale per gli aeroporti affidati in concessione e a cura della circoscrizione aeroportuale competente per gli aeroporti gestiti dallo Stato. Il veicolo rimosso è trasportato in aree all'uopo destinate e sarà restituito al legittimo proprietario previo pagamento delle relative sanzioni e di quanto dovuto a titolo di trasporto e custodia.

2. Le spese per il trasporto e custodia saranno determinate dalla direzione circoscrizionale dell'aeroporto in relazione ai relativi

costi ed alle tariffe applicate nel comune o nei comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade.

3. Qualora il veicolo non venga ritirato dal legittimo proprietario entro centottanta giorni dalla data di notifica dall'avvenuta rimozione, la direzione di circoscrizione aeroportuale o i predetti enti o società di gestione sono autorizzati a procedere alla vendita, per asta pubblica, del veicolo».

Art. 6.

1. La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.