CAMERA DEI DEPUTATI N. 1662

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FROSIO RONCALLI, ALBORGHETTI, APOLLONI, BAGLIANI, BALLAMAN, BALOCCHI, BARRAL, BOSCO, CHINCARINI, FAUSTINELLI, FRIGERIO, GNAGA, MARTINELLI, RODEGHIERO, ORESTE ROSSI, SANTANDREA, STEFANI, VASCON

Norme per la riorganizzazione e la gestione della rete viaria

Presentata il 26 giugno 1996

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente iniziativa parlamentare origina dall'impellente necessità di garantire alle regioni l'autonomia finanziaria per risolvere, finalmente, questioni annose legate alla pianificazione del territorio di loro competenza ed in particolare alle problematiche connesse alla rete viaria ed alla manutenzione stradale.

L'Ente nazionale per le strade (ANAS) sembra oramai obsoleto ed incapace di corrispondere ai compiti e alle funzioni attribuitegli. Solo una drastica riduzione delle sue attività, mediante la limitazione delle sue competenze alle autostrade e alle grandi direttrici di traffico nazionale, potrà decongestionare e far finalmente funzionare questo Ente, rendendolo in grado di corrispondere all'improcrastinabile esigenza per una migliore gestione e manutenzione della rete viaria statale.

Del resto, rimangono sotto gli occhi di tutti sia la passata gestione dissennata dell'ANAS, sia le ripartizioni finanziarie sbilanciate rispetto agli originari intenti del piano decennale, ripartizioni che hanno favorito oltre il dovuto alcune regioni ed hanno penalizzato altre, anche quando esigevano importanti interventi infrastrutturali a sostegno di un'economia trainante.

Già con l'approvazione della legge collegata alla finanziaria per il 1996, il Parlamento si è dimostrato sensibile al problema, conferendo una delega al Governo per riclassificare la rete viaria statale e trasferire alle regioni le competenze e la proprietà di una parte delle strade statali.

In realtà si tratta di un semplice decentramento di funzioni e non ancora di una vera e propria riforma. Non sembra che alle regioni vengano garantiti gli strumenti per poter operare, cosa che è condizione indispensabile per la riuscita di questo programma, al fine di evitare che il fallimento dell'intera operazione si ritorca contro le stesse regioni.

Inoltre occorre garantire alle regioni la loro autonomia nella programmazione degli interventi, ruolo che senz'altro, quali migliori conoscitori della realtà locale, potranno svolgere meglio di un'amministrazione centralizzata come l'ANAS, anche attraverso la promozione di intese interregionali per assicurare un sistema viario coordinato.

In attesa di una vera trasformazione dello Stato, diventa quindi imprescindibile non solo garantire alle regioni le loro competenze in materia di viabilità, ma anche dotarle della necessaria autonomia finanziaria, per renderle autonome circa la scelta degli interventi e responsabili del buono o cattivo andamento delle cose nel territorio di loro competenza.

Infatti, proponiamo l'automatica attribuzione alle regioni del gettito dell'accisa sulla benzina e sulla benzina senza piombo. È vero che siamo di fronte ad un gettito variabile da regione a regione. Ma è anche evidente che il gettito dell'accisa sulla benzina rimane proporzionale allo sviluppo dell'attività economica di un'area. E più è elevata l'attività economica, maggiori sono le esigenze concrete per una rete infrastrutturale adeguata. Se vogliamo porre veramente fine alla gestione inefficiente ed agli inutili sprechi di denaro pubblico, cui fin troppo abbiamo assistito fino ad oggi, dobbiamo smettere di considerare la costruzione delle strade come un semplice mezzo per creare occupazione e dobbiamo accettare l'evidente realtà delle cose: la costruzione e la manutenzione delle strade deve essere intesa a servizio dell'attività economica del Paese. Quale metodo quindi sarebbe più semplice per una ideale ripartizione delle risorse finanziarie secondo le esigenze di ciascuna regione, se non quello di collegare le stesse esigenze al reale gettito dell'accisa sulla benzina di ogni regione ?

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. Sono trasferite dallo Stato alle regioni ed alle province autonome di Trento e di Bolzano, competenti per territorio, la proprietà delle strade statali e delle loro pertinenze, ad eccezione delle autostrade e delle strade statali di cui alla lettera A dell'articolo 2 comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, come modificato dall'articolo 6 della presente legge.

2. Sono altresì trasferite alle regioni ed alle province autonome di Trento e di Bolzano le competenze e le funzioni dell'Ente nazionale per le strade (ANAS) in materia di viabilità relativamente alle strade di cui al comma 1, ivi compresa la proprietà e la gestione di tutte le strutture mobili ed immobili destinate al servizio della rete viaria.

ART. 2.

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono alla programmazione del piano della viabilità per il territorio di loro competenza, sentite le province ed i comuni interessati, in conformità con i loro programmi triennali dei lavori pubblici di cui all'articolo 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109.

2. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuovono intese interregionali al fine di assicurare un sistema viario coordinato.

ART. 3.

1. Alle regioni ed alle province autonome di Trento e di Bolzano è trasferito il

personale degli uffici centrali e periferici dell'ANAS secondo le loro esigenze ed adeguando i contratti di lavoro del personale trasferito.

2. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano predispongono un piano di organizzazione e di distribuzione del personale di cui al comma 1, per l'espletamento delle funzioni ad esse attribuite ai sensi della presente legge.

ART. 4.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1997, il gettito dell'accisa sulla benzina (codice NC 2710 00 26, 2710 00 34 e 2710 00 36) e sulla benzina senza piombo (codice NC 2710 00 27, 2710 00 29 e 2710 00 32) per autotrazione è attribuito alla regione a statuto ordinario nel cui territorio avviene il consumo, a titolo di tributo proprio. Tale tributo è versato dai soggetti obbligati al pagamento dell'accisa alla regione, in apposito capitolo di bilancio, secondo le modalità indicate dalla medesima, ed è destinato all'espletamento delle funzioni di cui all'articolo 1 e alle esigenze proprie della regione.

2. Le disposizioni di cui al presente articolo costituiscono princìpi fondamentali ai sensi dell'articolo 119 della Costituzione.

3. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono con proprie leggi secondo le disposizioni dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione.

ART. 5.

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 4, comma 1, valutato in lire 21.837.721 milioni per l'anno 1997, si provvede: quanto a lire 6.863.465 milioni, a valere sui fondi di cui all'articolo 3, comma 12, della legge 28 dicembre 1995, n. 549; quanto a lire 1.270.000 milioni mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 2102 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno

1997, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143; quanto a lire 2.182.000 milioni mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7272 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1997, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n.143; quanto a lire 11.522.256 milioni mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9012 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui alla legge 1° marzo 1986, n. 64.

ART. 6.

1. Al comma 6 dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le lettere A e B sono sostituite dalle seguenti:

« A-Statali, quando: *a)* costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; *b)* congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi.

B-Regionali, quando: *a)* congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; *b)* allacciano alla rete delle strade statali o regionali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; *c)* servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale; *d)* quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale o regionale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico ».

ART. 7.

1. Limitatamente per le autostrade e per le strade statali di cui alla lettera A) del comma 6 dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituita dal comma 1 dell'articolo 6 della presente legge, il Governo è delegato ad emanare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con proprio decreto legislativo, un piano decennale della grande viabilità diretto a:

a) aggiornare il piano di viabilità di competenza statale sia per la rete esistente che per quella di previsione secondo i seguenti criteri:

1) divisione del piano su base regionale;

2) attribuzione di priorità ed importanza alla singola tratta stradale sulla base di precisi parametri quali la densità di traffico attuale e di previsione e l'interesse strategico per lo sviluppo economico; il piano con i relativi aggiornamenti triennali sono approvati dalle singole regioni per il territorio di propria competenza;

b) stabilire precisi criteri tecnico-economici sia per la costruzione che per la manutenzione straordinaria e ordinaria, legando il tutto a precisi criteri prestazionali; predisporre un piano finanziario che preveda non solo di riportare agli *standard* di manutenzione previsti la rete esistente, ma anche graduali accantonamenti affinché quando il piano sarà a regime vi sia una disponibilità anticipatoria almeno pari al 20 per cento del piano di spesa annuale prevista;

c) costituire fondi divisi su base regionale per la realizzazione di quanto previsto alla lettera *b)*; parametrare detti fondi alla popolazione residente, al numero dei veicoli immatricolati, alla rete viaria esistente, al prodotto interno lordo (PIL), al volume del traffico merci sia interno alla singola regione che di transito; ognuno di

detti indici deve incidere nel computo totale della ripartizione per il 20, 35, 30, 10,5 per cento;

d) razionalizzare le risorse sia economiche che professionali ridistribuendole adeguatamente sul territorio al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

1) il Ministero dei lavori pubblici, tramite l'ANAS, fissa le direttrici di traffico e le priorità e predispone soluzioni da sottoporre alla struttura regionale;

2) l'organo regionale esprime parere obbligatorio e vincolante;

3) il Ministero dei lavori pubblici predispone, nei tempi concordati con l'organo regionale, la progettazione esecutiva e quanto necessario per l'appalto e il piano di manutenzione dell'opera e verifica la disponibilità finanziaria regionale alla realizzazione e alla manutenzione dell'opera medesima;

4) l'organo regionale verifica la completezza della documentazione, indice la gara d'appalto e assegna i lavori, esegue la direzione dei lavori ed il collaudo tecnico-amministrativo;

5) il Ministero dei lavori pubblici nel termine di dodici mesi dalla fine dei lavori esegue il collaudo finale, verifica la congruità economica parametrata al contesto nazionale e certifica la idoneità dell'opera;

6) il collaudo definitivo diviene riferimento per eventuali compensazioni sui finanziamenti successivi;

e) per le mansioni previste alla lettera *d)*, prevedere la predisposizione da parte del Ministero dei lavori pubblici di un piano di riorganizzazione e ridistribuzione del personale ANAS sul territorio, con netta divisione sia amministrativa che di organico tra le sedi regionali e quella centrale;

f) prevedere il graduale trasferimento di competenze, adeguando i contratti di lavoro alle sedi regionali inglobate nella regione di appartenenza;

g) prevedere che, a regime della riorganizzazione, la struttura centrale abbia un bilancio complessivo inferiore all'80 per cento del valore delle prestazioni professionali svolte, con riferimento ai tariffari professionali; la stessa disposizione si applica alle singole strutture regionali;

h) prevedere che per le autostrade la competenza e la gestione delle risorse rimangono quelle attuali.

ART. 8.

1. La legge 12 agosto 1982, n. 531, è abrogata, fatto salvo quanto disposto al comma 2.

2. Fino all'entrata in vigore del nuovo piano decennale della grande viabilità, di cui all'articolo 7 della presente legge, continuano ad applicarsi le disposizioni della legge 12 agosto 1982, n. 531, limitatamente per le autostrade e per le strade statali di cui alla lettera A) del comma 6 dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 6 della presente legge.

ART. 9.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.