

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4462

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori GIARETTA, VIVIANI, CRESCENZIO,
BEDIN, DE CAROLIS, TONIOLLI e GASPERINI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 FEBBRAIO 2000

Interventi per il completamento
della strada statale del Santo n. 307

ONOREVOLI SENATORI. - La nuova strada statale n. 307, detta del Santo, è destinata a collegare la città di Padova all'uscita a Padova est dell'autostrada A4 (Milano/Venezia) con la zona centrale e settentrionale del Veneto fino a Castelfranco Veneto (Treviso); essa è inserita in un sistema stradale di comunicazione e di trasporti a rete, per cui unirà direttamente le province e le città di Rovigo e di Padova con la strada statale n. 245, la quale collega Venezia-Mestre-Marghera con le province di Trento e di Bolzano. Inoltre, la strada statale n. 307 è la strada da percorrere obbligatoriamente per collegare le province di Rovigo e Padova con le zone montano - turistiche di Belluno, delle Dolomiti e del Cadore e con la provincia di Treviso.

L'imminente realizzazione dell'autostrada pedemontana veneta, già approvata con legge dello Stato, porterà all'immissione in detta autostrada della viabilità proveniente dalla nuova strada n. 307, creando nella zona centrale del Veneto, caratterizzata da una mobilità altissima e da una produttività che ha raggiunto livelli elevati, benefici rilevanti e soddisferà un bisogno così datato, reale, particolarmente urgente nelle attese motivate e legittime dei cittadini, delle imprese, dei servizi.

La nuova strada statale, in sè breve perché consta complessivamente di 23,900 chilometri, è stata divisa nel progetto e nella realizzazione in due lotti, articolati in tre stralci, per motivi economici.

Ne sono stati realizzati due. Manca il terzo. La legge 23 dicembre 1998, n. 449 (legge finanziaria 1999) aveva previsto in tabella B, alla voce Ministero dei lavori pubblici, un apposito accantonamento, che do-

veva essere finanziato da una legge che, però, il Parlamento non approvò.

La legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000) prevede dall'anno 2000 un limite di impegno di lire 5 miliardi annui per 15 anni, oltre a un fondo bloccato di lire 120 miliardi per alcune opere (tra cui la nuova strada statale n. 307) finalizzate alla tabella B, voce Ministero dei lavori pubblici. Quest'opera attende da alcuni decenni la sua piena realizzazione e il suo completamento.

All'inizio del 1960, con l'aumento della motorizzazione, prima graduale, poi rapidissimo, si avviarono i primi studi e progetti per un radicale ammodernamento della strada statale del Santo che, da strada provinciale fino alla metà degli anni Sessanta, era poi stata classificata come strada statale, in relazione al suo crescente, importante ruolo di comunicazione assicurato fra il nodo stradale di Padova e le varie provenienze da Nord, in particolare dalla Valsugana e dalla valle del Piave, oltre al collegamento diretto che essa avrebbe realizzato con la strada statale n. 245, essenziale per i traffici da Venezia e il suo porto verso Trento e il nord Europa.

Infatti, già allora, le amministrazioni delle province di Padova, Treviso e Belluno e dei comuni interessati, riunitesi in Comitato per l'ammodernamento della strada statale n. 307, provvidero con delibera del consiglio provinciale di Padova del 24 giugno 1974, n. 194, a far redigere un progetto generale di massima, con tracciato tutto in sede nuova, dei lavori di ammodernamento della strada statale del Santo, con un'estensione complessiva di chilometri 23,900, e un progetto esecutivo del tratto da Reschigliano di Campodarsego alla strada statale n. 245 Castellana, in comune di Re-

sana, con estensione complessiva di 16 chilometri circa.

Il progetto generale di massima venne approvato dal consiglio di amministrazione dell'ANAS con voto n. 977 del 26 settembre 1979.

A causa dei finanziamenti insufficienti, il progetto del tratto della strada statale n. 307, da Reschigliano di Campodarsego alla strada statale n. 245, venne suddiviso in due lotti. Il primo lotto da Reschigliano, in comune di Campodarsego, a San Michele delle Badesse, in comune di Borgoricco, di chilometri 6,200, venne finanziato e le opere previste furono ultimate nell'anno 1985, mentre il secondo lotto, da San Michele delle Badesse alla strada statale n. 245 (superstrada Venezia-Bassano-Trento) non fu finanziato.

In corso di esecuzione dei lavori del primo lotto, i rappresentanti dell'amministrazione provinciale di Padova e dei comuni interessati, considerato il vertiginoso aumento del traffico stradale verificatosi negli ultimi anni sulle direttrici statali affluenti da Nord (strada statale n. 47 Valsugana, strada statale n. 515 Noalese, strada statale n. 307 del Santo e n. 11 Padana superiore) al nodo autostradale e stradale di Padova, rappresentarono all'ANAS la necessità di proseguire nella progettazione e nella realizzazione del collegamento da Padova alla nuova strada statale n. 307, dalla strada statale n. 11 in corrispondenza del casello Padova est dell'autostrada Serenissima, fino a collegarsi con il tratto del primo lotto della strada statale n. 307, a Reschigliano di Campodarsego, sulla base del progetto generale di massima.

In conformità a tali istanze, il compartimento ANAS di Venezia inserì nell'area di priorità del programma triennale di interventi 1985/87, il finanziamento di tale tronco stradale (terzo lotto della strada statale n. 307), avendo accertata l'assoluta necessità della sua realizzazione a brevissimo termine.

Il progetto esecutivo, ultimato nel 1986, ottenne tutte le superiori approvazioni; esso

prevedeva un importo di 73 miliardi e veniva alla fine del 1988 inviato alla direzione generale dell'ANAS a Roma, per il definitivo esame da parte del consiglio di amministrazione, per l'approvazione definitiva e quindi per procedere all'appalto delle opere.

Le opere appaltate sono state recentemente ultimate e, precisamente, nel 1985 - 1986 fu realizzato il primo stralcio, relativo al tratto intermedio del tracciato. Nel 1991 si procedette all'appalto del secondo tratto (quello a sud, fino a Padova), i relativi lavori furono eseguiti negli anni 1993-1996 e il tratto di strada fu aperto al traffico nel 1997.

Attualmente, per completare l'opera manca la terza parte: la costruzione del tratto da San Michele delle Badesse (comune di Borgoricco) alla località Boscalto (comune di Resana). A tal fine era stato inserito nel programma triennale ANAS 1985/87, nell'area di inseribilità, un finanziamento di 16 miliardi più 10 miliardi aggiuntivi, per un totale di 26 miliardi, e tale importo fu confermato nella bozza di programma triennale 1988/90.

L'amministrazione provinciale di Padova, già nel 1988, conferì l'incarico della progettazione del secondo lotto della statale.

Dato il tempo trascorso dalla stesura del progetto generale di massima, necessitavano verifiche, aggiornamento dei prezzi e completamento degli elaborati.

Redatto il progetto per il completamento della strada statale n. 307, risultò, dato il lungo tempo trascorso, che i finanziamenti già disposti per il suo completamento non erano sufficienti e si provvide perciò nel programma triennale ANAS 1995/97 ad aumentare a 70 miliardi, i finanziamenti già predisposti complessivamente per 26 miliardi, però non nell'area di priorità, ma in quella di inseribilità.

La regione Veneto provvide allora, con delibera n. 3634 in data 5 agosto 1996, ad assumere a proprio carico le spese di progettazione e a delegare la provincia di Padova a redigere il progetto.

Dopo le approvazioni del progetto preliminare e del progetto definitivo, espresse dai vari enti competenti e l'approvazione espressa dagli enti riuniti nella Conferenza dei servizi, è stato redatto il progetto esecutivo.

Giova ricordare che contestualmente è stato pure redatto il progetto preliminare del collegamento tra la nuova strada statale n. 307, dal suo punto terminale al terminale sud della tangenziale di Castelfranco Veneto (Treviso) e, verso est, del tratto alternativo alla strada statale n. 245 Castellana fino al confine tra le province di Padova e di Venezia: sono due brevi tracciati che dovranno essere finanziati e realizzati, per rendere compiutamente funzionale il sistema viario in questo territorio, altrimenti gravemente insufficiente e pericoloso.

Risulta di un'evidenza immediata e condiziona la gravissima situazione attuale della viabilità, specialmente in alcune zone centrali del Veneto.

Si tratta, come è notorio ormai in tutto il nord-est, di una zona d'ombra nell'assetto della mobilità centro-veneta. L'area situata tra le province di Padova, Treviso e Venezia è un'area caratterizzata da difficile accessibilità, da generale sottodotazione di infrastrutture, per cui il numero delle vittime, il costante pericolo, il disagio, il danno economico hanno raggiunto livelli gravissimi.

A uno sviluppo economico e produttivo straordinario, con risultati di eccellenza stratificati e diffusi in forma permanente, specie nei territori delle province di Padova, Treviso, Vicenza e Verona, fa riscontro una viabilità stradale in alcune parti tipica del periodo precedente allo sviluppo.

L'Ottocento aveva lasciato una buona rete di strade e di ferrovie, le quali avevano riattivato la maglia romana, dopo il lungo periodo della dominazione veneziana, che aveva privilegiato le vie d'acqua.

Nel dopoguerra, accanto ad alcune realizzazioni significative (autostrada Serenissima, autostrada del Brennero, Valdastico), le

strade statali sono divenute strade che servono agli spostamenti di breve percorrenza, fra il centro e la periferia, fra la casa e la fabbrica, fra la casa e il centro commerciale.

Le conseguenze evidenti stanno nel groviglio di tempi sempre più lunghi per brevi percorrenze, di rischio di paralisi dei centri urbani attraversati, di danni gravi alle attività economiche e produttive e, soprattutto, di una lunga fila di persone tragicamente coinvolte in una sequela interminabile di incidenti.

Gli enormi volumi odierni di traffico, la impressionante e costante crescita del numero delle automobili, la crescente incidenza del trasporto pesante, la pericolosa promiscuità delle diverse tipologie di trasporto sulle stesse strade, mentre le strade sono molto spesso rimaste le stesse per numero e qualità, sono elementi che producono conseguenze sociali ed economiche davvero molto gravi.

Nel frattempo la società e l'economia veneta si sono sempre più intrecciate in relazioni e scambi commerciali, con territori ed economie di aree oltre confine, per cui il sistema delle comunicazioni e delle relazioni è divenuto il fattore strategico, prioritario e irrinunciabile del mantenimento dello sviluppo e della sua futura capacità competitiva. La capacità produttiva, economica e commerciale si misura quotidianamente con nuove frontiere competitive sul fronte delle economie di velocità, di innovazione, di integrazione, di qualità, sono economie che richiedono la massima qualificazione del governo del sistema delle relazioni spazio-temporali.

In un contesto territoriale che chiede un modello efficiente di integrazione tra i trasporti stradale e ferroviario, il trasporto su strada deve servire territori più ampi, deve ricreare la maglia reticolare di servizio agli insediamenti residenziali e soprattutto a quelli artigianali, industriali e dei servizi del terziario.

In questo contesto si impone come non più dilazionabile il completamento delle opere

stradali iniziate o non finite. Si tratta infatti, con il presente disegno di legge, di portare a termine un'opera stradale già realizzata per due terzi del suo tracciato, per la quale la Conferenza dei servizi convocata - ai sensi dell'articolo 2, comma 14, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 - dal magistrato alle acque di Venezia il 28 luglio 1999, ha espresso assenso, approvando il progetto definitivo. È pure stato elaborato il progetto esecutivo e nella legge finanziaria 2000 è stato stanziato l'apposito finanziamento.

Appare assolutamente improcrastinabile la realizzazione concreta delle condizioni per poter procedere celermente all'appalto dei lavori, come è stato sollecitato da innumerevoli richieste e prese di posizione avanzate lungo il corso di moltissimi anni dai sindaci dei comuni del territorio a nord di Padova, dalle amministrazioni provinciali di Padova

e Treviso, dalle associazioni economiche padovane, dai cittadini costituiti in apposito comitato, dalle ripetute interrogazioni presentate da parlamentari nelle due assemblee legislative.

È pertanto necessario approvare il presente provvedimento, volto a concludere questa «interminabile e impossibile» opera, come è considerata, purtroppo, dai cittadini, anche allo scopo di ridurre quella profonda diffidenza e quella diffusa sfiducia nelle istituzioni pubbliche, che proprio le estenuanti lungaggini burocratico - amministrative e finanziarie del presente progetto hanno pesantemente alimentato.

Il disegno di legge prevede all'articolo 1 l'autorizzazione alla regione Veneto a contrarre mutui con oneri per capitale e interessi a carico del bilancio dello Stato nel limite di 5 miliardi annui a decorrere dal 2001.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Per la realizzazione della strada statale n. 307 del Santo (Treviso-Padova), la regione Veneto è autorizzata a contrarre mutui con onere, per capitale e interessi, a carico del bilancio dello Stato nel limite di 5 miliardi annui. A tal fine è autorizzato il limite di impegno quindicennale di lire 5 miliardi a decorrere dal 2001.

2. All'onere derivante dal comma 1 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 2000-2002, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2000, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

