

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4700

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori WILDE, CASTELLI, TIRELLI, TABLADINI, ROSSI, GASPERINI, MORO, STIFFONI, COLLA, MANARA, PREIONI, PERUZZOTTI, BRIGNONE, LEONI, ANTOLINI, PROVERA, D’ALÌ, PICCIONI, TRAVAGLIA, ASCIUTTI, BETTAMIO, MANFREDI, VEGAS, TAROLLI, VENTUCCI, MAGGIORE, TOMASSINI, MANTICA, PASQUALI, PELLICINI, SERVELLO, MAGNALBÒ, VISENTIN e TONIOLLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 LUGLIO 2000

Realizzazione dell’opera autostradale Brescia-Milano con lo strumento del *project financing*

ONOREVOLI SENATORI. - L'attuale percorso dell'autostrada A4, congiuntamente alle numerose strade provinciali e statali del bacino Brescia-Bergamo-Milano, costituisce uno dei punti più trafficati d'Europa. Le infrastrutture esistenti raccolgono una media di 250.000 veicoli al giorno, di cui un quinto costituito da mezzi pesanti; in realtà si muovono oltre quattro milioni di persone. Il sistema delle imprese è talmente elevato che tradotto in cifre corrisponde al 17 per cento dell'intero prodotto esportato, quindi il trasporto di ogni tipo di merce si traduce in una necessità che diventa priorità assoluta. L'effetto finale è ormai concretamente dimostrato con il congestionamento giornaliero della A4, causato anche da blocchi quotidiani dovuti ad una media di circa 27 incidenti giornalieri, mentre sono ben 10 milioni al mese i veicoli che percorrono tale autostrada; è quindi dimostrata l'emergenza. A tali problemi si aggiungono gli elevatissimi costi economici, energetici, ambientali, senza dimenticare i margini di sicurezza. La soluzione di questi problemi è divenuta quindi indispensabile, soprattutto in relazione alle proiezioni future degli incrementi di traffico stradale, che dovrebbero variare dal 3 al 5 per cento all'anno, percentuali in ulteriore aumento se si verificassero ritardi nello sviluppo ferroviario. A seguito quindi delle monitorate esigenze dei cittadini residenti e delle imprese, nel 1997 le Camere di commercio di Brescia, Bergamo e Milano hanno commissionato a società specializzate in studi di fattibilità la ricerca di una soluzione a questi problemi.

Dopo le opportune analisi dei flussi di traffico, le valutazioni ambientali ed economiche, è emerso che allargare con una eventuale quarta corsia la A4, oltre che provocare

ulteriori disagi sull'arteria già al collasso, una volta realizzata avrebbe comunque una capacità inferiore al traffico previsto; l'altra soluzione, totalmente in galleria, costruita in base allo strumento del *project financing*, non riuscirebbe a ripagare il gravoso investimento necessario.

L'attuale proposta, sempre in *project financing*, accorcerebbe di ben 20 chilometri l'attuale percorso Brescia-Milano e riuscirebbe a svolgere differenziate funzioni di trasporto in quanto assorbirebbe il traffico diretto da ovest di Milano e da est di Brescia, oltre a quello generato dai due sistemi metropolitani, alleggerendo quindi la vecchia autostrada. Per accelerare i tempi di realizzazione i promotori dell'iniziativa hanno inteso rientrare nella sfera di applicazione degli articoli 37-bis e seguenti della «Merloni-Ter» (legge 19 dicembre 1998, n. 415, che ha modificato la legge 11 febbraio 1994, n. 109) che prevede lo strumento del progetto finanziato dell'opera, della progettazione, costruzione e gestione con operazioni sul mercato dei capitali privati; tra l'altro presso il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è già prevista una cabina di regia e di supporto alle amministrazioni al fine di utilizzare al meglio tale strumento.

È importante rilevare che la fascia di territorio interessata dal tracciato si mantiene sostanzialmente in zona agricola e non registra la vicinanza con nessun ambito contrassegnato da fenomeni di trasformazione di tipo urbano; tra l'altro per quasi 21 chilometri il percorso è in trincea e galleria sotterranea e quindi permette di realizzare un bilancio positivo dei materiali, in quanto annulla la necessità di apertura di nuove cave o l'esaurimento delle esistenti.

Per mitigare gli impatti derivanti dai flussi di traffico è prevista la realizzazione di 24.200 metri lineari di barriere antirumore, la metà delle quali costituite da schermature vegetali e nei casi di maggiore efficienza sono previste barriere artificiali. Nel suo complesso la Brescia-Milano è lunga 60,9 chilometri, di cui 25 chilometri in rilevato, 18,5 in trincea, 5,2 chilometri in viadotto e 2,2 chilometri in galleria sotterranea. Si compone di un raccordo di lunghezza complessiva di 49,8 chilometri che inizia sulla strada provinciale n. 19 a Brescia e termina a Melzo su una bretella per la viabilità d'accesso a Milano, di 11,1 chilometri complessivi, che collega la strada provinciale n. 103 «Cassanese», la strada provinciale n. 14 «Rivoltana» e la strada statale n. 415 «Paullese». In corrispondenza dello svincolo terminale sud di Caleppio, la bretella si propone come variante raddoppiata della strada provinciale n. 39 «Cerca». Il disegno di legge in esame vuole accelerare i tempi relativi ai vari *iter* burocratici, ritenendo che le soluzioni previste soddisfino le priorità di carattere economico ed ambientale.

È importante inoltre tenere in considerazione che, su tale proposta, la regione Lombardia ha già firmato in data 3 aprile 2000, un accordo di programma con il Governo, l'Anas e le province interessate: non si può quindi ulteriormente attendere un ritardo di carattere burocratico o subire la posizione dominante dello Stato centrale. In questo momento storico in cui tutti parlano di federalismo e quindi le decisioni vengono demandate alla periferia ed i compiti amministrativi decentrati e semplificati, non si capiscono le resistenze che ancor oggi sono presenti, anche in considerazione del fatto che è un'opera che non pesa sui conti dello Stato e che lo strumento del *project financing* è già ampiamente utilizzato in Europa.

È importante rilevare che il costo complessivo dell'opera ammonta a circa 1.399 miliardi di lire, al netto degli oneri finanziari, che naturalmente aumentano se rallentano i tempi dell'*iter* amministrativo, mettendo anche in pericolo l'intero progetto. È quindi auspicabile che il disegno di legge venga approvato con procedure d'urgenza.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Per la costruzione della Brescia-Milano e l'affidamento in gestione delle infrastrutture autostradali si applicano le disposizioni che recepiscono nell'ordinamento italiano la normativa comunitaria in materia di lavori pubblici o di servizi.

2. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, previo parere delle commissioni parlamentari competenti per materia, è consentita la costruzione dell'autostrada Brescia-Milano a condizione che sia inserita nelle scelte prioritarie del Piano generale dei trasporti o negli accordi di programma quadro tra lo Stato e le regioni e nel programma triennale di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143.

3. Gli articoli da 37-*bis* a 38 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, si applicano anche in relazione a nuove infrastrutture viarie di interesse nazionale, regionale e locale per le quali sono utilizzabili sistemi di pedaggiamento, procedendo ove occorra, ai sensi del comma 2 del presente articolo.

4. I costi sono a carico della società proponente, senza oneri a carico dello Stato.