

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2063

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GANDOLFI, MARTELLA

Modifica all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limite di velocità nei centri urbani, e altre disposizioni per incrementare il trasporto collettivo e gli spostamenti non motorizzati nelle aree urbane nonché per migliorare l'impiego delle risorse pubbliche destinate a infrastrutture per la mobilità

Presentata il 7 febbraio 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'Italia è il Paese europeo con la più alta densità di automobili: 36 milioni, il 17 per cento dell'intero parco circolante in Europa, a fronte di una popolazione pari al 7 per cento di quella dell'intero continente. L'altissimo tasso di motorizzazione e, insieme, il ricorso all'automobile privata per la grande maggioranza degli spostamenti generano una lunga serie di esternalità negative economiche, ambientali, sociali e sanitarie. Si calcola che nel nostro Paese la congestione delle reti di trasporto abbia causato la perdita di 142 miliardi di euro di prodotto interno lordo (PIL) negli ultimi dieci anni; l'Organizzazione mondiale della sanità addebita all'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare decine di migliaia di decessi prematuri

ogni anno e si stima una riduzione dell'aspettativa di vita fino a 24 mesi nelle aree più inquinate; il rapporto OECD del marzo 2013 segnala che si trova nei nostri confini oltre il 50 per cento delle città europee più inquinate con le situazioni più critiche nella pianura padana; l'incidentalità stradale ha ucciso nell'ultimo decennio più di 40.000 persone; la maggioranza degli italiani non ha accesso a servizi di trasporto pubblico efficienti, comodi e puntuali.

Le principali criticità riguardano la mobilità urbana, locale e pendolare, che assorbe il 97,2 di tutti gli spostamenti. Lo *sprawling* urbano ha fatto espandere oltre misura le periferie delle principali aree metropolitane, che hanno raggiunto o inglobato i comuni contermini dove si sono

trasferite migliaia di persone che continuano a lavorare nel capoluogo, mentre si sono distribuite nel territorio attività e funzioni, con uno spaventoso consumo di suolo. L'espansione delle città non accompagnata da una parallela crescita dei servizi di mobilità ha via via determinato, all'interno dei principali capoluoghi, un aggravarsi della congestione e una diminuzione della velocità media che oggi si attesta intorno ai 15 chilometri orari rallentando fino ai 7 chilometri orari nelle ore di punta.

La paralisi del sistema dei trasporti è aggravata, su scala locale, dall'inadeguatezza delle strategie messe in campo da comuni, province e regioni, mentre su scala nazionale si evidenzia l'assenza di un piano dei trasporti che orienti scelte e investimenti in direzione di una politica della mobilità in grado di soddisfare le esigenze di spostamento dei cittadini in modo razionale, sicuro, efficiente ed ecologico. Inoltre, pur concentrandosi all'interno dei confini comunali il 60 per cento della domanda di mobilità e nonostante la quota di spostamenti quotidiani superiori

ai 50 chilometri non vada oltre il 2,8 per cento, i 3/4 degli investimenti pubblici statali sono destinati alla mobilità di lungo raggio (autostrade e alta velocità ferroviaria).

Le strategie europee sulla mobilità urbana e le relative linee di finanziamento (Piano azione mobilità urbana 2009, Libro Bianco 2011) hanno evidenziato la rilevanza di strategie di scala urbana e l'*Urban Mobility Package*, attualmente in fase di affinamento e condivisione, indica i piani urbani della mobilità sostenibile come strumento essenziale per stimolare e governare il cambiamento necessario. L'uso di indicatori e di *target* obiettivo, è fortemente sollecitato e l'utilizzo di questi strumenti sarà molto probabilmente considerato un fattore competitivo nell'accesso ai finanziamenti europei, a partire dalla prossima stagione dei Fondi di coesione, che rappresentano la principale risorsa oggi a disposizione per gli enti locali italiani, se sapranno orientare alla mobilità sostenibile la propria capacità progettuale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. La presente legge ha le seguenti finalità:

a) tutelare gli interessi generali e collettivi ridefinendo i criteri di efficienza e le priorità della mobilità e assegnando un ruolo significativo a indicatori quali la sicurezza e la salute delle persone, la vivibilità delle strade, l'equità sociale e la salvaguardia del territorio;

b) riorientare le risorse pubbliche individuando la spesa nelle aree dove si concentra la domanda di mobilità e garantendo il sostegno ai pendolari e offrendo valide alternative allo spostamento con mezzi privati;

c) ridurre il limite di velocità dei veicoli all'interno dei centri abitati, con l'eccezione delle reti stradali per le quali l'amministrazione locale è in grado di garantire il mantenimento di criteri di sicurezza anche in presenza di un aumento della velocità, allo scopo di ridurre le vittime di incidenti stradali, il rumore, l'inquinamento, le emissioni di gas ad effetto serra, rendendo il traffico più scorrevole e offrendo modalità di spostamento alternative allo spostamento con mezzi privati;

d) prevedere la pianificazione della mobilità su scala locale in modo coerente con le strategie dell'Unione europea nonché le relative risorse finanziarie.

ART. 2.

(Limiti allo spostamento con mezzi privati).

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti gli altri Ministri competenti, sono fissati a livello nazionale i limiti dello spostamento con mezzi privati nelle aree metropolitane, nei

comuni capoluogo di provincia e nei comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti con le seguenti modalità:

a) entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, lo spostamento con mezzi privati deve essere inferiore al 50 per cento del totale degli spostamenti;

b) entro il terzo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge lo spostamento con mezzi privati deve essere inferiore al 47,5 per cento del totale degli spostamenti;

c) entro il quarto anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, lo spostamento con mezzi privati deve essere inferiore al 45 per cento del totale degli spostamenti;

d) entro il quinto anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, lo spostamento con mezzi privati deve essere inferiore al 40 per cento del totale degli spostamenti.

ART. 3.

(Trasferimento di risorse finanziarie statali ai comuni).

1. Al fine di assicurare a livello locale il rispetto dei limiti stabiliti ai sensi dell'articolo 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno e sentiti gli altri Ministeri competenti, prevede una riduzione percentuale della quota dei trasferimenti di risorse finanziarie statali nei confronti dei comuni inadempienti.

2. Le risorse finanziarie statali non trasferite ai comuni inadempienti in attuazione del comma 1 del presente articolo sono ripartite tra i comuni che hanno rispettato i limiti di cui all'articolo 2 in base al numero di abitanti.

ART. 4.

(Monitoraggio degli spostamenti).

1. Al fine di garantire un monitoraggio adeguato delle diverse modalità di spostamento all'interno delle aree metropolitane e dei comuni di cui all'articolo 2, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi della consulenza tecnica dell'Istituto nazionale di statistica, e in conformità agli indirizzi stabiliti dall'Unione europea, adotta un apposito regolamento che fissa le modalità e i criteri per tale monitoraggio.

2. Sulla base del regolamento di cui al comma 1 i comuni sono tenuti a trasmettere annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i dati relativi alle diverse modalità di spostamento nel territorio di competenza.

ART. 5.

(Fondo per lo sviluppo del trasporto pubblico locale e della mobilità non motorizzata).

1. Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il Fondo per lo sviluppo del trasporto pubblico locale e della mobilità non motorizzata, di seguito denominato « Fondo ».

2. Lo Stato annualmente, con la legge di stabilità, destina al Fondo il 75 per cento delle risorse destinate al trasporto e alle infrastrutture per la mobilità.

3. Le regioni annualmente, con la legge di bilancio, destinano al Fondo il 25 per cento dell'importo derivante dalla tassa automobilistica.

ART. 6.

(Modifica all'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità).

1. Al comma 1 dell'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e suc-

cessive modificazioni, le parole: « ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali » sono sostituite dalle seguenti: « ed i 30 km/h per le strade nei centri urbani, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 50 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali ».

PAGINA BIANCA

€ 1,00



17PDL0020350