CAMERA DEI DEPUTATI N. 3746

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FONGARO, STEFANI, APOLLONI, BAMPO, BAGLIANI, CALZAVARA, CÈ, CHINCARINI, COVRE, FONTAN, GAMBATO, LEMBO, RODEGHIERO, SIGNORINI, VASCON

Norme per la costruzione dell'autostrada pedemontana veneta

Presentata il 22 maggio 1997

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il problema della viabilità in Padania è uno dei più sentiti in quanto è ormai da troppo tempo che non vengono realizzate in questa area quelle indispensabili infrastrutture di cui essa necessita.

A questa situazione si è giunti in quanto, a fronte di un rilevante processo di sviluppo degli insediamenti produttivi e residenziali avvenuto nel Nord Italia negli ultimi decenni, non sono stati finanziati dallo Stato, in particolare dall'Ente nazionale per le strade (ANAS), adeguati investimenti in infrastrutture viarie.

Anzi, si può addirittura osservare che più si è accentuato questo processo di sviluppo e minori sono stati gli investimenti statali per la viabilità di questa parte del Paese.

È importante rilevare che la carenza di infrastrutture viarie incide direttamente sullo sviluppo economico di un'area, in quanto, il trasporto delle merci è un costo non secondario per le imprese e quindi se esso incide in maniera maggiore rispetto ad altre zone o altri Paesi, esso riduce sensibilmente la competitività delle imprese stesse.

Finora questo aspetto è stato inconsciamente sottovalutato dallo Stato, il quale ha preferito effettuare gli investimenti in base a criteri clientelari e assistenzialistici.

Il problema della viabilità è particolarmente grave nella zona est della Padania,

in quanto in essa il sistema produttivo si basa essenzialmente sulle piccole e medie imprese che sono distribuite sul territorio in modo diffuso; ciò comporta che esse necessitano ancora di più di una efficiente viabilità di collegamento tra le varie aree produttive, in quanto vi è un intenso traffico a corta-media percorrenza generato dal fatto che molte merci viaggiano da un'impresa all'altra per subire le varie fasi di lavorazione.

È in questo contesto che da diverso tempo è sentita la necessità di realizzare un collegamento in direzione est-ovest, il quale oltre ad alleggerire il traffico sulla ormai intasatissima A/4, per non parlare della tangenziale di Mestre, sia anche in grado di collegare la fascia pedemontana del Veneto, zona questa che è interessata dalla maggiore concentrazione di piccole imprese e nella quale non sono mai stati realizzati adeguati investimenti in opere viarie.

La necessità di realizzare questo collegamento è generata anche dal fatto che attualmente tutte le strade statali presenti in questa zona del Veneto vengono percorse da flussi intensissimi di traffico pesante e la situazione è ancora più grave se si considera che queste statali sono diventate ormai delle strade urbane a seguito del notevole inurbamento che si è verificato attorno ad esse.

Fatte queste premesse sulla situazione della viabilità in Veneto, si fa presente che recentemente è stato siglato tra la regione Veneto e le province di Vicenza, Treviso e Padova un accordo di massima sul tracciato dell'autostrada pedemontana veneta (APV) e quindi si può affermare che l'accordo politico per la realizzazione di quest'opera è certo e formalizzato.

Dovendo ora passare alla fase operativa vera e propria, si rende necessario superare il blocco del rilascio di nuove concessioni per la costruzione di autostrade previsto dalla legge n. 287 del 1971 ed a tale scopo viene presentata la presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. In deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, sono affidati in concessione, per un periodo di trenta anni, la costruzione e l'esercizio dell'autostrada pedemontana veneta da Montebello (VI) a Spresiano (TV). La concessione è attribuita secondo le norme contenute nella direttiva 89/440/CEE del Consiglio, del 18 luglio 1989 e nel decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406.

2. La costruzione e l'esercizio dell'autostrada possono essere affidati in concessione ad enti pubblici o privati.

3. La concessione è rilasciata con decreto del Ministro dei lavori pubblici. Con il medesimo decreto è approvata, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale per le strade (ANAS) e il Consiglio di Stato, la convenzione prevista all'articolo 2.

ART. 2.

1. Gli enti pubblici o privati che richiedono la concessione di cui all'articolo 1 devono presentare al Ministero dei lavori pubblici, insieme alla domanda di concessione, un progetto di massima per la costruzione dell'autostrada richiesta e un documentato piano finanziario.

2. Al momento della concessione deve essere stipulata una convenzione, conforme alla convenzione-tipo approvata dal Ministro dei lavori pubblici, della quale è parte integrante un piano finanziario, conforme al modello unificato di piano approvato dallo stesso Ministro, redatto in base agli elementi ed ai dati dell'investimento complessivo, agli oneri e alle spese di esercizio, al volume dei traffici e ai relativi introiti. All'interno della convenzione devono essere fissate anche le tariffe

di pedaggio autostradale, in conformità ai risultati del piano finanziario.

ART. 3.

1. Gli enti concessionari devono sottoporre all'ANAS, per l'approvazione, i progetti esecutivi redatti sulla base dei progetti di massima approvati con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

2. L'ANAS può richiedere esclusivamente varianti tecniche che non modifichino gli elementi essenziali dei progetti presentati e deve tener conto, nel prescrivere le varianti, che le stesse non superino globalmente del 10 per cento l'importo di stima previsto dal progetto iniziale.

3. L'ANAS deve pronunciarsi sull'approvazione del progetto esecutivo e delle perizie entro quattro mesi dalla loro presentazione.

ART. 4.

1. L'approvazione del progetto esecutivo e delle relative varianti, comprese quelle per la costruzione delle strade di allacciamento e di quelle laterali necessarie per assicurare il servizio alle proprietà contermini e quelle per la conservazione, deviazione o allacciamento delle opere dei pubblici servizi, equivale a dichiarazione di pubblica utilità, nonché di indifferibilità e urgenza a tutti gli effetti di legge.

ART. 5.

1. Gli enti che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi dell'articolo 1 sono autorizzati, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), che può autorizzare la quotazione delle obbligazioni stesse presso le borse italiane.

ART. 6.

1. A decorrere dal compimento del terzo anno di apertura al traffico dell'intera autostrada e successivamente ad ogni scadenza di quinquennio fino al termine del periodo di concessione, sono devoluti allo Stato, quale canone di concessione, i diritti di pedaggio effettivamente e complessivamente introitati, dedotte, nei limiti di cui ai commi 2, 3 e 4, tutte le spese di esercizio, comprese le spese di gestione e amministrazione, quelle di manutenzione ordinaria e gli oneri finanziari e tributari, nonché gli ammortamenti finanziari ed industriali, l'accantonamento annuo per innovazioni, ammodernamenti e completamenti nonché, infine, l'assegnazione di un dividendo al capitale dell'ente concessionario.

2. Le spese e gli oneri di cui al comma 1 sono deducibili solo in quanto effettivamente sostenuti e regolarmente giustificati, entro il limite percentuale di essi previsto nel piano finanziario; l'ammontare dell'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti non può superare il 15 per cento dell'effettivo e complessivo introito lordo annuale per diritti di pedaggio.

3. Il dividendo di cui al comma 1 non può comunque superare l'8 per cento del capitale dell'ente concessionario, dopo le assegnazioni a riserva legale.

4. Al termine della concessione, anche per dichiarata decadenza, devono essere devolute allo Stato, oltre a tutte le attività reversibili, le quote non utilizzate sia dell'accantonamento che dell'ammortamento industriale di cui al comma 1.

ART. 7.

1. Agli enti ai quali è accordata la concessione ai sensi dell'articolo 1 può essere corrisposto da parte dello Stato, sulla base del piano finanziario di cui all'articolo 2, comma 1, un contributo nella misura complessiva di lire 700 miliardi.

2. Per la corresponsione del contributo di cui al comma 1 sono autorizzati i seguenti limiti di impegno:

a) esercizio 1997: lire 100 miliardi;

b) esercizio 1998: lire 300 miliardi;

c) esercizio 1999: lire 300 miliardi.

3. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 100 miliardi per il 1997, lire 300 miliardi per il 1998 e lire 300 miliardi per il 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

PAGINA BIANCA

DDL13-3746
Lire 500