

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4995

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ROSATO, IANNUZZI, MARAN, DAMIANI, ALBONETTI, ANNUNZIATA, CAMO, CARBONELLA, FRANCESCHINI, MEDURI, PANATTONI, PASETTO, RAFFALDINI, REDUZZI, ROCCHI, RUGGERI, ZANELLA**

Modifiche all'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernenti l'istituzione del piano urbano di mobilità

*Presentata il 12 maggio 2004*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le nostre città sono sature di autoveicoli e il problema dell'inquinamento causato dal cospicuo flusso di traffico che grava sulle arterie urbane rappresenta ormai da anni il crucio fisso di ogni amministrazione cittadina da nord a sud; il problema di una mobilità sostenibile nelle aree urbane rientra così tra i principali ambiti di lavoro di istituzioni e di aziende pubbliche e private.

In relazione agli accordi stipulati nel Protocollo di Kyoto (reso esecutivo dall'Italia con legge n. 120 del 2002), l'Unione europea si è impegnata a ridurre dell'8 per cento le emissioni di gas serra entro l'anno 2010. Ma, come afferma il dettagliato rapporto « *Ecosistema Urbano 2004* » stilato da Legambiente, « l'assoluta prevalenza del trasporto su gomma, con oltre due terzi del traffico merci terrestri su gomma e il 92 per cento di quello passeggeri, il primato mondiale di

auto per abitante — con oltre 33 milioni di veicoli in circolazione — e un contributo determinante e crescente alle emissioni climateranti — con circa il 30 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte ogni anno in Italia dal settore dei trasporti — hanno aggravato la situazione generale: il trasporto merci su gomma ha assorbito per intero la crescita del traffico a scapito di quello ferroviario, è aumentata la congestione nelle città e sulla rete, il contributo alle emissioni climateranti è in netta controtendenza rispetto agli obiettivi di Kyoto ».

Gli spostamenti compiuti all'interno delle nostre città costituiscono la maggior parte dei viaggi realizzati dai cittadini e il traffico veicolare è riconosciuto come la causa principale dei fenomeni di inquinamento e il settore al quale attribuire l'aliquota più elevata dei consumi energetici complessivi. Relativamente al tra-

sporto passeggeri, i problemi risiedono nella carenza di infrastrutture o di servizi, che spesso non hanno saputo adattarsi alle crescenti esigenze dei cittadini, e in un atteggiamento diffuso della cosiddetta « cultura del benessere », che fa preferire al cittadino sempre in misura maggiore l'utilizzo dell'automobile privata rispetto a ogni altra modalità di trasporto, permettendogli la soddisfazione individuale del proprio bisogno.

La densità automobilistica rappresenta uno degli elementi più critici per le città e distingue l'Italia nel panorama mondiale. L'indice di motorizzazione privata in Italia è ovunque elevato: secondo il citato rapporto di Legambiente, « dopo la forte crescita registrata nella prima metà degli anni novanta, il numero di auto circolanti nei 103 comuni capoluogo è aumentato di circa il 2 per cento nel periodo 1995-1998 fino a raggiungere i 10 milioni e mezzo di vetture, dato che si è sostanzialmente stabilizzato nel successivo biennio 1998-2000 (con una crescita limitata allo 0.3 per cento) per tornare nuovamente a crescere in modo piuttosto consistente nel 2001 (+1.5 per cento) ». Ad oggi, soltanto il 50 per cento delle auto, il 33 per cento dei Tir e l'11 per cento degli autobus del servizio pubblico rispondono agli *standard* europei.

« Con 64 auto ogni 100 abitanti - testimonia ancora il rapporto di Legambiente - i 103 comuni capoluogo confermano un dato medio nettamente superiore a quello nazionale (56). Soltanto Genova e Venezia hanno un tasso inferiore alle 50 auto per 100 abitanti, mentre in ben 68 città, 17 in più rispetto al 1998, si supera il valore di 60 auto ogni 100 abitanti ».

Nei centri urbani è quindi la mobilità il fattore più critico, quello che richiede gli interventi più urgenti. Tutti gli indicatori ambientali che si muovono in senso negativo sono determinati o influenzati dai trasporti e dal traffico: emissioni di CO<sub>2</sub>, benzene e Pm<sub>10</sub>, inquinamento acustico, mortalità, occupazione di suolo, frammentazione delle aree verdi.

Sempre più spesso il tasso delle polveri sottili oltrepassa la soglia di sicurezza e le pressanti richieste di misure drastiche

volte a contenere lo *smog* sono all'ordine del giorno. Poco significative sono state le politiche per la riduzione dei gas serra, e Pm<sub>10</sub> e benzene fanno registrare un numero allarmante di superamenti annui delle soglie-limite. Per le città che hanno effettuato il monitoraggio del Pm<sub>10</sub> - importante indicatore della qualità dell'aria - le situazioni peggiori non sembrano essere più una prerogativa delle sole grandi aree metropolitane (Torino e Milano in testa); anche in città di dimensioni medie (Taranto e Parma) e piccole (Frosinone) si sono registrati valori che superano i 60 mg/mc, quando il limite per la protezione della salute umana previsto dalla direttiva comunitaria per il Pm<sub>10</sub> è di 44.8 mg/mc. Ben 9 città sulle 12 monitorate superano di gran lunga la soglia limite di 56 mg/mc di NO<sub>2</sub>. Altissime, nel corso del 2002, sono state le concentrazioni di polveri sottili a Torino, Milano, Genova e Bari (+50 per cento rispetto al valore obiettivo di 40 mg/mc previsto per il 2005). A Genova vengono superati i limiti previsti per il biossido di zolfo (125 mg/mc da non superare più di tre giorni all'anno), mentre il valore limite di 10 mg/mc previsto per il benzene è superato a Firenze (13), Roma (9,4), Napoli (11) e Bari (11). Nel corso del 2002, nessuna grande città è risultata in regola con tutti e quattro gli inquinanti considerati (Fonte: rapporto « *Ecosistema Urbano 2004* » di Legambiente).

Un sistema efficiente ed equilibrato che regoli la miriade di spostamenti di mezzi pubblici e privati all'interno delle città è condizione indispensabile per un Paese moderno: ma la mobilità sostenibile è una sfida che l'Italia dovrà necessariamente affrontare negli anni a venire e che dovrà prefiggersi obiettivi di « sistema »: occorrerà cambiare il modo di concepire la mobilità e sperimentare nuovi sistemi per ridisegnare insieme centri vivibili e a misura d'uomo. Il piano urbano del traffico sancito dall'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) si dimostra ormai inadeguato e obsoleto rispetto al crescente bisogno di snellire e di ridurre la circolazione. Si intende quindi apportare delle modifiche

volte a qualificare tale piano come strumento strategico di pianificazione e gestione di tutte le modalità di trasporto stradale in ambito comunale, con scenari d'intervento diversi a seconda che si consideri il medio o il lungo periodo.

Al comma 1 dell'articolo 1 della proposta di legge, è previsto quindi che i comuni si dotino del piano urbano di mobilità, istituito ai sensi dell'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, strumento strategico di pianificazione di tutte le modalità di trasporto stradale sul territorio. Il piano urbano di mobilità si articola su due diversi scenari d'intervento: il primo, di breve periodo, caratterizzato dalla scelta di tutti gli interventi che possono essere realizzati utilizzando la dotazione infrastrutturale esistente; il secondo, di medio periodo, teso a definire anche gli interventi infrastrutturali necessari su tutto il territorio comunale.

Al comma 2 viene previsto l'obbligo dell'aggiornamento ogni cinque anni da parte delle regioni dell'elenco dei comuni tenuti a predisporre il piano urbano di mobilità. È prevista inoltre la facoltà per tutti i comuni, anche quelli che non rientrano negli obblighi di legge, di dotarsi di questo strumento di programmazione e di intervento.

Il comma 3 prevede per le province, nella fase di predisposizione dei piani del traffico per la viabilità extraurbana, la necessità di raggiungere intese, oltre che

con gli enti proprietari delle strade interessate, anche con tutti i comuni che hanno predisposto il piano urbano di mobilità e che insistono sul territorio stesso.

Il comma 4 stabilisce che, per adeguarsi agli obiettivi di qualità della legge, si operi anche con conferenze di servizi e accordi di programma al fine di predisporre gli strumenti urbanistici di variante necessari, che possono essere avviati anche a scala superiore a quella comunale.

Il comma 5 modifica la validità temporale degli strumenti di programmazione. I due strumenti, proprio per la loro diversa natura, pongono anche esigenze diverse per il loro aggiornamento e, quindi, viene precisato che mentre il piano urbano di mobilità ha una scadenza quinquennale, il piano urbano del traffico può essere aggiornato più frequentemente, specialmente a fronte di rilevanti variazioni insediative o di fruizione del territorio.

I commi 6 e 7 recepiscono nell'ordinamento le modifiche introdotte all'articolo 117 della Costituzione, e in particolare che la competenza in ambito del governo del territorio è materia concorrente tra lo Stato e le regioni, restando quindi in capo a queste ultime la potestà regolamentare.

Il comma 8, infine, prevede la modifica della rubrica dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, conseguente alle modifiche apportate all'articolo stesso della presente proposta di legge.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Al comma 1 dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, di seguito denominato « decreto legislativo n. 285 del 1992 », le parole: « del piano urbano del traffico » sono sostituite dalle seguenti: « del piano urbano di mobilità, che rappresenta lo strumento strategico di pianificazione e gestione di tutte le modalità di trasporto stradale in ambito comunale. Il piano urbano di mobilità è l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città. Il piano urbano di mobilità individua due ambiti d'intervento: di breve periodo, definito dal piano urbano del traffico, e di medio periodo. Il piano urbano del traffico individua i provvedimenti di gestione della mobilità all'interno dei centri abitati appartenenti al comune, utilizzando la dotazione infrastrutturale esistente e costituisce la prima fase di attuazione del piano urbano di mobilità, che comprende anche interventi infrastrutturali e si estende a tutto il territorio comunale ».

2. Al comma 2 dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « viene predisposto dalla regione » sono inserite le seguenti: « , aggiornato ogni cinque anni »;

b) le parole: « , a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella

*Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana» sono sostituite dalle seguenti: « nel Bollettino Ufficiale della regione »;

c) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Tutti i comuni hanno facoltà di dotarsi di un piano urbano di mobilità per le finalità di cui al comma 4 ».

3. Al comma 3 dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo le parole: « con gli altri enti proprietari delle strade interessate » sono inserite le seguenti: « e con i comuni che hanno già predisposto il piano urbano di mobilità ».

4. Al comma 4 dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: « I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico » sono sostituite dalle seguenti: « I piani urbani di mobilità hanno lo scopo di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing* e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane »;

b) dopo le parole: « i tempi di attuazione degli interventi. » sono inserite le seguenti: « I piani urbani di mobilità integrano le indicazioni del piano regionale dei trasporti e della mobilità e costituiscono variante al piano stesso. Le procedure di adozione e approvazione dei piani urbani di mobilità sono quelle previste per le varianti al citato piano regionale dei trasporti e della mobilità. Qualora, a seguito delle analisi condotte

e delle conseguenti strategie individuate, per le finalità di cui al presente comma, si configuri la necessità di variare gli strumenti urbanistici comunali o i piani di trasporto o i piani della viabilità vigenti, anche di scala superiore a quella comunale, devono essere predisposte le opportune varianti, secondo le rispettive procedure urbanistiche di legge e anche, se necessario, mediante gli strumenti della conferenza di servizi e degli accordi di programma, ai fini di adeguare gli strumenti vigenti, con gli obiettivi di cui al presente comma»;

c) le parole: « Il piano urbano del traffico » sono sostituite delle seguenti: « Il piano urbano di mobilità ».

5. Al comma 5 dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, le parole: « Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni » sono sostituite dalle seguenti: « Il piano urbano di mobilità viene aggiornato ogni cinque anni; il piano urbano del traffico può essere aggiornato più frequentemente e comunque almeno ogni due anni, in particolare a seguito di modifiche rilevanti delle situazioni insediative e delle condizioni di fruizione del territorio cui si riferisce ».

6. Il comma 6 dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

« 6. La redazione del piano urbano di mobilità deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dalla regione, attuative dei principi e delle finalità di cui al presente decreto. Sono fatte salve le ulteriori competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano ».

7. Il comma 10 dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992 è sostituito dal seguente:

« 10. Qualora i termini fissati per gli adempimenti attuativi previsti dal presente articolo decorrano inutilmente, la giunta regionale, sentito l'ente inadempiente, fissa immediatamente un nuovo

termine, che non può essere superiore a centoventi giorni, trascorso il quale si surroga, anche mediante commissario, all'ente stesso ».

8. La rubrica dell'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, come da ultimo modificato dal presente articolo, è sostituita dalla seguente: « Piano urbano di mobilità ».

€ 0,30



\*14PDL0064380\*