

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 269

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MARONI, FORMENTINI, AIMONE PRINA, ANGHINONI, ARRIGHINI, ASQUINI, MAURIZIO BALOCCHI, BAMPO, BERTOTTI, BONATO, BORGHEZIO, BOSSI, BRAMBILLA, CALDEROLI, CASTELLANETA, CASTELLI, COMINO, CONCA, DOSI, FARASSINO, FLEGO, FORMENTI, FRAGASSI, FRONTINI, GNUTTI, ALDA GRASSI, LATRONICO, LAZZATI, LEONI ORSENIGO, MAGISTRONI, MAGNABOSCO, ANTONIO MAGRI, GIANMARCO MANCINI, MATTEJA, MAZZETTO, MEO ZILIO, METRI, MICHIELON, NEGRI, ONGARO, OSTINELLI, PADOVAN, PERABONI, PETRINI, PIOLI, PIVETTI, POLLI, PROVERA, ROCCHETTA, LUIGI ROSSI, MARIA CRISTINA ROSSI, ORESTE ROSSI, SARTORI, TERZI, VISENTIN**

Riconoscimento delle autostrade A8 e A9 quali raccordi  
autostradali senza pedaggio

*Presentata il 23 aprile 1992*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il problema della viabilità stradale in Lombardia è argomento che ci impone approfondite riflessioni.

In particolare il quadrilatero individuato dalle città di Como, Varese, Gallarate e Milano, compreso il bacino d'utenza posto al di fuori dello stesso, evidenzia la necessità di un approccio diverso.

Ebbene, su una superficie di 700 kmq. risiedono 2.300.000 abitanti (escludendo la città di Milano) e circolano 1.300.000 veicoli.

La richiesta di mobilità, considerato che l'economia della zona è caratterizzata

da una notevolissima concentrazione di attività produttive artigianali, industriali e commerciali, è elevatissima.

A fronte di ciò, il sistema viario offre però ben poco. La strada statale n. 33 del Sempione, arteria che originandosi a Milano collega il capoluogo a Gallarate, e di conseguenza a Varese, è assolutamente inadeguata ad adempiere il ruolo che le spetterebbe.

Essa si trova infatti a dover svolgere svariate funzioni: arteria di grande comunicazione, di interconnessione con gli assi di comunicazione trasversali, di strada di collegamento intercomunale tra le città e

i paesi che si susseguono lungo la direttrice ed infine, in moltissimi casi, addirittura di strada urbana.

Queste funzioni non possono essere svolte efficacemente, stante l'inadeguata strutturazione della strada e in particolar modo laddove le innumerevoli intersezioni con il sistema viario a carattere provinciale e comunale comportano uno stato di congestione del traffico lungo tutto l'itinerario e condizioni rischiose di circolazione dovute soprattutto alla promiscuità tra il traffico di transito e quello locale.

È facilmente immaginabile il danno, non solo economico, che i disagi derivanti da una siffatta viabilità arrecano ai momenti produttivi di questa zona, specialmente quando gli stessi contribuiscono in misura rilevante all'economia italiana (7 per cento del prodotto interno lordo).

Diretta ed inevitabile conseguenza è stato il notevole incremento dei volumi di traffico, passeggeri e merci, sulle autostrade A8 e A9, in quanto uniche alternative praticabili anche se affette da « turbative » che la presente proposta si propone di eliminare.

Ci riferiamo alle barriere di esazione dei pedaggi. Nulla più osta, allo stato attuale, alla loro rimozione. Non sussistono più le motivazioni originarie che erano alla base dell'accordo circa la concessione. Gli investimenti resisi necessari per la realizzazione dei tratti in oggetto sono stati ampiamente ammortizzati. Né, d'altro canto, i pedaggi possono essere giustificati dalle spese necessarie per gli interventi di manutenzione che, stimabili in lire 65 milioni per chilometro, non si discostano in maniera significativa dagli oneri necessari per la manutenzione della viabilità ordinaria gestita direttamente dallo Stato tramite l'ANAS.

Si evidenzia quindi che l'istituto della concessione non ha più ragione d'essere; a maggior ragione per queste autostrade che sono sostitutive e non integrative della rete ordinaria.

Onorevoli colleghi, la strada da percorrere, è il caso di dirlo, è un'altra. Questi due tratti autostradali, stanti le caratteristiche di forte conurbazione dell'area sulla

quale insistono, e la posizione decentrata delle città di Varese e Como rispetto agli assi di grande relazione est-ovest e nord-sud riteniamo che possano essere riconosciuti come « raccordi autostradali senza pagamento di pedaggio » così come previsto dai commi primo e secondo dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, come modificato dalla legge 19 ottobre 1965, n. 1197.

D'altro canto, esistono attualmente in Italia undici raccordi riconosciuti ai sensi della normativa sopra ricordata. E invitiamo chiunque a dimostrare oggettivamente che le motivazioni che avevano indotto a riconoscere questi particolari requisiti (agli inizi degli anni settanta) alla Sicignano Scalo-Potenza (e similamente alla Siena-Firenze, alla Salerno-Avellino, alla Bettolle-Perugia, alla Ferrara-Porto Garibaldi, e ad altre sei) non possano parimenti trovare applicazione anche per la Varese-Como-Milano. E sarebbe certamente ozioso controbattere che le due città (intese solamente come momento generatore e terminale di traffico) non sono distanziate dalla rete autostradale semplicemente perché le tratte in questione sono effettivamente collegate e parte integrante del sistema stesso. Le prosecuzioni, sia della A8/Dir (innesto con la Alessandria-Arona) che della A9 (Svizzera) non mobilitano le direttrici, perché la richiesta di mobilità non interessa, se non in misura ridotta, queste direzioni. In stragrande maggioranza, i flussi generati dal quadrilatero individuato all'inizio sono inerenti l'area stessa, verso Milano e i sistemi autostradali che sul capoluogo lombardo convergono.

I dati sui valori di traffico esposti di seguito testimoniano in modo evidente quanto la richiesta di mobilità sia elevata. Nel 1990 si sono registrati 1.300.000 veicoli-chilometro passeggeri e 210.000 veicoli-chilometro merci, per un totale di 1.510.000 veicoli-chilometro. Il numero di veicoli medi giornalieri è stato di 45.000 per la categoria passeggeri e 7.500 per la categoria merci per un totale di 52.500 veicoli.

Con la presente proposta di legge, pertanto, si dispone che il Ministro dei lavori pubblici, con proprio decreto, riconosca i tratti autostradali in oggetto come « raccordi autostradali senza pedaggio » in base al primo e secondo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, con conseguente eliminazione delle barriere esistenti e di quelle che alla stessa data fossero in corso di realizzazione, ripristinando lo stato originario dei siti. Si prevede, in via transitoria, che fino alla data di scadenza della concessione fissata il pagamento del pedaggio debba venire corrisposto mediante acquisto, da parte dei soggetti interessati, di tessere al portatore comprovanti l'avvenuto pagamento del pedaggio stesso.

Il testo proposto si compone di sette articoli.

Con l'articolo 1 si impone al Ministro dei lavori pubblici di riconoscere, con proprio decreto, le autostrade in oggetto come « autostrade senza pedaggio » in

base ai commi primo e secondo dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729. L'articolo 2 stabilisce che in via transitoria, dalla data di entrata in vigore della presente legge alla data di scadenza della concessione accordata alla società gerente i tratti autostradali, si proceda al pagamento del pedaggio tramite tessere al portatore suddivise per tariffazione a seconda della categoria dei veicoli e della validità temporale. L'articolo 3 stabilisce che le tessere rilasciate per i veicoli appartenenti alla classe di tariffazione più elevata abilitano al transito anche quelli di categoria inferiore. Con l'articolo 4 si esentano i motoveicoli dal pagamento del pedaggio. Gli articoli 5 e 6 sono inerenti rispettivamente ai controlli da parte degli organi di polizia e ai luoghi dove devono essere poste in vendita le tessere. L'articolo 7 infine stabilisce le sanzioni verso coloro i quali circolino senza tessera o con tessera non valida per il veicolo condotto.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato a riconoscere, con proprio decreto, le autostrade A8 Milano-Varese (Laghi), compresa la diramazione Gallarate-Sesto Calende, e A9 Lainate-Como-Chiasso come autostrade senza pedaggio in base ai commi primo e secondo dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, come modificato dalla legge 19 ottobre 1965, n. 1197.

2. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge le barriere di esazione dei pedaggi sono abolite.

## ART. 2.

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge e fino alla scadenza delle concessioni di esercizio, i conducenti dei veicoli circolanti sulla rete autostradale di cui al comma 1 dell'articolo 1 devono essere muniti di tessera comprovante l'avvenuto pagamento del pedaggio.

2. L'importo del pedaggio di cui al comma 1 è fissato in:

*a)* durata annuale:

1) lire 200.000 per le autovetture e gli altri veicoli di cui alle lettere *a)*, *b)*, *c)* e *l)* del primo comma dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

2) lire 350.000 per gli autocarri di cui alla lettera *d)* del primo comma dell'articolo 26 del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

3) lire 400.000 per gli autotreni e gli altri veicoli di cui alle lettere *e)*, *f)*, *g)*, *h)* ed *i)* e del primo comma dell'articolo 26 del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

4) lire 50.000 per i rimorchi di cui al primo comma dell'articolo 28 del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

*b)* durata semestrale: la metà degli importi annuali di cui alla lettera *a)*;

*c)* durata mensile: un dodicesimo degli importi annuali di cui alla lettera *a)*;

*d)* durata settimanale: un cinquantesimo degli importi annuali di cui alla lettera *a)*.

3. Le tessere comprovanti il pagamento del pedaggio di cui al presente articolo sono al portatore. Il Ministro dei lavori pubblici emana i provvedimenti necessari ai fini della realizzazione delle tessere stesse.

#### ART. 3.

1. Sulla rete autostradale di cui all'articolo 1, le tessere rilasciate per la circolazione dei veicoli di cui alle lettere *e)*, *f)*, *g)*, *h)* ed *i)* del primo comma dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, abilitano al transito anche i veicoli di cui alle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)* ed *l)* del citato primo comma dello stesso articolo. La tessera rilasciata per i veicoli di cui alla lettera *d)* del primo comma del succitato articolo 26 abilita al transito anche i veicoli di cui alle lettere *a)*, *b)*, *c)* ed *l)* del primo comma del medesimo articolo.

#### ART. 4.

1. I motoveicoli di cui alle lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)* del primo comma dell'articolo

25 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono esentati dal pagamento del pedaggio ai sensi della presente legge.

ART. 5.

1. I controlli sull'osservanza delle disposizioni previste dalla presente legge sono eseguiti nelle aree di pertinenza autostradale e sulle rampe di uscita dell'autostrada stessa dagli organi di polizia stradale.

ART. 6.

1. La società concessionaria pone in vendita le tessere di cui all'articolo 2 in punti predisposti a cura della società stessa, oppure avvalendosi di esercizi commerciali esistenti in aree di pertinenza autostradale.

ART. 7.

1. Il conducente che circola sulle autostrade di cui al comma 1 dell'articolo 1 sprovvisto di tessera valida, ovvero munito di tessera rilasciata per un veicolo di categoria diversa da quello condotto, al di fuori dei casi previsti dall'articolo 3, è punito con una multa pari a due volte l'importo del pedaggio annuale dovuto ai sensi del comma 2 dell'articolo 2.