

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 2329)

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei Ministri**

(FANFANI)

e dal **Ministro dei Lavori Pubblici**  
con l'incarico del **Coordinamento della Protezione Civile**

(ZAMBERLETTI)

di concerto col **Ministro dell'Interno**

(SCALFARO)

col **Ministro dei Trasporti**

(TRAVAGLINI)

e col **Ministro dell'Ambiente**

(PAVAN)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 MAGGIO 1987

Conversione in legge del decreto-legge 18 maggio 1987, n. 196,  
recante misure urgenti per la disciplina e la decongestione  
del traffico urbano e per la sicurezza stradale

ONOREVOLI SENATORI. — I problemi del traffico urbano, determinati in primo luogo dalle caratteristiche del tessuto urbano delle nostre città, non integrato da infrastrutture adeguate ai crescenti flussi di traffico nè alleggerito da scelte urbanistiche di sviluppo, sono resi particolarmente gravi dalla diffusa inosservanza delle norme sulla circolazione stradale.

Particolarmente incidente nella congestione delle strade nelle città è la inosservanza dei divieti di sosta dei veicoli che provocano il restringimento od anche la strozzatura delle carreggiate, con conseguenti intralci e code.

Allo scopo di ovviare a tale grave inconveniente venne predisposto il decreto-legge 14 marzo 1987, n. 85, non convertito in legge avendo il Senato, nella seduta del 5 maggio 1987, respinto il disegno di legge di conversione, con deliberazione adottata ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, previamente raccomandando al Governo la reiterazione con modificazioni compatibili con la natura dello stesso.

Si è predisposto, pertanto, il presente decreto-legge, che contiene 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 specie 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 si introducono nuove ipotesi di rimozione forzata del veicolo non previste dal codice stradale del 1959.

In particolare, l'articolo 1 prevede la triplicazione delle vigenti sanzioni per l'inosservanza della disciplina della circolazione ur-

banica, di direzioni obbligatorie, di uso indebitato 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 maggior 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.

L'articolo 6 disciplina la pianificazione dei parcheggi, consentendo ai comuni di potersi dotare rapidamente dei necessari strumenti urbanistici di settore; delega inoltre il Ministro dei lavori pubblici all'emanazione di norme esecutive e dispone per l'effettiva utilizzazione delle aree di sosta dei privati.

Con l'articolo 7, infine, sono dettate disposizioni atte alla continuità dei provvedimenti.

L'accluso decreto viene quindi sottoposto all'esame del Parlamento, ai fini della sua conversione in legge.

**DISEGNO DI LEGGE**

—

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 18 maggio 1987, n. 196, recante misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale.

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

*Decreto-legge 18 maggio 1987, n. 196, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 116 del 21 maggio 1987.*

**Misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale**

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di provvedere immediatamente alle modifiche di talune disposizioni del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, per un maggior controllo dell'andamento della circolazione stradale urbana congestionata dal traffico ed extraurbana, ai fini della sicurezza stradale, della tutela della pubblica salute e della conservazione dell'ambiente;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 15 maggio 1987;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dell'interno, dei trasporti e dell'ambiente;

EMANA

il seguente decreto:

Articolo 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 comma primo 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».

#### Articolo 2.

1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, 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, nonchè 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 del presente decreto.

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.

#### Articolo 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 pagamento». 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».

#### Articolo 4.

1. Al 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, sono aggiunti i seguenti periodi: «A decorrere dal 18 marzo 1987 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 del precedente articolo 4».

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».

#### Articolo 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 del presente decreto.

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 è svolta 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'uso 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».

#### Articolo 6.

1. I comuni, sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno, formulano il programma urbano dei parcheggi. Tale programma deve tra l'altro contenere le priorità di intervento privilegiando le realizzazioni più a breve termine, meno onerose, adiacenti alle fermate dei sistemi di trasporto collettivo a grande capacità e altresì contenere le disposizioni necessarie per la restrizione della circolazione dei veicoli urbani ai fini dell'equilibrio fra domanda e offerta di sosta e parcheggio. Il programma è corredato dalle previsioni economiche e finanziarie. L'amministrazione comunale è tenuta a trasmettere copia del programma alla regione.

2. L'approvazione da parte delle amministrazioni comunali del programma di cui al comma 1, corredato dagli elaborati grafici di supporto, equivale a variante allo strumento urbanistico generale; il programma è sottoposto al solo controllo di legittimità ai sensi delle vigenti disposizioni. L'approvazione della variante equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di urgente indifferibilità delle opere previste.

3. Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a determinare con proprio decreto, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, norme intese a:

a) stabilire i contenuti del programma urbano dei parcheggi con particolare riferimento alle diverse tipologie;

b) determinare i criteri di valutazione per il calcolo dei fabbisogni di parcheggi;

c) aggiornare gli *standards* urbanistici relativamente alle quantità minime da destinare a spazi per parcheggi di cui all'articolo 18 della legge 6 agosto 1967, n. 765, ed agli articoli 3, 4, 5 e 6 del decreto ministeriale 2 aprile 1968, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 16 aprile 1968;

d) definire l'elenco dei comuni obbligati alla redazione del programma urbano dei parcheggi, da realizzarsi coi proventi di cui all'articolo 4.

4. Le pertinenze di cui al comma quarto dell'articolo 26 della legge 28 febbraio 1985, n. 47, devono essere adibite all'uso previsto dall'articolo 18 della legge 6 agosto 1967, n. 765. Chiunque contravviene a tale obbligo è punito con la stessa sanzione prevista per l'abusivo mutamento della destinazione d'uso di immobile.

5. Le aree private inedificate, non attribuite a pertinenza di alloggio, che risultano vincolate inedificabili al servizio dell'edificio, con atto trascritto nei registri immobiliari al fine del rilascio del titolo edilizio, sono sempre di godimento collettivo dei residenti, ivi compreso il parcheggio dei loro veicoli. La disposizione si applica secondo le norme sul condominio degli edifici ed anche per quelle aree originariamente destinate al distacco ed al rispetto.

#### Articolo 7.

1. Restano validi gli atti, i pagamenti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 85, fino alla data dell'8 maggio 1987.

#### Articolo 8.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 maggio 1987.

COSSIGA

FANFANI — ZAMBERLETTI — SCALFARO  
— TRAVAGLINI — PAVAN

Visto, *il Guardasigilli*: ROGNONI