

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3197

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati GATTO, MAZZOLA, LATTANZI

Presentata l'11 marzo 1971

### Abolizione del pagamento dei pedaggi sui tronchi di autostrada Messina-Catania, Messina-Patti e Patti-Buonfornello

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge che presentiamo mira a risolvere un problema urgente sulla base di indicazioni che hanno un indiscutibile fondamento oggettivo. Sono infatti in via di costruzione i tronchi autostradali tra Messina e Palermo e tra Messina e Catania, e una parte cospicua di essi è già ultimata. Per quest'opera, a differenza di quel che è avvenuto in altri casi, lo Stato ha realizzato una partecipazione finanziaria quasi irrilevante; si sono dunque costituiti due consorzi, ai quali partecipano in modo cospicuo Regioni e Comuni, e che, nell'esercizio della concessione, si rivarranno delle spese di costruzione e di manutenzione sugli utenti, attraverso il pagamento di un consistente pedaggio. A differenza di quel che accade nella vicina Calabria, in Sicilia, su due itinerari di grande traffico, l'autostrada sarà a pagamento: vi è qui dunque una prima discriminazione della quale non si comprende il motivo. Ma desideriamo richiamare l'attenzione della Camera soprattutto sul fatto che i tronchi autostradali in questione coprono itinerari a traffico intensissimo e per i quali la viabilità ordinaria è già oggi del tutto insufficiente. I pubblici poteri non hanno mai voluto sviluppare in modo adeguato la viabilità ordinaria, e per giustificare questa grave carenza ci si è più volte riferiti alla costruzione delle autostrade. Così per la strada statale 113 (Ca-

tania-Messina) vi è stata addirittura una dichiarazione che giustificava con la costruzione dell'autostrada la rinuncia ai necessari lavori di ampliamento e ammodernamento. I tronchi autostradali ai quali ci riferiamo non sono dunque infrastrutture complementari, ma, in pratica, una via di comunicazione essenziale e largamente obbligatoria. Inaccettabile diviene dunque il pagamento del pedaggio, tanto più in una regione meridionale a basso reddito *pro-capite*.

Il disegno di legge che presentiamo mira a risolvere questa situazione abolendo sui due tronchi autostradali il pagamento del pedaggio, e chiamando lo Stato, attraverso il Ministero dei lavori pubblici, ad accollarsi l'onere corrispondente. Il meccanismo giuridico da noi proposto, il quale tiene conto dei precedenti in materia e anche degli orientamenti manifestatisi chiaramente in Parlamento a proposito di misure legislative in preparazione, risulta sufficientemente chiaro dal testo degli articoli, e non richiede illustrazioni.

Raccomandiamo invece alla Camera una attenta considerazione delle motivazioni che abbiamo esposto e delle implicazioni economiche del provvedimento. L'onere per lo Stato non è in assoluto piccolo, ma si deve tenere conto che esso sarà ripartito in numerose annualità, e ciò lo rende perfettamente compatibile con i vincoli di bilancio.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

### ART. 1.

Entro 3 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, le convenzioni poste alla base delle concessioni affidate al Consorzio Autostrade Messina-Catania, ed al Consorzio Autostrade Messina-Patti, per i tre tronchi di autostrada Messina-Catania, Messina-Patti, Patti-Buonfornello, saranno rinnovate per iniziativa dello Stato nei termini di cui all'articolo successivo.

### ART. 2.

Le nuove convenzioni di cui al precedente articolo dovranno prevedere l'abolizione, a partire dalla data della loro stipula, del pagamento dei pedaggi sui tronchi di autostrada interessati, ed il pagamento, da parte del Ministero dei lavori pubblici, a favore delle società concessionarie, in annualità fino allo scadere del termine delle concessioni stesse, dei mancati introiti, valutati al netto delle eccedenze di pedaggio che le società concessionarie avrebbero dovuto devolvere allo Stato.

### ART. 3.

La somma dovuta alle società concessionarie dovrà coprire:

le spese di esercizio, comprese le spese di gestione e di amministrazione;  
le spese di manutenzione ordinaria;  
gli oneri finanziari e tributari;  
gli ammortamenti finanziario e industriale;

l'accertamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti in misura del 10 per cento dell'introito lordo annuale per diritti di pedaggio previsto dal piano finanziario originario.

un dividendo al capitale degli enti concessionari in misura dell'8 per cento dei rispettivi capitali, dopo le assegnazioni a riserva legale.

### ART. 4.

Le spese e gli oneri di cui all'articolo precedente saranno a carico del Ministero dei lavori pubblici solo in quanto effettivamente

sostenuti e regolarmente giustificati dalle società concessionarie entro il limite percentuale di essi previsto nel piano finanziario originario.

Al termine della concessione, anche per dichiarata decadenza, gli enti concessionari restituiranno allo Stato le quote non utilizzate sia dell'accantonamento che dell'ammortamento industriale di cui all'articolo precedente.

**ART. 5.**

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si fa fronte, per ciascuna delle annualità indicate all'articolo 2, mediante riduzioni per il corrispondente importo del capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.