

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 1114**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori PEDRAZZINI, MORO, TIRELLI,  
PROVERA, CALDEROLI, PIROVANO, MONTI, STIFFONI, e  
CHINCARINI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 FEBBRAIO 2002**

—————

Finanziamenti per opere viarie di interesse locale

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Lo scopo del presente disegno di legge è quello di permettere la celere realizzazione di una serie di opere viarie a carattere locale, rendendo attuativi alcuni stanziamenti accantonati per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il triennio 2002-2004, nei fondi speciali di conto capitale di cui alla tabella B della legge finanziaria per il 2002. Infatti, durante l'esame parlamentare della legge finanziaria per il 2002 è stato approvato dall'Assemblea del Senato un emendamento del relatore che assorbiva una serie di emendamenti d'iniziativa parlamentare, tra i quali quelli sul finanziamento delle opere viarie cui si riferisce il presente disegno di legge. Si tratta di opere dirette a soddisfare esigenze primarie della popolazione locale, indispensabili non solo per la valorizzazione ma anche per la stessa sopravvivenza delle attività economiche dei territori interessati.

Peraltro, con l'individuazione di risorse esterne ai programmi della viabilità statale e regionale, si intende accelerare il processo per la realizzazione delle opere di cui al presente disegno di legge, tenendo conto che si tratta di interventi che, per carenza di finanziamenti, non risultano inseriti nei programmi ordinari degli interventi viari in corso di attuazione ma che, tuttavia, sono attesi da anni dalla popolazione locale al fine di risolvere gravi problemi di viabilità che causano ripetuti incidenti, anche mortali, ed elevati livelli di inquinamento acustico e atmosferico.

*Prolungamento della strada statale Cimpello-Sequals fino a Gemona, I lotto funzionale Sequals-strada provinciale della Valcosa*

Il completamento della superstrada Cimpello-Sequals fino al collegamento con l'autostrada A23 nei pressi di Gemona del Friuli

rientra nelle aspettative di sviluppo complessivo delle comunità interessate ed è promosso all'unanimità dalla regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, dalle province di Udine e di Pordenone e dalle amministrazioni comunali locali. La provincia di Pordenone, attualmente gestore del tratto Cimpello-Sequals, ha ricevuto il mandato dalla regione per la progettazione dell'intero tratto stradale di completamento. Il primo lotto funzionale, che prolunga la Cimpello-Sequals dalla strada statale n. 464 fino all'innesto con la strada provinciale n. 22 della Valcosa, ricalca la prima parte del tracciato storico della Sequals-Gemona, come è stato individuato in un progetto di massima del 1994 e come è stato recentemente ribadito all'unanimità nel Convegno di Spilimbergo del 17 settembre 2001 da tutti gli amministratori locali interessati.

Tale tracciato, di una lunghezza di circa 5 chilometri, si pone in alternativa al tratto della strada provinciale n. 34 Sequals-Lestans, assolutamente non idonea ad assorbire l'attuale traffico. Infatti l'apertura del primo tratto della superstrada Cimpello-Sequals ha incentivato il traffico pedemontano con il transito di automezzi pesanti che all'uscita di Sequals si immettono sulla viabilità ordinaria, attraversando i centri abitati e procurando non poche difficoltà e disagi per i cittadini.

I centri abitati di Lestans e di Sequals sono quelli particolarmente penalizzati essendo attraversati da un numero di oltre 500 mezzi pesanti al giorno. Si tratta soprattutto dei mezzi pesanti di trasporto utilizzati dalle attività produttive della zona che, precedentemente all'apertura del primo tratto della superstrada, si sviluppavano su altre direttrici, in particolare per Spilimbergo e per Maniago. Infatti, la popolazione di tali centri si è già mobilitata con una petizione diretta

alla regione e alla provincia di Pordenone per chiedere la risoluzione dello stato di disagio, di rischio e di difficoltà.

Con il finanziamento previsto dal presente disegno di legge, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, la provincia di Pordenone è in grado di procedere alla realizzazione del prolungamento della Cimpello-Sequals fino alla strada provinciale della Valcosa, evitando i centri abitati e risolvendo nell'immediato i problemi della strada provinciale n. 34, senza spostare sugli altri comuni limitrofi i disagi provocati dal transito dei veicoli.

#### *Strada statale n. 668, tratto Lonato-Orzinuovi*

La ex strada statale n. 668 «Senese», recentemente trasferita alla provincia di Brescia in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, ha più volte richiamato l'attenzione dei mezzi di stampa diventando sede di ripetuti gravissimi incidenti, alcuni dei quali mortali. L'alto indice di incidentalità deriva non solo dall'intensità e tipologia del traffico, ma anche e soprattutto dalla struttura stessa della sede stradale che presenta una serie di intersezioni a raso con altre direttrici viarie appartenenti alla maglia strategica primaria del sistema di mobilità, come ad esempio la strada provinciale n. 37 di collegamento con l'aeroporto di Montichiari, o la strada provinciale IX che radialmente collega Brescia con il Cremonese.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha già inserito a livello sperimentale nel progetto pilota per la sicurezza la riqualificazione di uno dei tratti più pericolosi della «Senese».

A seguito di una serie di incontri intercorsi tra la provincia di Brescia e i comuni territorialmente interessati dall'attraversamento dell'arteria sono state definite le linee strategiche essenziali per consentire, nel rispetto

delle iniziative infrastrutturali già *in itinere*, l'eliminazione delle situazioni di più elevata congestione, conflittualità e pericolo per i veicoli in transito, prevedendo soluzioni che privilegino la trasformazione delle attuali intersezioni a raso in circolazioni rotatorie illuminate o a livelli sfalsati e la realizzazione di controstrade di servizio per la riorganizzazione o la riduzione degli attuali eccessi di livello inferiore, con contestuale individuazione di tratti di pista specializzata pedonale o ciclopedonale.

Gli interventi attivati dalla provincia riguardano l'adeguamento dell'intersezione in località Terminone con la strada provinciale n. 37 «Isorella-Montichiari» per un importo di 413.166 euro, l'adeguamento dell'intersezione con la strada provinciale IX «Brescia-Quinzano» nel comune di San Paolo per un importo di 774.685 euro, dei quali 309.874 finanziati con il progetto pilota «sicurezza stradale», il sottopasso ciclopedonale nel comune di Offlaga per un importo di 129.114 euro, finanziato con il medesimo progetto pilota, la riqualificazione dell'intersezione con la strada statale n. 45-*bis* nel comune di Manerbio per un importo di 1.819.329 euro, a oggi non ancora finanziato.

Le risorse necessarie per completare l'esecuzione dei lavori ammontano in 10.329.138 euro, per il 1° lotto, e in 36.151.983 euro, per il 2° lotto.

La provincia di Brescia si è già attivata per raggiungere un accordo con i comuni interessati per consentire il reperimento delle risorse necessarie per procedere all'affidamento dell'incarico professionale della stesura degli elaborati progettuali, preliminari e definitivi, relativi alla messa in sicurezza del 1° lotto.

I finanziamenti di cui al presente disegno di legge, pari a 3 milioni di euro, permettono la progettazione e realizzazione delle opere di messa in sicurezza più urgenti, e vengono assegnati alla provincia di Brescia per essere utilizzati secondo le priorità individuate dalla provincia stessa.

*Opere di messa in sicurezza e miglioramento della viabilità delle strade statali n. 36 e n. 38, nel tratto Lecco-Sondrio*

Il tratto Lecco-Sondrio delle strade statali n. 36 e n. 38 rappresenta la via di comunicazione più veloce tra le province di confine e il capoluogo lombardo o la Brianza milanese, una delle aree più industrializzate dell'Europa. Il traffico, sia leggero che pesante, è molto intenso durante tutto l'arco della giornata, con punte registrate nelle fasce orarie mattutine e serali, per l'entrata e l'uscita degli autoveicoli da Milano, e con picchi nei fine settimana e nella stagione estiva, durante i quali si registrano code chilometriche da traffico di tipo turistico diretto verso i laghi e verso il confine svizzero, verso Bormio o altre località montane della Valtellina, verso il Passo dello Stelvio e il Parco nazionale dello Stelvio.

La regione Lombardia e l'ANAS hanno già sottoscritto una convenzione, il 14 ottobre 1997, impegnando 158 miliardi delle disponibilità della legge per la Valtellina (legge 2 maggio 1990, n. 102) per i problemi viari più emergenti delle strade statali n. 36 e n. 38. La regione Lombardia ha già appaltato le relative progettazioni esecutive. D'altra parte, in vista dei campionati mondiali di sci alpino del 2005 in Valtellina, la legge finanziaria 2002 prevede appositi accantonamenti per la realizzazione delle infrastrutture viarie funzionali allo svolgimento dell'evento sportivo e il Parlamento è in procinto di iniziare l'esame del relativo disegno di legge.

Nel quadro complessivo della realizzazione di tali interventi a lungo e medio termine, restano esclusi dai finanziamenti una serie di interventi minori, indispensabili nell'immediato per risolvere particolari situazioni critiche delle due arterie. Il presente disegno di legge prevede quindi lo stanziamento di risorse aggiuntive, pari a 3 milioni di euro per quattro interventi importantissimi per lo scorrimento dei veicoli, realizzabili in brevissimi termini e integra-

bili con la programmazione generale regionale e dell'ANAS.

Per quanto riguarda la superstrada relativa alla strada statale n. 36, è in corso di approvazione il progetto definitivo dello svincolo di Dervio, per un costo complessivo di circa 8.779.767 euro, già finanziato. Anche a completamento di tale svincolo è indispensabile una soluzione viaria che colleghi la strada statale n. 36 con la strada provinciale n. 72 e che scarichi sulla stessa provinciale l'eccesso di traffico della strada statale n. 36, evitando l'attraversamento del centro di Dervio. Tale opera, inizialmente promossa dal comune di Dervio per ridurre il disagio dell'attraversamento del vecchio nucleo abitativo da parte del traffico per la Valvarrone e per Milano, assume ora una valenza più ampia, data l'attuale limitazione del traffico sulla strada statale n. 36 lungo la galleria di Corenno Plinio che riversa una notevole mole di automezzi sulla strada provinciale n. 72. Da una prima stima sommaria dei lavori l'importo richiesto per la realizzazione dell'opera ammonta a circa 2 milioni di euro. Le risorse di cui al presente disegno di legge destinate alla progettazione ed esecuzione dei relativi lavori ammonta a 1.180.000 euro. La regione Lombardia è interessata a contribuire alla realizzazione dell'opera destinando a tale finalità le economie dei ribassi d'asta, data l'importanza che l'intervento riveste per le esigenze di traffico ordinario e turistico, anche in prospettiva dei prossimi Mondiali di sci alpino del 2005 in Valtellina.

Il tratto viario della strada statale n. 38 in corrispondenza della «curva della Veronesa», nel comune di Piantedo, rappresenta il primo e più grosso ostacolo viario in uscita dalla superstrada Lecco-Colico (strada statale n. 36) nella direzione di Sondrio. Il tratto è tristemente noto per il numero degli incidenti stradali conseguenti al continuo incremento del flusso del traffico. L'amministrazione comunale di Piantedo, direttamente interessata dalla questione in quanto la strada statale

n. 38 divide in due il territorio comunale, con un notevole sforzo economico ha già predisposto un progetto definitivo munito del nulla osta dell'ANAS per la sistemazione del tratto compreso tra l'uscita dalla superstrada e la «curva della Veronesa», nonché per la creazione di una rotonda che smisti il traffico in corrispondenza dell'incrocio. La spesa prevista per la realizzazione di tale intervento ammonta a 904.000 euro.

Nel comune di Delebio, gli insediamenti urbani hanno subito un incremento notevole nella zona a nord della strada statale n. 38. Attualmente il comune risulta nettamente separato in due zone: l'una d'insediamento antico e prettamente residenziale, dislocata a sud della direttrice Colico-Sondrio e l'altra a carattere terziario, con un notevole sviluppo commerciale, situata a nord della stessa. Sono pertanto facilmente immaginabili i disagi e i continui pericoli cui sono sottoposti gli abitanti del comune di Delebio, costretti al continuo attraversamento della trafficatissima strada statale. Il progetto di messa in sicurezza, già in fase definitiva, prevede la realizzazione di un sottopasso pedonale, munito di scale e rampe per i portatori di *handicap*, localizzato in un'area con alta densità di reti tecnologiche che permettono l'immediato allacciamento ai servizi della struttura. Il manufatto realizzato in prefabbricato permette la celere realizzazione dei lavori, con una riduzione del disagio arrecato al traffico veicolare lungo la strada statale n. 38 per la posa in opera in sole 4-5 ore. L'importo totale dell'opera ammonta in 396.000 euro.

Nel comune di Rogolo, a seguito dell'aumento del traffico sia sulla strada statale n. 38 che sulla provinciale per Mantello, è diventata ancor più problematica l'entrata al centro abitato dove sono concentrati quasi tutti i servizi per la collettività. La situazione di rischio sul crocevia è notevole, anche in conseguenza dei numerosi accessi privati su strada. Gli abitati sviluppati nelle vicinanze della ferrovia e della statale hanno seri pro-

blemi di collegamento con il centro storico del paese, con situazioni di grave pregiudizio per le persone anziane, per i bambini che frequentano la scuola materna e per i portatori di *handicap*. La messa in sicurezza dell'incrocio, secondo il progetto preliminare attualmente all'esame dell'amministrazione comunale e dell'ANAS, prevede la costruzione di un sottopasso carraio-pedonale e la realizzazione di due corsie di accumulo direzionali, sia a monte che a valle dell'incrocio stesso. La spesa complessiva ammonta in 520.000 euro.

Le risorse per i progetti sopra descritti sono assegnate: alla provincia di Lecco, quale ente competente per le opere sulla strada provinciale n. 72, che può procedere alla progettazione e realizzazione dei lavori previa convenzione con la regione e con l'ANAS; ai comuni di Piantedo, Delebio e Rogolo, per la realizzazione delle rispettive opere, in quanto gli stessi comuni, direttamente interessati dalle situazioni di pericolo esistenti, si sono impegnati per la redazione dei progetti e, come già avvenuto in passato, possono celermente procedere alla realizzazione delle opere previa convenzione con l'ANAS quale ente competente per le opere sulle strade statali n. 36 e n. 38.

#### *Varianti sulle ex strade statali n. 639 e n. 342, tratto Bergamo-Lecco*

La ex strada statale n. 342 «Briantea» collega tre centri importanti della regione Lombardia, Bergamo, Como e Varese, attraversando aree densamente urbanizzate e industrializzate con un tracciato molto tortuoso basato su schemi ottocenteschi. La circolazione è spesso seriamente difficoltosa per l'elevato numero di veicoli, per le numerose intersezioni con la viabilità locale e il traffico urbano, per l'attraversamento del fiume Adda.

La ex strada statale n. 639 «dei laghi di Pusiano e di Garlate» costituisce l'arteria di

connessione tra Lecco e Bergamo, con un tracciato che parte da Urago, in provincia di Como e arriva a Cisano Bergamasco, in provincia di Bergamo, attraversando importanti centri abitati come Calolziocorte e Cisano Bergamasco.

Le province di Bergamo e di Lecco, con l'accordo dei comuni interessati, hanno già individuato una serie di interventi di variante, da realizzare nel breve e medio termine, per l'ammodernamento e riqualificazione del tracciato Lecco-Bergamo. Lo scopo è quello di assorbire la domanda di mobilità e di trasporto delle merci in continua espansione, migliorare la vivibilità dei centri urbani attraversati, migliorare le condizioni di sicurezza e il livello di servizio delle strade, risolvere il problema della presenza del passaggio a livello della linea ferroviaria Lecco-Bergamo-Brescia, che in corrispondenza dell'abitato di Cisano Bergamasco determina incolonnamenti lungo l'intero arco della giornata.

Gli interventi proposti dalle due province, complementari al disegno del sistema viabilistico pedemontano, comprendono, nella provincia di Bergamo, la variante alla strada provinciale n. 166 da Carvico a Terno d'Isola e le varianti di Cisano Bergamasco alle ex strade statali n. 639 e n. 342, in provincia di Lecco, la variante di Brivio e Calco alla ex strada statale n. 342, con il nuovo ponte sul fiume Adda, e la variante di Vercurago e Calolziocorte alla ex strada statale n. 639.

Il costo complessivo delle opere è stimato in circa 165 milioni di euro.

Gli stanziamenti compresi nella tabella B della legge finanziaria 2002, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2002, consentono di avviare la fase progettuale delle opere, secondo le priorità concordate tra le province di Bergamo e di Lecco, al fine di rendere cantierabili gli interventi e permettere il loro prossimo inserimento nella programmazione regionale e provinciale.

*Ponte al Lago del Corlo e collegamento con la Valle di Carazzagno nel comune di Arsiè in provincia di Belluno*

La costruzione della diga di Corlo è stata vista come una vera e propria calamità pubblica da parte del comune di Arsiè e in particolare, da parte della popolosa comunità paesana della frazione di Rocca. Il lago artificiale provocato dalla diga ha allagato quattro borgate della frazione di Rocca, che sono state demolite, il cimitero e i fertilissimi campi che costituivano il grande benessere socio-economico della frazione. Soprattutto il lago ha allagato le strade e i ponti sul fiume Gismon che collegavano la frazione sita sulla sponda destra del fiume (ora destra del lago) con il resto del comune, ossia con le frazioni comprendenti anche i servizi fondamentali (ad esempio le scuole elementari) oltre che con il ricco patrimonio agro-silvo-pastorale dello spiovente della sinistra del fiume (ora sinistra del lago).

Proprio la mancanza di collegamento tra le due parti destra e sinistra del lago è stata la causa principale del grande esodo della popolazione residente che ha ridotto il comune in degrado.

Dal 1996 a oggi è intercorsa una ricca corrispondenza tra vari livelli istituzionali, Presidenza del Consiglio dei ministri, Ministero del tesoro, Ministero dei lavori pubblici, regione Veneto, Magistrato alle acque, ove si evidenzia l'importanza socio-economica della realizzazione del collegamento fra destra e sinistra del lago di Corlo per il territorio di Arsiè. In particolare, nell'ottobre 1999, la Presidenza del Consiglio dei ministri ha invitato il Ministero dei lavori pubblici a porre in essere iniziative finalizzate a individuare le possibili forme di finanziamento dell'opera, mentre il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economia, nel maggio 2000, ha individuato la possibilità di un finanziamento attraverso le disponibilità dei fondi speciali di cui alla tabella B della legge finanziaria, esigenza tut-

tavia non recepita dalla legge finanziaria 2001.

Finalmente, nella finanziaria 2002 è stato approvato uno specifico accantonamento di 1.500.000 euro per il ponte e la viabilità del comune di Arsiè. La spesa complessiva dell'opera ammonta a circa un milione di euro per la costruzione di un ponte di luce di 48 metri e a ulteriori 2.000 euro per la costruzione di una galleria di circa 300 metri che collegherebbe il ponte alla viabilità esistente. I finanziamenti previsti dal presente disegno di legge permetterebbero la progettazione complessiva dell'opera e la realizzazione del ponte.

Considerate le ridotte dimensioni del comune di Arsiè si prevede la possibilità per il comune stesso di attribuire le funzioni di stazione appaltante, anche relativamente alla progettazione dell'opera, al provveditorato regionale alle opere pubbliche.

*Messa in sicurezza della rete viaria della provincia di Treviso secondo il progetto «Strade sicure»*

Negli ultimi anni la provincia di Treviso occupa i primi posti in numerose classifiche nazionali, legate alle gravose conseguenze di un traffico estremamente intenso su infrastrutture inadeguate. Infatti la stessa è al 5° posto per mortalità sulle strade, al 12° posto per numero di feriti e all'11° posto per incidenti. Rispetto alla media nazionale, sulle strade della provincia di Treviso aumentano del 26 per cento le probabilità di avere un incidente.

La componente più significativa di tale incidentalità diffusa, che raggiunge livelli di punta negli orari di apertura, pausa e chiusura dell'attività lavorativa, è la crescente percentuale di automezzi commerciali e industriali, di gran lunga superiore alla media nazionale e regionale, a fronte di una rete stradale inferiore del 28 per cento rispetto alla media nazionale.

Nel quadro delle conseguenze economiche degli incidenti stradali, «l'indice di danno sociale» attribuito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vede la provincia di Treviso al 5° posto a livello nazionale, dopo province come Milano, Roma, Torino e Brescia.

La principale causa di tutto ciò è senz'altro l'inadeguatezza delle strutture mai potenziate nonostante il rapido sviluppo socio-economico della provincia.

Ultimamente, la provincia di Treviso ha coinvolto istituzioni, enti, associazioni, forze dell'ordine, esperti, organizzazioni, auto-scuole, istituzioni scolastiche, eccetera, in un protocollo d'intesa che vede 108 *partner* pubblici e privati nella lotta per la vita sulla strada. Nel contempo ha avviato una serie di iniziative complementari volte a mettere in sicurezza le strade, migliorare la viabilità e prevenire azioni pericolose. Si tratta di interventi sulle strutture viarie, come rotatorie, *guard-rail*, piste ciclabili, allargamenti di carreggiata, pavimentazioni, segnaletica e nuovi raccordi, interventi di informazione, di formazione e di educazione, raccolta e analisi di dati, campagne di sensibilizzazione, interventi verso specifiche categorie di utenti, come gestori e utenti di discoteche, di bar, di scuole guida, eccetera.

Sulla base di tali interventi, quale sviluppo immediato realizzabile con le risorse disponibili, la provincia di Treviso ha elaborato il progetto «Strade sicure» per un impegno di circa 1.291.142 euro, che ha avuto il consenso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Inoltre, la provincia di Treviso è stata incaricata dalle altre province del Veneto di approntare un progetto comune per la sicurezza stradale, denominato «Insieme per vivere». Tale progetto è stato presentato recentemente alla conferenza nazionale sul traffico di Riva del Garda e prevede l'attivazione di ulteriori iniziative per ogni provincia, come l'istituzione di un portale *web* sulla sicurezza, un centro attrezzato di guida sicura,

campi scuola fissi e mobili, manifestazioni, concorsi e attività di formazione.

Le risorse previste dal presente disegno di legge, pari a 1,5 milioni di euro, sono destinate alla provincia di Treviso per poterle utilizzare per gli interventi più urgenti del progetto «Strade sicure».

*Nuovo ponte sul fiume Mincio «by-pass ponte Visconteo di Valeggio sul Mincio - variante alla strada provinciale n. 55» e collegamento con la ex strada statale n. 249*

Il ponte Visconteo di Valeggio sul Mincio, nella provincia di Verona, è un monumento importante del patrimonio storico-artistico del Paese ed è soggetto a vincolo da parte della soprintendenza ai beni ambientali e archeologici.

Nonostante la soprintendenza, l'amministrazione provinciale di Verona e l'amministrazione comunale di Valeggio siano da tempo intenzionate a chiudere il ponte al traffico veicolare per preservarlo nel suo stato di conservazione attuale e renderlo fruibile in modo più consono alla sua importanza da parte della cittadinanza e dei visitatori turistici, il ponte stesso è tuttora aperto al traffico, seppure regolamentato, poiché non esistono altre vie alternative di collegamento tra i territori divisi dal fiume Mincio nei pressi degli abitati di Valeggio sul Mincio e Borghetto.

A seguito della valutazione di un progetto preliminare commissionato dal comune di Valeggio, che prevedeva soluzioni anche alternative per la costruzione del *by-pass* del ponte Visconteo, comune e provincia hanno convenuto sull'opportunità della soluzione più funzionale e di minor impatto che pre-

vede il superamento del Mincio in un punto dove risulta più stretta la valle e rende quindi più contenute le opere. La lunghezza del tracciato è di circa 1.700 metri più 300 metri di rampe. Si prevedono un ponte sul canale Virgilio, un ponte sul Mincio a tre luci di 100 metri di lunghezza e un ponte sulla Prevaldesca, prima dell'innesto con rampe sulla strada provinciale n. 28. La soluzione provoca il minor impatto ambientale, dato il contenimento delle opere sulla valle del Mincio, ed è sicuramente la più funzionale poiché permetterebbe un agevole collegamento dell'abitato di Valeggio alla variante alla ex strada statale n. 249 in fase di realizzazione.

A fronte di una spesa complessiva per la realizzazione dell'intera opera pari a circa 10 milioni di euro, il presente disegno di legge attribuisce alla provincia di Verona la somma di 4 milioni di euro.

Per la progettazione e realizzazione delle opere finanziate con le risorse di cui al presente disegno di legge si applica la normativa vigente in materia di opere pubbliche, fatta salva la possibilità dell'inserimento dell'opera stessa nella programmazione dell'amministrazione aggiudicatrice, anche successivamente alla scadenza dei termini per l'approvazione del piano triennale di cui all'articolo 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109. Tale limitata deroga alla normativa attuale ha il solo scopo di abbreviare i tempi per la realizzazione delle infrastrutture e non incide sulle modalità procedurali dello svolgimento delle gare.

Si auspica un sollecito esame del presente disegno di legge per permettere una celere realizzazione delle opere viarie sopra descritte e risolvere situazioni gravose di carenze infrastrutturali.



**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Finalità)*

1. Al fine di garantire il miglioramento della viabilità di particolari situazioni territoriali, sono attribuiti agli enti rispettivamente interessati stanziamenti destinati alle seguenti iniziative nei limiti finanziari di seguito indicati:

*a)* per la progettazione e realizzazione del prolungamento della strada statale Cim-pello-Sequals fino a Gemona, I lotto funzionale Sequals-strada provinciale della Val-cosa, è autorizzata la spesa di 2.000 migliaia di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, da assegnare alla provincia di Por-denone;

*b)* per la progettazione e realizzazione di opere per la messa in sicurezza della ex strada statale n. 668, tratto Lonato - Orzi-nuovi, secondo le priorità individuate dalla provincia di Brescia, è autorizzata la spesa di 3.000 migliaia di euro per l'anno 2002, da assegnare alla medesima provincia di Brescia;

*c)* per la progettazione e realizzazione di opere di messa in sicurezza e miglio-ramento della viabilità della strada statale n. 36 e della strada statale n. 38, nel tratto Lecco-Sondrio, è autorizzata la spesa di 3.000 migliaia di euro per l'anno 2002, da assegnare alla provincia di Lecco e ai co-muni di Piantedo, Delebio e Rogolo per es-sere utilizzati, previa convenzione con l'Ente nazionale per le strade (ANAS) e la regione Lombardia, secondo i limiti e le finalità di seguito elencati:

1) provincia di Lecco: 1.180 migliaia di euro per il collegamento dello svincolo di

Dervio sulla strada statale n. 36 con la strada provinciale n. 72;

2) comune di Piantedo: 904 migliaia di euro per la sistemazione del tratto di strada statale n. 38 compreso tra l'uscita della strada statale n. 36 e la «curva della Veronesa» e per la creazione di una rotonda di smistamento del traffico;

3) comune di Delebio: 396 migliaia di euro per il sottopasso pedonale sulla strada statale n. 38;

4) comune di Rogolo: 520 migliaia di euro per il sottopasso carraio-pedonale e opere di viabilità urbana, sull'incrocio tra la strada statale n. 38, la strada provinciale per Mantello e la strada comunale;

d) per la progettazione delle varianti sulle ex strade statali n. 639 e n. 342, tratto Bergamo-Lecco, secondo le priorità concordate tra le province di Bergamo e di Lecco, è autorizzata la spesa di 2.000 migliaia di euro per l'anno 2002, da assegnare alle medesime province di Bergamo e di Lecco;

e) per la progettazione e realizzazione del ponte al lago del Corlo e del suo collegamento con la valle di Carazzagno nel comune di Arsiè, in provincia di Belluno, è autorizzata la spesa di 1.500 migliaia di euro per l'anno 2002, da assegnare al comune di Arsiè. Il comune di Arsiè può attribuire, mediante apposita convenzione, le funzioni di stazione appaltante, anche relativamente alla progettazione dell'opera di cui alla presente lettera, al provveditorato regionale alle opere pubbliche;

f) per gli interventi di messa in sicurezza della rete viaria individuati dalla provincia di Treviso secondo il progetto «Strade sicure», è autorizzata la spesa di 1.500 migliaia di euro per l'anno 2002, da assegnare alla stessa provincia di Treviso;

g) per la progettazione e realizzazione del nuovo ponte sul fiume Mincio «*by-pass* ponte Visconteo di Valeggio sul Mincio - variante alla strada provinciale n. 55» e del suo collegamento con la ex strada statale

n. 249, è autorizzata la spesa di 4.000 migliaia di euro per l'anno 2002, da assegnare alla provincia di Verona.

Art. 2.

*(Procedure)*

2. Gli enti assegnatari dei finanziamenti, competenti alla realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1, sono autorizzati a procedere alla progettazione ed esecuzione dei lavori sulla base della normativa vigente in materia di lavori pubblici, anche in difformità alla programmazione triennale di cui all'articolo 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, ovvero agli strumenti di programmazione formalmente approvati.

Art. 3.

*(Disposizioni finanziarie)*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 17.000 migliaia di euro per l'anno 2002, 2.000 migliaia di euro per l'anno 2003 e 2.000 migliaia di euro per l'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

*(Entrata in vigore)*

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