

Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici - 21 luglio 1997, n. 3816

"Direttive per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati."

(Pubblicata in Gazzetta Ufficiale n. 213 del 12/9/1997)

Premessa.

Il comma 9 dell'art. 7 del decreto legislativo 30 aprile n. 285, come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360 (NCS), dà facoltà ai comuni di subordinare al pagamento di una somma l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore all'interno delle zone a traffico limitato.

Lo stesso comma demanda ad una direttiva di questo Ispettorato la definizione delle tipologie di comuni che possono avvalersi di tale facoltà, delle modalità di riscossione del pagamento, delle categorie dei veicoli a motore da esentare.

La tariffazione degli accessi alle zone a traffico limitato si inserisce nelle strategie generali d'intervento per migliorare la mobilità urbana previste dalle direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico, emanate da questo Ministero il 24 giugno 1995, e più precisamente rappresenta una forma mediata di disincentivazione dell'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità.

Considerato che tale domanda non può in alcun modo essere limitata ma unicamente orientata verso modalità alternative di trasporto, a carattere o spaziale o temporale o modale, ne deriva che la tariffazione degli accessi non può essere considerata una misura a se stante ma deve essere studiata ed attuata nell'ambito delle strategie generali d'intervento del Piano urbano del traffico.

Ciò premesso si forniscono di seguito indicazioni relativamente ai tre punti previsti dal già citato comma 9: tipologia dei comuni; modalità di riscossione; categorie esentate.

TIPOLOGIA DEI COMUNI

I comuni, per poter subordinare l'accesso alle zone a traffico limitato al pagamento di una somma, devono:

- aver istituito una ZTL (zona a traffico limitato) ai sensi dell'art. 7, comma 9 del NCS;
- aver adottato il Piano urbano del traffico ai sensi dell'art. 36 del NCS;
- aver introdotto la tariffazione degli accessi alla ZTL all'interno del Piano urbano del traffico, avendo verificato che tale provvedimento (che costituisce una ulteriore misura di selezione rispetto alla limitazione dell'accesso ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli a motore) si rende effettivamente necessario per il raggiungimento degli obiettivi del Piano urbano del traffico. Di tale verifica deve essere data documentazione di uno specifico paragrafo della relazione tecnica che accompagna il suddetto Piano.

E' ammessa l'adozione della tariffazione degli accessi per i comuni che non hanno ancora adottato il Piano urbano del traffico, unicamente in via sperimentale e per un periodo non superiore ad un anno, a condizione che nella relazione tecnica che dovrà accompagnare il progetto di tariffazione siano precisati gli obiettivi ed i relativi criteri di verifica.

TARIFFAZIONE DI ACCESSO E MODALITA' DI RISCOSSIONE

In merito alla tariffazione di accesso si ritiene opportuno far riferimento generalmente a tariffe annuali, da pagare contestualmente al ritiro, o al rinnovo, del contrassegno di circolazione nella ZTL, salvo i miglioramenti tecnologici dei sistemi in corso di sperimentazione, che potranno consentire l'uso di tessere prepagate a scalare ad ogni passaggio o a pagamento differito tramite fatturazione, in corrispondenza dei varchi elettronici di accesso nella ZTL.

La dimostrazione del pagamento della tariffa va ovviamente resa chiaramente visibile (per le operazioni di controllo al cordone della zona da parte della polizia municipale) attraverso la distribuzione e l'esposizione di idonei specifici contrassegni.

Oltre agli abbonamenti annuali anzidetti può farsi riferimento ad abbonamenti mensili o plurimensili nel caso in cui l'inizio della autorizzazione di accesso non coincida con l'inizio dell'anno, tenendo comunque presente - al fine di evitare possibili abusi - la necessità di sussistenza dei requisiti di visibilità e di rapida comprensibilità dei contrassegni.

Anche per le autorizzazioni temporanee, che possono essere trattate con tariffe giornaliere, deve risultare chiaramente evidente la relativa data di scadenza.

Pur trattandosi di tariffe denominate "di accesso" è opportuno che esse vengano articolate e differenziate, se relative ad utenti che sostano su spazi pubblici stradali non soggetti a tariffa di sosta, ovvero che sostano su altri spazi pubblici stradali soggetti a tariffa o su spazi privati in quanto di proprietà, in affitto o ad uso gratuito, autorimesse e altri parcheggi a pagamento fuori dalle sedi stradali.

Si ritiene in merito che l'entità della tariffa di accesso deve risultare nettamente inferiore per i permessi di semplice transito rispetto a quella relativa ai permessi che consentono anche la sosta su spazi pubblici stradali.

Per quanto attiene poi alle modalità di riscossione delle tariffe si è già detto in precedenza: uso di abbonamenti da pagare al momento del rilascio del contrassegno e/o dei suoi rinnovi (contrassegno inteso anche come solo documento dimostrativo - in modo rapidamente evidente dell'avvenuto pagamento della tariffa fino ad una certa data), salvo l'utilizzo di sistemi tecnologici che potranno consentire l'uso di tessere prepagate o a pagamento differito tramite fatturazione, in corrispondenza dei varchi di accesso alla ZTL.

Detti sistemi dovranno essere progettati ed inseriti nell'ambito di un sistema telematico di gestione della mobilità urbana.

CATEGORIE ESENTATE ED AGEVOLATE

Particolare disciplina deve essere prevista per due categorie di utenti: quelli totalmente esenti dal pagamento della tariffa e quelli per i quali è stabilita una tariffa agevolata.

Per tali situazioni occorre partire dal NCS che già riconosce la possibilità di disporre di posti di sosta riservati, quindi già legittima uno specifico privilegio nella circolazione urbana, a particolari categorie di veicoli a motore autorizzati ad accedere nella ZTL, o a muoversi nei giorni di blocco della circolazione veicolare.

Si tratta dei veicoli di polizia stradale, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria (muniti del contrassegno speciale), ovvero adibiti a servizi di linea, dei veicoli a motore dei residenti nelle ZTL, dei taxi e dei veicoli per il trasporto delle merci.

Alle addette categorie di veicoli a motore e di utenti, già individuati dal NCS, va però aggiunta quella dei ciclomotori, specialmente per il loro ridotto "consumo" di spazio stradale, ed anche quella dei motocicli di cilindrata non superiore a 125 cc.

A tutte queste categorie di veicoli a motore e di utenti può anche riconoscersi in via generale l'esenzione della tariffazione, salvo alcune eccezioni per le quali si può soltanto parlare di agevolazioni, e che quindi determinano le categorie degli utenti con permesso di accesso a tariffa agevolata. E sono:

- i veicoli per il trasporto delle merci, vincolati però a determinati orari e percorsi (in rapporto alle maggiori dimensioni dei veicoli medesimi rispetto a quelle delle autovetture);
- i ciclomotori, in relazione alla minore occupazione di spazio, dinamico e statico, rispetto alle autovetture;
- i residenti e per analogia i domiciliati.

In merito a questa ultima categoria occorre considerare - da un lato - che le soste prolungate dei residenti sono determinate da motivi "abitativi" e che, peraltro, i posti di sosta riservati sono già previsti dal NCS. Però una ragionevole mediazione tecnica di quest'ultima così ampia posizione giuridica del NCS induce a distinguere la posizione del residente o del domiciliante che dispone di un proprio posto auto, per il quale si può prevedere la gratuità dell'accesso, distinto dal residente o domiciliante che sosta su strada per il quale si può prevedere la leggera onerosità dell'accesso.

A agevolazioni tariffarie possono essere concesse anche agli automobilisti in possesso di un abbonamento annuale al servizio di trasporto pubblico urbano, ai quali - a fronte di un uso ordinario di quest'ultimo servizio

- può essere consentito l'uso eccezionale dell'autovettura per proprie particolari esigenze a carattere occasionale.

Si ritiene opportuno demandare ai comuni la facoltà di applicare, nei confronti dei veicoli a motore e delle categorie di utenti autorizzati ad accedere entro la ZTL e tenendo conto dei criteri sinora espressi, le esenzioni e le agevolazioni che risulteranno compatibili con le esigenze di ordinamento della mobilità, esigenze che costituiscono la motivazione fondamentale del provvedimento di tariffazione.

Infine per quanto attiene alle esigenze di mobilità degli organi di vertice politico ed amministrativo, dovranno essere esentati i veicoli adibiti al servizio di polizia ai sensi dell'art. 177 del NCS, privi delle scritte e dei contrassegni di identificazione.

Analogamente dovranno essere rilasciati un numero limitato di permessi di accesso alle ZTL, in considerazione del precipuo ruolo istituzionale svolto - comunque da concordare con i singoli soggetti in ragione delle esigenze di servizio - a: organi costituzionali, organi a rilevanza costituzionale, amministrazioni centrali dello Stato, delle regioni, delle province e dei comuni organi consultivi a rilevanza generale dello Stato, enti pubblici non economici di alto rilievo ed autorità indipendenti.