

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1715

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FERRARINI, PIERMARTINI, BALZAMO, MILANI, PRIN-  
CIPE, D'ADDARIO, CRISTONI, DEL BUE, SALERNO,  
LODIGIANI, POLVERARI, FINCATO**

*Presentata il 20 ottobre 1987*

### Provvedimenti per la manutenzione straordinaria della viabilità provinciale

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nell'ambito della questione dell'assetto viario del paese, l'attenzione della pubblica opinione e delle forze politiche e sociali si è concentrata in questi anni principalmente sulla grande viabilità autostradale e sulla viabilità ordinaria.

Questo indirizzo è certamente giusto, al fine di dotare il paese di una efficiente rete di infrastrutture al servizio della mobilità, ma non possiamo dimenticare il ruolo e le funzioni della viabilità cosiddetta minore, come nel caso delle strade provinciali.

Le strade provinciali si estendono su 163.000 km e rappresentano oltre un terzo del patrimonio della viabilità nazionale extraurbana, garantendo la connessione e l'accessibilità di vaste aree di territorio nazionale al sistema primario di

grande comunicazione sia su gomma, sia su ferro.

Nell'ultimo decennio la viabilità provinciale ha dovuto far fronte ad un notevole incremento di traffico e all'aumento dei carichi unitari circolanti subendo un degrado fisico e funzionale che, congiuntamente alla riduzione di disponibilità finanziaria delle Amministrazioni provinciali, sta profondamente intaccando lo stesso patrimonio viario. Da studi e ricerche sviluppati da esperti del settore gli stanziamenti annuali per la manutenzione delle strade provinciali non superano il due per mille del loro valore patrimoniale: ne consegue un crescente fabbisogno di manutenzione pregressa che impone l'intervento straordinario da parte dello Stato, pena l'azzeramento rapido del capitale investito.

Le provvidenze legislative del passato che risultano espressamente mirate alla riqualifica della viabilità provinciale si possono ricondurre ai seguenti provvedimenti:

legge 12 febbraio 1958, n. 126, che ha posto le premesse per la provincializzazione di ampie estese di strade comunali, mediante erogazione di cospicui contributi dello Stato alle Amministrazioni provinciali;

legge 21 aprile 1962, n. 181, che rifece la sistemazione generale per rettifiche e ammodernamenti della viabilità provinciale, ampliando i criteri di attribuzione della legge precedente;

legge 9 aprile 1971, n. 167, che prolungò al 1975 l'erogazione di contributi specifici per la viabilità provinciale secondo un piano di riporto basato sulla estensione chilometrica delle arterie.

Con l'istituzione delle regioni, che per altro non hanno assunto dirette titolarità di alcun tipo di strade, le attribuzioni di spesa dello Stato per la viabilità provinciale vennero trasferiti nel bilancio regionale, e generalmente non trovarono esiti concreti a favore dell'ammodernamento viario sopperendo ai fabbisogni complessivi di spesa delle regioni.

L'articolo 1 della presente proposta di legge intende delimitare l'intervento straordinario di finanziamento al solo patrimonio viario esistente, evitando di disperdere il contributo statale per finalità diverse dal recupero manutentorio e funzionale della viabilità in essere a favore di nuove costruzioni che non rientrano nel campo di applicazione del presente provvedimento.

Stante la scarsa conoscenza quantitativa dei fabbisogni finanziari necessari per la viabilità provinciale, l'articolo 2 impegna il Ministro dei lavori pubblici ad una ricognizione generale sulla rete viaria, attingendo i supporti informativi dalla collaborazione delle amministra-

zioni provinciali in modo da formulare un piano di interventi di proiezione quinquennale.

Nello stesso articolo si individuano i criteri generali da assumere a base del piano, le procedure di verifica da parte del Parlamento, le modalità di adozione e di finanziamento.

L'articolo 3 individua i caratteri generali del riparto, riservando comunque il 40 per cento delle risorse impegnate a favore del Mezzogiorno. Viene pure confermato nella misura fino all'80 per cento delle opere il contributo erogabile da parte dello Stato, nella linea attuativa dei precedenti legislativi surrichiamati.

L'articolo 4 definisce modalità e tempi di erogazione dei contributi, semplificandone la procedura a tre momenti essenziali: la consegna dei lavori, l'ultimazione e il collaudo, in modo da connettere la contribuzione a documenti rituali dei lavori pubblici, senza ulteriori adempimenti.

Per attivare una sollecitazione manutentoria per le situazioni di maggior degrado l'articolo 5 impegna il Ministro dei lavori pubblici a prevedere un programma stralcio di riparto dei fondi per complessivi 1.000 miliardi negli esercizi finanziari 1988 e 1989 in modo da raccordare gli interventi più urgenti con l'avvio del Piano quinquennale previsto per il 1990.

L'articolo 6 prevede l'intervento della Cassa depositi e prestiti per coprire il finanziamento della quota di spesa a carico delle amministrazioni provinciali, estendendo la garanzia dello Stato al rimborso del capitale e al pagamento degli interessi.

In definitiva il provvedimento legislativo conferma le linee di attuazione delle precedenti agevolazioni per le strade provinciali, coniugando un intervento di urgenza con un disegno programmatico più ampio e articolato.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Campo di applicazione).*

1. La presente legge si applica alle strade classificate provinciali a norma dell'articolo 4 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, e che abbiano ultimato la procedura per la classificazione prevista all'articolo 5 della medesima legge entro e non oltre l'anno 1986.

## ART. 2.

*(Piano quinquennale  
di manutenzione straordinaria).*

1. Al fine di consentire la programmazione degli interventi nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili, il Ministro dei lavori pubblici, sentite le amministrazioni provinciali con adeguata istruttoria, elabora un piano quinquennale di interventi sulla viabilità provinciale nell'ambito definito dall'articolo 1.

2. Ai fini della elaborazione del piano, gli interventi e le relative scale di priorità sono individuati sulla base dei seguenti criteri generali:

a) riqualifica funzionale della rete viaria ai fini di un miglioramento della sicurezza della circolazione;

b) rafforzamento strutturale delle pavimentazioni adeguando la sovrastruttura ai carichi circolanti;

c) eliminazione di punti pericolosi e di elevata pericolosità al fine di garantire condizioni adeguate di percorribilità lungo l'intera rete di competenza;

d) consolidamento di manufatti e opere d'arte anche allo scopo di migliorare le capacità portanti delle strutture.

3. Al piano quinquennale devono essere garantite adeguate basi finanziarie ed a tal fine il piano stesso è sottoposto, prima della presentazione alle Camere, al parere del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE). Entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il piano quinquennale è presentato alle Camere per acquisire il parere delle competenti Commissioni permanenti. Il Ministro dei lavori pubblici, adotta con proprio decreto il piano quinquennale, entro 90 giorni dall'acquisizione del parere.

4. Per le modificazioni e le integrazioni che si rendessero necessarie il Ministro dei lavori pubblici adotta i provvedimenti di sua competenza secondo la procedura prevista al comma 3.

5. Lo stato di attuazione e il rispetto delle priorità sono sottoposti annualmente all'esame del Parlamento in sede di presentazione del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

#### ART. 3.

*(Contenuti del piano quinquennale).*

1. Le somme annualmente disponibili, mediante accantonamento nella legge finanziaria, per l'attuazione del piano quinquennale sono ripartite fra le singole amministrazioni provinciali a statuto ordinario, a cura del Ministro dei lavori pubblici, secondo i seguenti criteri: per il 70 per cento dei fondi l'assegnazione è disposta in relazione alla estensione chilometrica e alla superficie pavimentata delle strade provinciali, alla popolazione ed alla superficie territoriale, e per il 30 per cento sulla base delle esigenze del riequilibrio economico e territoriale.

2. Una quota non inferiore al 40 per cento del piano è destinata alla viabilità dei territori di cui all'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, e successive modificazioni.

3. L'attuazione del piano prevede un contributo a carico del Ministero dei lavori pubblici per la realizzazione degli

interventi fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per i provvedimenti manutentori, ivi comprese varianti, rettifiche e ammodernamenti.

ART. 4.

*(Erogazione dei contributi).*

1. I contributi concessi dal Ministero dei lavori pubblici vengono erogati alle amministrazioni provinciali alle seguenti scadenze:

a) il 30 per cento della spesa riconosciuta ammissibile alla consegna dei lavori, previa trasmissione degli atti contrattuali di affidamento e del verbale di consegna lavori;

b) il 50 per cento alla ultimazione dei lavori, previa presentazione del certificato di ultimazione;

c) il 20 per cento ad avvenuto collaudo delle opere, previa presentazione del certificato di regolare esecuzione o di collaudo.

2. L'erogazione delle somme alle amministrazioni provinciali avviene nell'ambito delle disponibilità assegnate dal piano quinquennale ad ogni entità provinciale considerata; i ribassi d'asta possono essere utilizzati per ulteriori opere previste dal piano quinquennale nell'ambito delle province di competenza.

ART. 5.

*(Programma stralcio).*

1. In deroga a quanto stabilito all'articolo 2 è autorizzato per gli anni finanziari 1988-1989 un programma stralcio di interventi sulla viabilità provinciale avente carattere prioritario e dei quali si terrà conto nella redazione del piano quinquennale.

2. Per gli anni finanziari 1988-1989 è stanziata la somma di lire 1.000 miliardi da iscrivere in quote annuali nello stato

di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per essere assegnate quale contributo alle amministrazioni provinciali.

3. Con tali fondi, da impiegare secondo i criteri e le modalità di cui all'articolo 2, il Ministero dei lavori pubblici deve provvedere con priorità al finanziamento degli interventi di miglioramenti della sicurezza della circolazione, sulla base di programmi di spesa predisposti e all'uopo finalizzati da parte delle singole amministrazioni provinciali.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, per il 1988, previsto in lire 300 miliardi, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo esercizio finanziario. Con legge finanziaria si provvede alla modulazione della spesa per il successivo anno finanziario.

5. Il programma stralcio viene presentato alle Camere entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge e trasmesso alle competenti Commissioni permanenti per il relativo parere.

6. Il Ministro dei lavori pubblici, entro 30 giorni dall'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti adotta, con proprio decreto, il programma stralcio.

#### ART. 6.

*(Intervento della Cassa depositi e prestiti).*

1. Allo scopo di finanziare la quota parte di investimenti relativa alla competenza delle singole amministrazioni provinciali negli anni 1988-1994 la Cassa depositi e prestiti è autorizzata ad accordare alle amministrazioni provinciali, nell'ambito degli interventi previsti dal piano quinquennale e dal programma stralcio, mutui ventennali fino ad un importo di lire 400 miliardi per ciascuno degli anni finanziari indicati, anche mediante l'utilizzo di fondi provenienti dal servizio dei conti correnti postali, al tasso vigente per i mutui della Cassa stessa, maggiorato dello 0,25 per cento.

2. Ai predetti mutui è accordata la garanzia dello Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi. A richiesta del creditore la garanzia è automaticamente operativa trascorsi 45 giorni dalle singole scadenze risultanti dai contratti di mutuo. A seguito dei pagamenti effettuati il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti del creditore.

3. La possibilità di attivare mutui da parte delle amministrazioni provinciali per l'attuazione degli interventi del piano quinquennale vige in deroga alle limitazioni esistenti per l'indebitamento programmatico degli enti locali.