

**Tutto**  
**trasporti**

A colloquio con il senatore Roberto Visconti  
Il progetto di legge governativo profondamente cambiato  
I punti qualificanti inseriti in commissione al Senato  
600 miliardi in conto interessi in tre anni ai Comuni

## Parcheggi in funzione della mobilità

Con il contributo determinante del Pci, la commissione Lavori pubblici e Trasporti del Senato, ha profondamente modificato il disegno di legge del governo sui parcheggi, restituendo pienamente i poteri istituzionali ai Comuni e alle Regioni. Stanziati 600 miliardi in conto interessi che ne potrebbero mettere in moto 3.000. Per l'approvazione chiesta una procedura accelerata.

È dunque finita positivamente, al Senato, la vicenda del disegno di legge sui parcheggi. Come sono andate le cose? Rivolgiamo queste domande al sen. Roberto Visconti capogruppo del Pci nella commissione Trasporti del Senato.

«Con un assiduo impegno, e con un confronto a volte molto netto siamo riusciti a rinnovare radicalmente il disegno di legge che era stato presentato dal ministro Tognoli. Con un lavoro comune che ha superato la pregiudiziale dello steccato anticommunistico abbiamo prodotto una legge che, pur con i suoi limiti, anche favorendo operazioni puramente immobiliari, e accentrando ogni potere presso il governo, organizza i parcheggi in funzione del trasporto pubblico e di un nuovo sistema della mobilità e restituisce alle autonomie locali i loro poteri, mantenendo al governo il ruolo legittimo di indirizzo e programmazione generale. Inoltre nella legge sono state inserite le nuove norme sulla disciplina stradale e sulle sanzioni: non terroristiche "supermulte" ma sanzioni rivalutate ed efficaci. Rimaneva un problema, seppure esterno alla legge: la contraddizione tra una legge orientata ad un nuovo sistema della mobilità, e la legge "finanziaria" che massacrava il trasporto pubblico. Tuttavia, la commissione Trasporti del Senato, e lo stesso ministro Tognoli hanno preso esplicito impegno, che

risulta a verbale, a operare in sintonia con la commissione competente della Camera dei deputati, per incrementare le risorse per il trasporto pubblico; e, nei fatti, proposte in tal senso sono state votate in questi giorni dalla commissione Trasporti della Camera. Ecco perché abbiamo dato discolo verde ad una legge che, nel suo attuale testo, consideriamo positiva. Speriamo ora in una rapida e definitiva approvazione dell'altro ramo del Parlamento».

**Quali sono i cambiamenti più significativi che avete ottenuto?**

Per poter apprezzare la portata dei miglioramenti introdotti nel disegno di legge del governo, conviene riassumere brevemente i lineamenti e confrontarli con quelli che emergono dalla proposta del comitato. La proposta del governo tendeva a promuovere una programmazione dei parcheggi fortemente condizionata da un'accentuata presenza del governo nelle diverse fasi procedurali, che dall'approvazione del programma triennale avrebbe dovuto portare, attraverso piani annuali di attuazione, all'individuazione delle opere ed alla erogazione del contributo. Una griglia centralizzata, quindi, da definire con l'emanazione successiva di ben quattro decreti ministeriali senza dare preventivamente i criteri di ammissibilità al contributo e



senza l'obbligo, per i Comuni, di inquadrare il piano dei parcheggi in quello più generale del traffico e della circolazione. Il nuovo testo si ispira a ben altri criteri. La questione del parcheggio interessa tutte le aree urbane del nostro paese, anche se va riconosciuta una priorità di intervento a favore delle città metropolitane maggiormente afflitte dal congestionamento del traffico urbano. Per farvi fronte con continuità si prevede la costituzione di un fondo ad hoc che per il triennio '88-90 può essere di 600 miliardi, di cui 350 miliardi per i Comuni metropolitani e 250 miliardi per quelli che le Regioni individueranno quali Comuni obbligati a dotarsi di un programma urbano dei parcheggi, inquadrato, però, nel piano urbano del traffico, e orientato essenzialmente a «scambiare» passeggeri con il trasporto pubblico. Un fondo la cui dotazione, secondo noi, deve diventare più cospicua e va definita in rapporto ai complessivi impegni finanziati a favore del trasporto pubblico. Qualsiasi intervento nel settore dei parcheggi si vanifica se non si potenzia, contemporaneamente, il trasporto pubblico, con lo sviluppo delle metropolitane, con il recupero delle ferrovie concesse, con il rilancio del trasporto pubblico urbano. Le città metropolitane, nelle quali bisogna intervenire urgentemente, sono oltre a Roma, Milano, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Catania e Palermo individuate dal governo; anche Reggio Calabria, Messina e Cagliari, proposte dalla commissione del Senato. Ma la questione che ha impegnato maggiormente il comitato riguardava il ruolo ed il peso da assegnare alle autonomie locali nella fase di programmazione, di realizzazione e di gestione delle opere del programma. L'impostazione

che è emersa restituisce alla Regione, alla Provincia ed al Comune competenze che sono proprie, definisce e delimita la funzione di coordinatore del ministro per le aree urbane, semplifica le procedure per l'accesso al contributo e per i controlli sulla spesa. Il programma triennale è approvato dalla Regione, il cui decreto risolve anche gli eventuali contrasti esistenti tra programma e strumentazione urbanistica e dichiara, per le opere, la pubblica utilità, la indifferibilità e l'urgenza. Il ministro per le aree urbane determina le opere da finanziare previo parere nel comitato interregionale di cui alla legge 281/70. Qualora gli interventi programmati da un Comune metropolitano coinvolgano i Comuni limitrofi, la Provincia svolge il suo ruolo di coordinatore. Il Comune resta, così, l'ente programmatore e promotore di tutte le

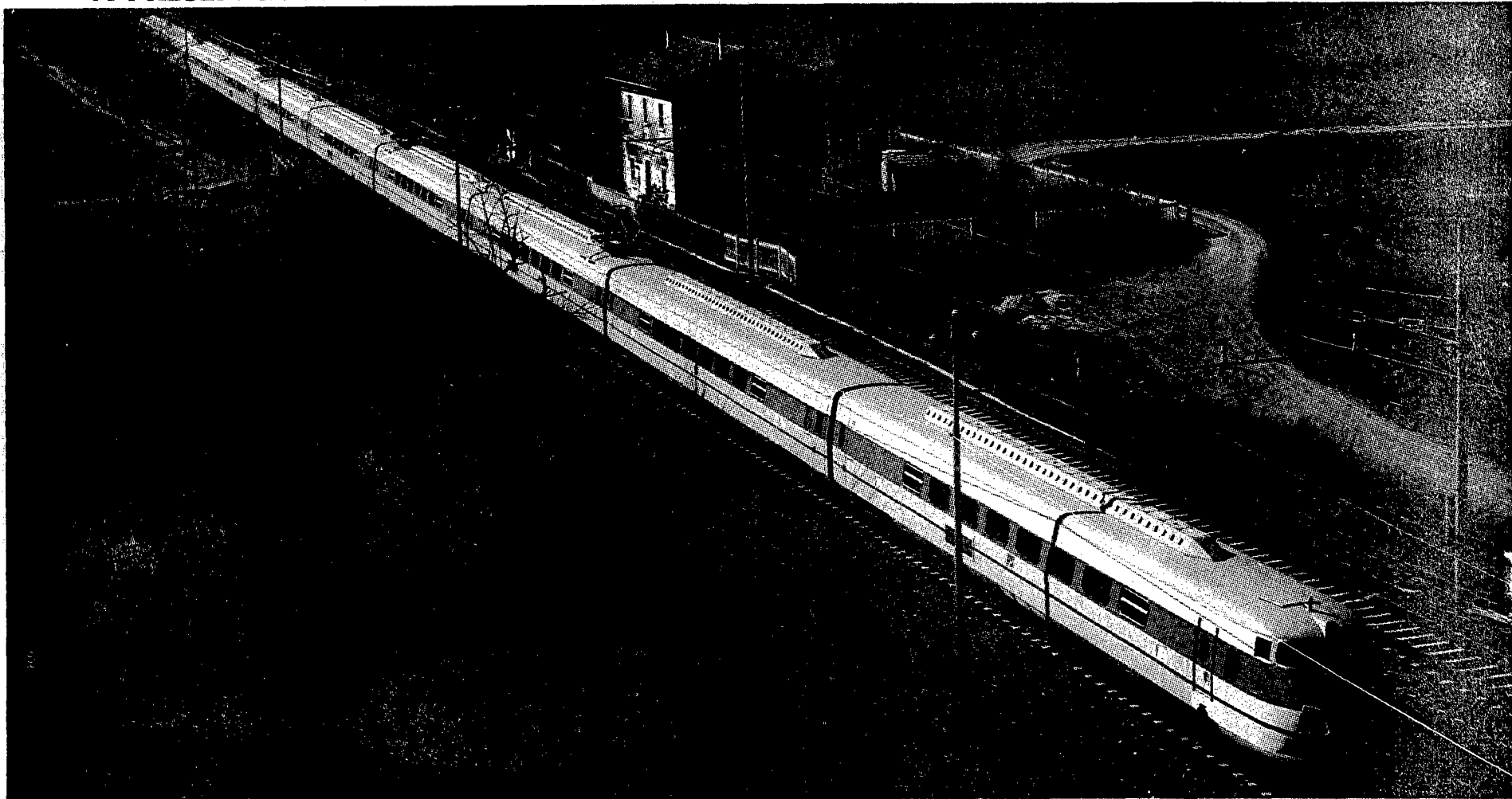
iniziative in materia di circolazione e traffico, tanto che le società concessionarie, le Fs, o altri soggetti pubblici e privati, non esclusi gli Enti assicurativi, accedono ai benefici di questa legge soltanto se gli interventi da loro programmati sono inseriti nel piano del Comune.

Da quanto è dato capire, il contributo dello Stato è ora finalizzato alla realizzazione dei grandi parcheggi di interscambio, cioè a quelli posti in prossimità dei nodi autostradali, delle Ferrovie o delle metropolitane. Ma come ci si muove, per dare risposta alla domanda di parcheggio per residenti nei centri delle città?

C'è una sezione dell'articolo che affronta questa questione, anche se a nostro giudizio in modo non completo. È indubbio che bisogna accelerare le procedure per far costruire parcheggi privati o parcheggi operativi in aree semicentrali anche se appartenenti al demanio comunale, ma questo va fatto nel rispetto della disciplina urbanistica e salvaguardando le aree e gli immobili protetti da vincoli di legge. Ora, se da una parte si può anche convenire di considerare il parcheggio privato come un'opera di urbanizzazione primaria e, quindi, da autorizzare senza oneri e da incentivare con misure fiscali, dall'altra, però, è necessario fare obbligo alle nuove costruzioni di dotarsi di una superficie a parcheggio almeno doppia di quella prevista dalle leggi vigenti e di non consentire più l'uso difforme dell'autorizzazione rilasciata dal Comune, delle pertinenze destinate al parcheggio dei residenti. E, in effetti questi «garage» saranno ora una pertinenza dell'abitazione, non possono essere venduti separatamente.



## VI PRESENTIAMO L'ULTIMO TRENO PER ARRIVARE PRIMA.



DAVANTI AD UNA DELLE RETI FERROVIARIE PIÙ TORTUOSE E ARTICOLATE COME QUELLA ITALIANA, C'È FINALMENTE CHI PUNTA DIRITTO AL SUCCESSO. IL NUOVO ETR 450, ELETTROTRENO AD ASSETTO VARIABILE AD ALTA VELOCITÀ, PRODOTTO DALLA FIAT FERROVIARIA. L'ASSETTO VARIABILE, COE-

LA POSSIBILITÀ DI INCLINARE LE CASSE VERSO L'INTERNO DELLE CURVE, È IL MEZZO CHE CONSENTE ALL'ETR 450 DI MANTENERE UNA VELOCITÀ ELEVATA ANCHE IN CURVA E DI OTTENERE UN INCREMENTO DELLA VELOCITÀ COMMERCIALE DEL 15-25% SUGLI ATTUALI E COMPLESSI TRACCI-

TI SENZA ONEROSI INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE. L'ALTA VELOCITÀ CHE L'ETR PUÒ RAGGIUNGERE, FINO A 250 KM/H., È INVECE PERMESSA DALL'ALLEGGERIMENTO GENERALE DEL TRENO, DALL'AUMENTO DELLE PRESTAZIONI DI ACCELERAZIONE E FREMATURA OLTRE CHE DALL'APPLICAZIONE

DELLE PIÙ AVANZATE TECNOLOGIE E DEL KNOW-HOW DELLA FIAT FERROVIARIA. MA VELOCITÀ E PRESTAZIONI VIAGGIANO INSIEME A COMFORT E SICUREZZA: L'ETR 450 OFFRE AI SUOI PASSEGGERI ARIA CONDIZIONATA, SEDILI RECLINABILI E RUOTANTI, ALTO ISOLAMENTO TERMICO ED ACUSTICO,

SERVIZIO BAR E RISTORANTE, RIVENDITA GIORNALI E TABACCHI E POSTO TELEFONICO PUBBLICO. LA CONSEGNA DEGLI ELETTROTRENI ETR 450 È PREVISTA PER QUEST'ANNO: SARÀ ALLORA POSSIBILE COPRIRE LA DISTANZA TRA MILANO E ROMA IN SOLE 3 ORE E 55 MINUTI DI VIAGGIO.

**Fiat Ferroviaria**