

PROGETTO DI LEGGE N. 0226

di iniziativa della Giunta regionale
DGR n. 4462 del 03/04/2007

Infrastrutture di interesse concorrente statale e regionale.

PRESENTATO IL 03/04/2007

ASSEGNATO IN DATA 18/04/2007

ALLE COMMISSIONI REFERENTE V
CONSULTIVA I e VI

RELAZIONE

Oggetto del progetto di legge regionale e principi ispiratori

Il progetto di legge allegato (di seguito: pdl) riguarda le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale delle quali, in apposite intese, sia stato riconosciuto il concorrente interesse regionale (articolo 1 - cfr. in particolare, intesa generale quadro aprile 2003).

Lo scopo del pdl è quello di dotare Regione Lombardia di alcune regole integrative delle norme già vigenti, statali e regionali, che consentano di svolgere l'istruttoria in ambito regionale e, per quanto possibile, migliorino gli strumenti giuridici prevedendo delle procedure scandite da tempistiche veloci e da meccanismi di reazione all'inerzia degli organi istituzionali che consentano certamente di rendere certi i tempi della stessa.

Trattandosi di una materia di legislazione concorrente, l'intervento normativo in oggetto rispetta il diritto nazionale e comunitario, e si ispira alla giurisprudenza costituzionale della sentenza n. 303/2003. Perciò, le procedure disciplinate nella legge regionale fondano la legittimazione dell'attività regionale in forme di concertazione con lo Stato (intesa generale e preventiva Regione/Governo per ogni singola opera) o con i singoli Ministeri (singole intese per delegare singole attività).

Le principali infrastrutture cui, nell'immediato, la legge regionale si riferisce sono Pedemontana, Brebemi e Tem, per le quali l'articolo 1 comma 979 della legge finanziaria 27 dicembre 2006 n. 296 ha individuato un soggetto di diritto pubblico al quale vengono trasferiti le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore attribuiti ad ANAS Spa, soggetto composto da Anas stessa e Regione Lombardia, o società da essa interamente partecipata.

Il pdl è ispirato, in ogni sua parte, ai seguenti principi:

- rispetto dei principi della legge obiettivo, delle procedure del codice dei contratti, delle competenze statali esistenti, in ossequio alle regole della legislazione concorrente;
- introduzione di un modello di coamministrazione Stato/Regione;
- efficienza dell'intero procedimento, con introduzione di meccanismi che consentano alla Regione di intervenire, con proprie funzioni amministrative, per evitare che l'inerzia degli organi statali ostacoli le procedure di approvazione delle infrastrutture delle quali è stato riconosciuto anche l'interesse regionale;
- valorizzazione massima delle aree infrastrutturali, comprese le aree connesse.

La proposta di legge regionale è stata suddivisa in cinque titoli:

- Titolo I. Procedura concertata col Governo
- Titolo II. Procedura di concertazione coi singoli Ministeri
- Titolo III. Procedura regionale

- Titolo IV. Norme generali
- Titolo V. Disposizioni finali

Al fine di attuare il principio di leale collaborazione e nel rispetto dell'impostazione generale di questo Pdl che, come anticipato, si basa su forme di concertazione Regione/Stato, le procedure di concertazione previste al Titolo I (Procedura concertata col Governo) e al Titolo II (Procedura di concertazione coi singoli Ministeri), sono indicate come forme prioritarie di realizzazione delle opere che rientrano nelle intese generali quadro stipulate con il Governo (art. 1).

Entrambi i Titoli si basano sull'esistenza di un'intesa col Governo, o con i singoli Ministeri. Tale intesa potrà portare all'adozione concertata della procedura disciplinata con la legge regionale, la quale, a sua volta, potrà determinare, in tutto o in parte, il contenuto dell'intesa.

La procedura disciplinata al Titolo I trasferisce in sede regionale le attività principali necessarie per l'approvazione dei progetti, e pone la Regione nel ruolo che il codice dei contratti attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Ambiente, salva la previsione di alcuni poteri integrativi in capo a questi ultimi (cfr. art. 3, comma 4).

In assenza di intesa si potrà far ricorso al Titolo III (Procedura regionale). In tali ipotesi, la Regione potrà intervenire con propri provvedimenti, per evitare che eventuali reiterati ed ingiustificati inadempimenti da parte degli organi statali competenti possano frenare la realizzazione delle infrastrutture.

E' previsto l'intervento regionale sia per reagire all'inerzia dei singoli ministri sia per reagire all'inerzia del Cipe (art.6). In entrambi i casi i presupposti dell'attività regionale sono indicati nell'inerzia reiterata ed immotivata.

Il Titolo IV contiene norme generali, applicabili qualunque sia il meccanismo procedimentale prescelto (titolo I, II, o III). Quindi le norme in esso contenute, tra cui quella fondamentale, in tema di Accordo di programma, hanno applicazione generalizzata, a prescindere dalla procedura di concertazione con lo Stato che, nello specifico, troverà applicazione.

Infine il Titolo V contiene delle norme di coordinamento ed alcune modifiche alla attuale lr 9/2001.

2. Descrizione dell'articolato normativo

Articolo 1 - Principi generali e ambito di applicazione

Viene definito l'ambito di applicazione del pdl: esso applica alle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale delle quali, in apposite intese, sia stato riconosciuto il concorrente interesse regionale (articolo 1 - cfr. in particolare, intesa generale quadro aprile 2003).

Titolo I. Procedura concertata col Governo

Articolo 2 - Intese generali e preventive

L'art. 2 descrive il meccanismo dell'intesa generale tra Regione e Governo per procedere alla realizzazione delle opere oggetto del presente pdl avvalendosi, in tutto o in parte, della procedura disciplinata ai successivi artt. 3 e 4, che consentono alla Regione di guidare l'istruttoria e di sostituirsi al Cipe in caso di immotivata e reiterata inerzia.

Articolo 3 – Progettazione preliminare e procedura di impatto ambientale

Le regole di progettazione (preliminare e definitiva) contenute nel pdl sono state concepite mantenendo ferme, laddove possibile, le procedure previste dal codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163), compresa la competenza del Cipe, ma sono stati introdotti i necessari adattamenti dovuti al fatto che l'istruttoria verrà svolta in sede regionale e si avvarrà quindi dei competenti organi regionali.

Le norme integrative in tema di progettazione saranno applicabili alle infrastrutture di cui all'articolo 1 (ossia alle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale delle quali, in apposite intese, sia stato riconosciuto il concorrente interesse regionale) e le nuove regole in tema di VIA saranno applicabili ai casi in cui le infrastrutture di cui all'articolo 1 siano assoggettate a VIA statale (articolo 2 comma 1).

Per le infrastrutture di cui all'articolo 1 che siano assoggettate alla VIA regionale, si introduce la previsione secondo cui la VIA deve essere comunque emessa dal Cipe, data la caratteristica di preminente interesse nazionale delle opere.

All'articolo 2 comma 2 è previsto che il soggetto aggiudicatore debba trasmettere anche alla Regione il progetto preliminare. Si realizza, quindi, un'integrazione alla previsione di cui all'art. 165 comma 1 dlgs. n. 163/2006 per consentire alla Regione di guidare l'istruttoria, mantenendo ferme le competenze, indicate allo stesso articolo 165, comma 4, del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio oltre che del Ministero per i beni e le attività culturali e del Ministero delle attività produttive.

Parallelamente, è previsto che le valutazioni sul progetto preliminare effettuate dalle amministrazioni interessate vengano trasmesse a Regione Lombardia che terrà conto anche delle valutazioni effettuate dai soggetti pubblici e privati preposti alla cura dell'ambiente (comma 3).

La norma dispone ulteriormente (comma 4) che una prima valutazione sulla compatibilità ambientale venga effettuata dalla Regione, (invece di quanto disposto all'art. 183, co.5 che prevede un primo provvedimento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ovvero del Ministero per i beni e le attività culturali) la quale deve comunicare la propria valutazione al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e al Ministero delle infrastrutture, che possono prevedere delle prescrizioni integrative della valutazione di impatto ambientale dell'opera. Tali ultime prescrizioni sono vincolanti per la Regione e, ove fossero in contrasto con la valutazione regionale, potrebbero comportare il riesame dell'intera vicenda. Si è ritenuto necessario, tuttavia,

mantenere il potere di intervento degli organi statali in quanto, muovendosi nell'ambito della legislazione concorrente e di opere infrastrutturali di preminente interesse nazionale, le competenze loro attribuite sono ineliminabili.

Il meccanismo descritto consente alla Regione di guidare e chiudere l'istruttoria, senza sottrarre allo Stato il controllo sulla valutazione di impatto ambientale.

Al fine di svolgere le attività inerenti alla VIA, è previsto che la Regione si avvalga di una apposita commissione speciale VIA, strutturata sulla falsariga di quella di cui si avvale il Ministero dell'Ambiente in sede statale (art. 184 comma 2 dlgs. N. 163). Sono stati testualmente riprodotti nel testo (commi 5 e 6), i requisiti richiesti dal codice dei contratti per individuare i componenti della commissione speciale VIA, così come i compiti della Commissione medesima (art. 185, co 4-7).

La competenza a formulare la proposta di approvazione del progetto preliminare, che l'art. 165 comma 4 del dlgs. n.163/2006 affida al Ministero delle infrastrutture, è stata affidata, in questa sede, alla Regione, che è tenuta però ad inoltrarla al Ministero delle Infrastrutture (comma 7).

Su questa proposta formulata dalla Regione, si esprimono come è previsto dall'art. 165 comma 4, il Ministero delle Infrastrutture e, infine, il Cipe (comma 8), negli stessi tempi previsti dal citato articolo.

Le competenze statali, quindi, sono rimaste identiche. L'aggiunta della Regione, in fase prodromica all'approvazione statale, è funzionale al completamento dell'istruttoria svoltasi in sede regionale.

Il comma 9 (stesso ragionamento vale per il comma 6 dell'art. 4) contiene la proposta più innovativa del pdl ed ha come finalità chiara quella di reagire ad eventuali inerzie che siano pregiudizievoli per la realizzazione delle opere strategiche sulle quali Stato e Regione hanno raggiunto un'intesa.

La norma è stata pensata cercando di individuare il meccanismo che meglio risponda al principio di leale collaborazione, senza invadere le competenze statali, ma alla ricerca di strumenti giuridici efficaci per evitare stalli decisionali nella delicata materia delle infrastrutture.

Segnatamente, al citato comma 9 è stato previsto che, decorsi i termini di legge per l'intervento del Cipe, nel caso in cui non vi sia alcun provvedimento, il Presidente della Regione segnala al Governo che tale inerzia dell'organo statale può provocare un grave pregiudizio alla realizzazione dell'infrastruttura affinché esso solleciti l'intervento del Cipe. Se nonostante ciò, l'inerzia perdura, la Regione potrà esercitare le funzioni necessarie per l'approvazione del progetto ai sensi di legge.

Come si vede, quindi, la norma si basa su delle forme di concertazione Stato/Regione che intendono garantire il principio di leale collaborazione, fondamentale nella logica della coamministrazione che si cerca di perseguire col progetto in esame, a partire dalla società Anas/Regione Lombardia.

Articolo 4 – Progettazione definitiva

I contenuti della progettazione definitiva (comma 1) richiamano espressamente le prescrizioni di cui all'art. 166 del dlgs. n. 163/2006.

Parallelamente a quanto previsto nell'articolo 2, anche in questo caso (comma 2) il progetto definitivo dovrà essere trasmesso alla Regione (invece che al Ministero delle Infrastrutture). Anche le proposte di adeguamento o le richieste di prescrizioni sul definitivo o di varianti migliorative verranno inoltrate alla Regione.

Per il resto, la norma è allineata, quanto ai soggetti coinvolti e alle procedure, alle previsioni degli artt. 166 comma 3 e 168 del dlgs. n. 163/2006.

La Regione procederà ad acquisire proposte e richieste per il tramite della conferenza dei servizi istruttoria di cui all'art. 166 comma 3 del dlgs. n. 163, che sarà, come necessario ed ovvio adattamento, convocata e presieduta dal Presidente della Regione (commi 3 e 4).

Anche in questo caso, quindi, la fase istruttoria passa dal Ministero delle Infrastrutture, come previsto nel codice dei contratti, alla Regione.

Alla fine dell'istruttoria, però, la Regione è tenuta a trasmettere una "proposta" al Ministero delle Infrastrutture e al Cipe che dovranno esprimersi su di essa, adottando il provvedimento definitivo di approvazione del progetto (commi 4 e 5).

Il comma 6 rende applicabile la procedura di sostituzione per l'inerzia del Cipe anche ai casi in cui si tratti di approvazione del progetto definitivo.

I commi 7 e 8 riproducono quanto previsto dall'art. 169 del codice dei contratti, specificando però che la Regione si avvarrà, anche in questa fase, della Commissione speciale Via.

Il comma 9 prevede una deroga alla lr 60/85, deroga necessaria alla realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano. Infatti, la prima pubblicazione del progetto preliminare della Pedemontana non prevedeva la realizzazione del tratto centrale tra Cesano Maderno e Cermenate disattendendo gli Accordi sottoscritti nel 1999 tra Regione, ANAS, la concessionaria e le province interessate e i contenuti del Documento di Indirizzi. A seguito di ciò la Regione, in accordo con la Provincia di Milano e i comuni interessati, ha chiesto il completamento del progetto sul sedime dell'attuale ex SS 35 "dei Giovi"/superstrada Milano – Meda.

L'esiguità degli spazi in un'area tra le più dense della Regione e la presenza di vincoli fisici naturali e infrastrutturali rendono inevitabile un, seppur molto parziale, interessamento dell'area bonificata ai sensi della Legge Regionale 17 gennaio 1977, n. 2.

Sono pertanto state fatte una serie di valutazioni tra le Direzioni Infrastrutture e Mobilità e Qualità dell'Ambiente che hanno concordato il testo della deroga con un

richiamo al T.U. Ambiente ai fini della salvaguardia delle condizioni ambientali di sicurezza oggi persistenti nel sito.

Titolo II. Procedura di concertazione coi singoli Ministeri

Art. 5 – Intese specifiche

L'art. 5 prevede che la Regione, qualora non abbia raggiunto un' intesa generale col Governo ai sensi dell'art.2, possa cercare l'intesa con i singoli Ministeri, per assumere, in tutto o in parte, le funzioni relative alla valutazione, approvazione e realizzazione delle infrastrutture. L'intesa potrà anche richiamare le parti della procedura disciplinata dal Titolo I sulle quali Regione e Governo dovessero concordare.

Titolo III. Procedura regionale

Art. 6 – Intervento regionale

L'art. 6 regola il caso, residuale (cfr. art. 1 commi 2 e 3), in cui dovesse mancare sia un'intesa generale sia un'intesa specifica.

In tale eventualità, alla Regione è consentito di inserirsi nella procedura solo nel caso di inerzia dei competenti organi statali e qualora il ritardo arrechi un pregiudizio.

In situazioni siffatte, la Regione, nel caso di inerzia degli organi ministeriali potrà far valere i pareri che ha emesso ai sensi del codice dei contratti come presentazione della proposta di approvazione dei progetti al Cipe e come valutazione di impatto ambientale. Se invece il soggetto inerte è il Cipe, dopo aver richiesto al Governo di invitare il Cipe ad adempiere, perdurando l'inerzia, sarà la Regione stessa a compiere gli atti necessari all'approvazione del progetto ai sensi di legge.

Titolo IV. Norme generali

Il Titolo IV contiene norme generali, applicabili qualunque sia il meccanismo procedimentale prescelto (titolo I, II, o III). Quindi le norme in esso contenute hanno applicazione generalizzata, a prescindere dalla procedura di concertazione con lo Stato che, nello specifico, troverà applicazione.

Art. 7 - Interferenze

Non ci sono innovazioni rispetto a quanto previsto nel codice dei contratti, salva la possibilità di ricorrere ai precedenti articoli 3 e 4 anche per i progetti preliminari o definitivi di risoluzione delle interferenze.

Art. 8 – Soggetto di diritto pubblico di cui all'art. 1, comma 979, della legge 27 dicembre 2006 n. 296

Il comma 1 attualizza il testo della finanziaria facendo riferimento alla costituita società CAL Spa, partecipata da Regione Lombardia tramite Infrastrutture Lombarde S.p.a (società interamente regionale).

La norma, quindi, ricalca il testo della finanziaria, aggiungendo al comma 2, per porsi al riparo da ogni interpretazione contraria, la possibilità che la società esegua tutti gli atti della procedura espropriativa. Il comma 3 attua in concreto la funzione di vigilanza, prevedendo che alla chiusura di ciascun esercizio o, a richiesta, venga inviata apposita relazione alla Regione e allo Stato.

Art. 9 – Accordo di programma

All'art. 9 sono state proceduralizzate le regole in tema di Accordo di programma, che rispecchiano la prassi sinora seguita dalla Regione. Nel progetto di legge si realizza la massima valorizzazione dell'Accordo di programma, che, tramite i suoi organi (Comitato per l'Accordo, Segreteria tecnica e Collegio di Vigilanza) deve accompagnare tutta la procedura fino alla completa realizzazione delle opere (commi 1 e 2).

La procedura dell'Accordo di programma è divisa in due fasi (comma 3): in una prima fase, l'Assemblea dei Sindaci individua i propri rappresentanti, in numero pari a quello dei rappresentanti degli altri enti che partecipano al Comitato; in una seconda fase, si costituisce il Comitato, che acquisirà il consenso unanime di tutti i rappresentanti degli enti. È stato, però, previsto, conformemente a quanto stabilito nel Testo Unico degli Enti Locali (d.lgs. n.267/00, art.34), che sarà sempre necessario l'assenso dei Comuni che siano interessati da variazioni urbanistiche incidenti direttamente sul proprio territorio (comma 4).

Articolo 10 - Concessioni

L'art. 10 riguarda specificatamente la politica regionale di esercizio delle funzioni amministrative.

Nel rispetto delle sopravvenute norme generali in tema di concessioni autostradali, il comma 1 dispone che le concessioni siano adeguate alle previsioni dell'art. 2 comma 83 del D.L. n. 262/2006, convertito con modificazioni dalla L. 286/2006.

Oltre a indicazioni tecniche relative alla definizione del piano finanziario (comma 2), in generale è previsto al comma 3 che, per ottenere maggiori introiti dalla possibilità di sfruttare economicamente aree attigue ai tracciati ed ammortizzare più facilmente gli investimenti attraendo capitali privati, le concessioni possano riguardare anche aree esterne alle infrastrutture, ma con le stesse collegate, sicché i relativi margini di gestione possano contribuire all'abbattimento dei costi dell'esposizione finanziaria dell'iniziativa complessiva.

Il comma 4 richiama gli obblighi di pubblicità previsti dal codice dei contratti.

Articolo 11 – Contraente generale

Al fine di accelerare i tempi di realizzazione delle infrastrutture, è prevista la possibilità di ricorrere al modello del contraente generale, ponendo a base di gara la progettazione preliminare o la progettazione definitiva (comma 1). Questo meccanismo, che si intende valorizzare, avrà il vantaggio di migliorare tempistica e costi, riducendoli.

La disciplina per le gare del contraente generale è quella del codice dei contratti (comma 2).

Titolo V – Disposizioni finali

Art. 12 - Norme di coordinamento

I commi 1 e 2 contengono i necessari rinvii al codice dei contratti e alla legge regionale n.9/2001 in materia di infrastrutture viarie regionali, sempre ove queste normative siano compatibili con le previsioni introdotte dal medesimo pdl.

Il comma 3 contiene alcune modifiche alla legge regionale n.9 rese necessarie, in parte, da recenti sopravvenienze normative e, in altra parte, da adeguamenti legati ai fini del presente pdl regionale.

In particolare il comma 3 lettera a) in relazione alle nuove competenze di Regione Lombardia (e società regionali) in materia di progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture viarie, prevede la possibilità di installare dispositivi supplementari di segnalazione acustica e visiva sugli automezzi regionali al fine di incrementare i livelli di vigilanza sulle strade e autostrade lombarde; il comma 3 lettera b), vista la competenza di Regione Lombardia sulla rete viaria di interesse regionale ai sensi degli art. 98 e 99 del D.Lgs 112/98 (le strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale), al fine di semplificare e snellire gli atti amministrativi, prevede il declassamento automatico delle tratte delle strade provinciali intercluse da varianti, come già succede per le tratte sulla rete statale (cfr. art. 4 comma 3 del Regolamento del Nuovo Codice della Strada D.P.R. 495/1992). Infatti, con la realizzazione della variante la funzionalità delle tratte esistenti del percorso storico diventa generalmente di livello minore e, pertanto, una viabilità di interesse locale; il comma 3 lettera c) pone in capo al soggetto individuato come possibile destinatario da parte di Regione Lombardia del potere concedente per la realizzazione di autostrade regionali, anche il potere di autorità espropriante, ciò per garantire una gestione unitaria, efficace ed efficiente di tale potere e coerentemente con quanto previsto all'art. 10 bis; il comma 3 lettere e) ed f) sono norme di chiarimento; infine il comma 3 lettere d) e g), su richiesta delle stesse province, estendono la disciplina stabilita dalla l.r.9/01 in merito allo svolgimento di conferenze di servizi per l'approvazione di progetti infrastrutturali, dagli interventi sulla rete viaria di interesse regionale a quelli sulla rete viaria di stretta competenza provinciale per poter usufruire di una possibilità di attuazione delle opere che si è dimostrata estremamente efficace.

Art. 13 – Norma transitoria

La norma ha inteso prevedere che qualora si tratti di applicare il pdl ad infrastrutture oggetto di intese già sottoscritte per le quali alcune fasi procedurali siano già state concluse, gli effetti delle fasi concluse si manterranno fermi e non saranno travolti da codesto ius superveniens (fermo restando la possibilità di applicare le norme del

presente pdl anche ai procedimenti già in corso sempre nel rispetto dei presupposti di cui all'art.1).

Art. 14 - Norma finanziaria

La norma provvede in ordine agli oneri derivanti dall'attività della Commissione speciale VIA, di cui all'articolo 3, comma 5.

INDICE

Art. 1 - Principi generali e ambito di applicazione

Titolo I: Procedura concertata col Governo

Art. 2 - Intese generali e preventive

Art. 3 - Progettazione preliminare e procedura di impatto ambientale

Art. 4 - Progettazione definitiva

Titolo II: Procedura di concertazione coi singoli Ministeri

Art. 5 - Intese specifiche

Titolo III: Procedura regionale

Art. 6 - Intervento regionale

Titolo IV: Norme generali

Art. 7 - Interferenze

Art. 8 - Soggetto di diritto pubblico di cui all'articolo 1, comma 979, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296

Art. 9 - Accordi di Programma

Art. 10 - Concessioni

Art. 11 - Contraente generale

Titolo V: Disposizioni finali

Art. 12 - Norme di coordinamento

Art. 13 - Norma transitoria

Art. 14 - Norma finanziaria

Art. 1

(Principi generali e ambito di applicazione)

1. Ai sensi degli articoli 117, comma 3, e 118 della Costituzione, in attuazione dell'articolo 161, comma 5, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE) e nel rispetto dei principi di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive), e dell'ordinamento comunitario, alle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, delle quali è riconosciuto il concorrente interesse regionale dalle intese generali quadro di cui all'articolo 161, comma 1, del d.lgs. 163/2006, si applicano le norme della presente legge.

2 Le opere oggetto della presente legge vengono attuate nel rispetto del principio di leale collaborazione con lo Stato e, prioritariamente, secondo le procedure disciplinate ai titoli I e II.

3 In assenza di intesa generale e preventiva o di singole intese specifiche, la Regione, sussistendo la necessità di procedere con urgenza alla realizzazione delle infrastrutture strategiche di particolare rilevanza per il territorio lombardo, può intervenire applicando il titolo III della presente legge.

Titolo I
Procedura concertata col Governo

Art. 2
(Intese generali e preventive)

1. Per procedere alla realizzazione delle opere oggetto dell'intesa generale quadro richiamata all'articolo 1, il Presidente della Giunta regionale inoltra al Governo proposte di intesa generale e preventiva aventi ad oggetto le modalità e i termini di realizzazione di una o più opere.

2. Acquisita l'intesa generale e preventiva di cui al comma 1, trovano applicazione le norme contenute nel presente Titolo.

Art. 3
(Progettazione preliminare e procedura di impatto ambientale)

1. Il presente articolo disciplina la procedura di approvazione del progetto preliminare relativamente alle infrastrutture strategiche di cui all'articolo 1 e la procedura per la valutazione di impatto ambientale (VIA) limitatamente alle predette infrastrutture, soggette a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale e per le quali sia raggiunta, in via preventiva, un'intesa con il Governo, di cui all'articolo 2. La valutazione di impatto ambientale per le infrastrutture strategiche di cui all'articolo 1, soggette a screening o VIA regionale, è compiuta dalla Regione ai sensi della legge regionale in materia; il provvedimento di compatibilità ambientale è adottato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

2. Il progetto preliminare, comprendente lo studio di impatto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 183, commi 1 e 2, del d.lgs. 163/2006, è trasmesso dal soggetto aggiudicatore alla Regione, al Ministero delle Infrastrutture e, ove competenti, al Ministero dell'ambiente e della tutela del Territorio, al Ministero delle attività produttive ed al Ministero per i Beni e le attività culturali. Il medesimo progetto è altresì trasmesso agli enti gestori delle interferenze, ai fini di cui all'articolo 5. Le amministrazioni interessate, nel termine di novanta giorni dalla ricezione del progetto preliminare da parte del soggetto aggiudicatore, trasmettono le proprie valutazioni alla Regione. Le valutazioni delle amministrazioni competenti in materia ambientale sono rese nel rispetto delle previsioni di cui al comma 3.

3. La Regione, ai fini delle valutazioni di impatto ambientale di cui al comma 4, tiene conto delle osservazioni ad essa rimesse dai soggetti pubblici e dai privati interessati nei modi e nei termini di cui all'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349 (Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale), e successive modifiche.

4. La Regione, decorsi novanta giorni dalla data di presentazione della documentazione da parte del soggetto aggiudicatore, provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera, comunicandola al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e al Ministero delle infrastrutture e al Ministero per i beni e le attività culturali. Nei venti giorni successivi alla ricezione della comunicazione il

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e il Ministero per i beni e le attività culturali possono comunicare alla Regione prescrizioni integrative alla valutazione di impatto ambientale dell'opera.

5. La Regione, ai fini della valutazione di impatto ambientale, si avvale della Commissione speciale VIA composta da un numero di dieci membri, nominati dalla Giunta Regionale tra professori universitari, tecnici e esperti in materie progettuali, ambientali e giuridiche e tra dirigenti della pubblica amministrazione, integrata da un membro di nomina statale.

6. I compiti della Commissione speciale VIA sono quelli indicati all'articolo 185 del d.lgs. 163/2006.

7. La Regione formula la proposta di approvazione del progetto preliminare al CIPE entro sessanta giorni dallo scadere del termine di novanta giorni di cui al comma 2, inoltrandola altresì al Ministero delle infrastrutture.

8. Sulla proposta formulata dalla Regione, il Ministero delle infrastrutture si esprime nei successivi venti giorni, decorsi i quali su di essa si pronuncia il CIPE nei successivi trenta giorni ai sensi dell'articolo 165, comma 4, d.lgs. 163/2006.

9. Decorsi i termini di cui al comma 8, il Presidente della Giunta regionale segnala al Governo che l'inerzia può arrecare un grave pregiudizio alla realizzazione dell'infrastruttura, affinché inviti il CIPE ad ottemperare. Perdurando l'inadempimento del CIPE per un termine di ulteriori trenta giorni a decorrere dalla segnalazione al Governo, la Regione può esercitare tutte le funzioni necessarie all'approvazione del progetto con gli effetti di cui all'articolo 165 del d.lgs. 163/2006.

10. Per quanto non espressamente modificato con il presente articolo si applicano gli articoli 165, 183 e 184 del d.lgs. 163/2006.

Art. 4 **(Progettazione definitiva)**

1. Il progetto definitivo delle opere di cui all'articolo 1 è predisposto ai sensi dell'articolo 166 del d.lgs. 163/2006 a cura del concessionario, che deve allegare al progetto definitivo l'eventuale aggiornamento del piano economico finanziario di concessione.

2. Il progetto definitivo è rimesso dal soggetto aggiudicatore alla Regione, a ciascuna delle amministrazioni interessate dal progetto rappresentate nel CIPE e a tutte le ulteriori amministrazioni competenti a rilasciare permessi ed autorizzazioni di ogni genere e tipo, nonché ai gestori di opere interferenti. Le amministrazioni competenti e i gestori di opere interferenti, nel termine perentorio di novanta giorni dal ricevimento del progetto, inoltrano alla Regione le motivate proposte di adeguamento o richieste di prescrizioni per il progetto definitivo o di varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere, nel rispetto dei limiti di spesa e delle caratteristiche prestazionali e delle specifiche funzionali individuate in sede di progetto preliminare. Le proposte e richieste sono acquisite dalla Regione a mezzo di

apposita conferenza di servizi istruttoria, convocata non prima di trenta giorni dal ricevimento del progetto da parte dei soggetti interessati e conclusa non oltre il termine di novanta giorni dalla data di ricezione del progetto definitivo.

3. La conferenza di servizi di cui al comma 2 è convocata e presieduta dal Presidente della Giunta regionale o suo delegato. Alla conferenza dei servizi si applicano le norme procedurali disposte dall'articolo 168, commi 1, 2, 3 e 4 del d.lgs. 163/2006. I riferimenti al Ministero delle Infrastrutture contenuti nel medesimo articolo 168 del d.lgs. 163/2006 devono intendersi rivolti alla Regione.

4. Nei trenta giorni successivi alla conclusione della conferenza di servizi, la Regione valuta la compatibilità delle proposte e richieste pervenute, nel termine di cui al comma 2 da parte delle amministrazioni competenti e dai gestori di opere interferenti, e formula la proposta di approvazione del progetto definitivo, che riporta tutte le proposte di prescrizioni e varianti acquisite agli atti nonché l'indicazione di quelle accoglibili in quanto compatibili con la localizzazione, le caratteristiche tecniche e funzionali ed i vincoli determinati dal piano economico e finanziario di concessione. Il Presidente della Giunta regionale, nei dieci giorni successivi alla formulazione della proposta, trasmette la stessa al CIPE inoltrandola, altresì, al Ministero delle Infrastrutture e al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

5. Sulla proposta formulata dalla Regione, il Ministero delle Infrastrutture si esprime nei venti giorni successivi al ricevimento della proposta medesima, decorsi i quali, il CIPE, nei quarantacinque giorni successivi, approva il progetto definitivo ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166, comma 5, del d.lgs. 163/2006, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità.

6. Decorsi i termini di cui al comma 5 senza alcun provvedimento del CIPE, si applica quanto disposto all'articolo 3, comma 9. In tale ipotesi, i provvedimenti adottati dalla Regione hanno gli effetti di cui all'articolo 166 del d.lgs. 163/2006.

7. La procedura di cui ai commi da 3 a 6 si applica altresì alle varianti al progetto definitivo, di cui all'articolo 169 del d.lgs. 163/2006, che richiedono l'approvazione del CIPE. Per eventuali adeguamenti della valutazione di impatto ambientale, la Regione si avvale della commissione speciale VIA di cui all'articolo 3, commi 5 e 6, che opera ai sensi dell'articolo 185 del d.lgs. 163/2006. I riferimenti al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio contenuti all'articolo 185 devono intendersi rivolti alla Regione.

8. Le varianti da apportare al progetto definitivo delle infrastrutture di cui all'articolo 1, sia in fase di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione, che non richiedono l'approvazione del CIPE ai sensi dell'articolo 169 del d.lgs. 163/2006, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore, che può disporre la realizzazione delle opere di cui all'articolo 1 anche per lotti funzionali.

9. In deroga al divieto di cui all'articolo 1, comma 1, della legge regionale 27 maggio 1985, n. 60 (Istituzione di vincoli e destinazioni d'uso nell'area bonificata ai sensi della legge regionale 17 gennaio 1977, n. 2), nel Parco naturale del Bosco delle Querce sono ammesse le attività per la realizzazione del "Collegamento autostradale Dalmine-

Como- Varese-Valico del Giaggiolo” e delle opere ad esso connesse in coerenza con la localizzazione della infrastruttura derivante dal progetto preliminare, approvato ai sensi e per gli effetti della legge 443/2001 e del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della L. 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale), con deliberazione CIPE n° 77 del 29 marzo 2006, come modificato e ottimizzato dalla progettazione definitiva per minimizzare la portata delle interferenze nel Parco naturale del Bosco delle Querce. Le attività per la realizzazione dell’infrastruttura sono ammesse fermo restando il rispetto di quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), ai fini della salvaguardia delle condizioni ambientali di efficacia e sicurezza oggi persistenti nell’area.

Titolo II

Procedura di concertazione coi singoli Ministeri

Art. 5 **(Intese specifiche)**

1. In assenza dell’intesa generale e preventiva di cui all’articolo 2, la Regione può concludere, con i Ministeri competenti per l’approvazione dei progetti infrastrutturali di cui è riconosciuto il concorrente interesse regionale, specifiche intese per ogni singola opera che, attraverso modalità concertate, consentano alla Regione di assumere, in tutto o in parte, le funzioni relative alla valutazione, approvazione e realizzazione delle infrastrutture.
2. Attraverso le singole intese di cui al comma 1, la Regione può concordare l’applicazione anche di singole parti della procedura di cui al Titolo I.

Titolo III.

Procedura regionale

Art. 6 **(Intervento regionale)**

1. In assenza dell’ intesa generale e preventiva col Governo, di cui all’articolo 2, ovvero in assenza di singole intese specifiche, di cui all’articolo 5, ovvero decorso il termine di sessanta giorni dalla presentazione della proposta di intesa, di cui agli articoli 2 e 5, per evitare che il ritardo arrechi un grave pregiudizio alla realizzazione delle infrastrutture, si applicano le norme del presente Titolo III.
2. In caso gli organi statali competenti non provvedano nei termini di legge, il Presidente della Giunta regionale segnala al Governo l’inerzia reiterata ed immotivata e, trascorso il termine di trenta giorni dalla segnalazione al Governo, può trasmettere al CIPE il progetto preliminare o definitivo. In questi casi, i pareri espressi dalla Regione ai sensi del d.lgs. 163/2006 assumono il valore di cui agli articoli 165, comma 4, 166, comma 4, e 183, comma 5, del d.lgs. 163/2006.
3. Nel caso in cui il CIPE non provveda nei termini di legge all’approvazione del progetto preliminare o definitivo o comunque resti immotivatamente inerte, il

Presidente della Giunta regionale segnala l'inerzia al Governo, perché inviti il CIPE ad ottemperare. Perdurando l'inadempimento del CIPE per un termine di trenta giorni a decorrere dalla segnalazione del Presidente, la Regione può compiere gli atti e le attività necessarie all'approvazione del progetto. L'approvazione ha il valore di cui agli articoli 165 e 166 del d.lgs. 163/2006.

Titolo IV Norme generali

Art. 7 (Interferenze)

1. Alla programmazione e gestione della risoluzione delle interferenze alla realizzazione delle opere, di cui al precedente articolo 1, si applicano gli articoli 170 e 171 del d.lgs. 163/2006.
2. I progetti preliminari o definitivi di risoluzione delle interferenze possono essere approvati con le modalità di cui agli articoli 3 e 4.

Art. 8 (Soggetto di diritto pubblico di cui all'articolo 1, comma 979, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296)

1. La società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., organismo di diritto pubblico previsto dall'articolo 1, comma 979, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2007), partecipato dalla Regione tramite Infrastrutture Lombarde S.p.a., esercita le funzioni di soggetto concedente e aggiudicatore dell'autostrada Pedemontana Lombarda, dell'autostrada diretta Brescia – Bergamo – Milano e delle Tangenziali esterne di Milano.
2. All'organismo di diritto pubblico di cui al comma 1 compete altresì l'emanazione di tutti gli atti del procedimento espropriativo, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001 n. 327 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità) e successive modifiche, ivi compresa l'autorizzazione di cui all'articolo 165, comma 8, del d.lgs. 163/2006, salvo che dette attività non siano delegate al concessionario.
3. L'organismo di diritto pubblico trasmette alla Regione e al Ministero dell'Economia e delle Finanze, alla chiusura di ciascun esercizio ovvero entro trenta giorni dal ricevimento di apposita richiesta, una relazione sull'andamento delle operazioni di competenza del medesimo soggetto.

Art. 9
(Accordi di Programma)

1. Per la definizione e l'attuazione concertata delle attività connesse alla presente legge, ivi comprese quelle di cui all'articolo 10, comma 3, il Presidente della Giunta Regionale o l'Assessore da questi delegato, competente per materia, impiega tutte le forme di concertazione ritenute più opportune e, prioritariamente, promuove la conclusione di accordi di programma ed attua quelli già promossi, onde assicurare il coordinamento delle attività di competenza dei soggetti interessati all'attuazione delle opere di cui all'articolo 1, ottimizzarne i tempi, le modalità ed ogni altro connesso adempimento.

2. L'accordo di programma assicura l'azione integrata e coordinata degli enti interessati fino alla completa realizzazione dell'opera.

3. Il Presidente della Giunta regionale o il suo delegato convoca l'Assemblea dei Sindaci dei Comuni coinvolti dall'intervento infrastrutturale, al fine di procedere alla nomina dei rappresentanti di Comuni nel Comitato per l'accordo di programma. Per garantire il massimo coinvolgimento di Comuni, nel rispetto dell'efficienza dell'azione amministrativa, i Comuni devono indicare un numero di rappresentanti pari, complessivamente, al totale di quelli nominati dagli altri enti, pubblici o privati, che partecipano al Comitato.

4. Qualora il Comitato per l'accordo e il Collegio di vigilanza debbano assumere decisioni che comportino conseguenze di carattere territoriale che coinvolgono un Comune, sono tenuti a convocare nella riunione il rappresentante del Comune interessato. Per quanto non diversamente disposto dal presente articolo, s'intendono richiamate le norme regionali vigenti in materia di programmazione negoziata.

Art. 10
(Concessioni)

1. Le concessioni per le infrastrutture ricomprese tra le opere di cui all'articolo 1, da affidarsi successivamente all'entrata in vigore della presente legge, ovvero le modifiche alle convenzioni di concessione già affidate relative alle medesime infrastrutture autostradali sono approvate con decreto del Presidente della Giunta Regionale. Le convenzioni di concessione relative ad autostrade sono predisposte ovvero adeguate per tenere conto dell'articolo 2, comma 83, del decreto legge 3 ottobre 2006 n. 262, recante disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria, convertito con modificazioni in legge 24 novembre 2006 n. 286.

2. E' facoltà del Concedente introdurre, nell'ambito della definizione del Piano Economico Finanziario relativo alle infrastrutture di cui all'articolo 1:

- a) limiti massimi di rischio per il Concessionario, superati i quali si può procedere al riequilibrio economico finanziario della concessione; e, nel contempo
- b) limiti di profittabilità della concessione, superati i quali si può procedere a corrispondere al Concedente il saldo positivo tra i ricavi ottenuti e detto limite;

c) vincoli temporali alla realizzazione degli investimenti.

3. Le concessioni delle infrastrutture di cui all'articolo 1 possono riguardare anche interventi di carattere insediativo e territoriale, rivolti principalmente agli utenti delle infrastrutture medesime ovvero a servizio delle funzioni e delle attività presenti sul territorio, i cui margini operativi di gestione possono contribuire all'abbattimento del costo dell'esposizione finanziaria dell'iniziativa complessiva.

4. Per le opere di cui all'articolo 1, il soggetto concedente e aggiudicatore effettua le pubblicazioni previste dall'articolo 175 del d.lgs. 163/2006, ove non già effettuate all'entrata in vigore della presente legge.

Art. 11 (Contraente generale)

1. Per consentire la realizzazione delle infrastrutture di cui all'articolo 1 in tempi più spediti e con unitarietà di responsabilità, i concessionari possono provvedere alla realizzazione delle opere mediante affidamento unitario a contraente generale, ai sensi dell'articolo 176 del d.lgs. 163/2006, della progettazione definitiva, della progettazione esecutiva e della realizzazione con qualsiasi mezzo delle opere medesime, ponendo a base di gara il progetto preliminare o il progetto definitivo.

2. Per gli affidamenti a contraente generale si applicano gli articoli 177 e da 186 a 193 del d.lgs. 163/2006.

Titolo V Disposizioni finali

Art. 12 (Norme di coordinamento)

1. In quanto compatibili con la presente legge, si applicano le disposizioni di cui alla Parte II, Titolo III, Capo IV e di cui alla Parte IV del d.lgs. 163/2006.

2. Per le infrastrutture di cui all'articolo 1 trovano applicazione, ove non diversamente disposto, le disposizioni di cui ai Titoli III e IV della legge regionale 4 maggio 2001, n. 9 (Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale).

3. Alla l.r. 9/2001 sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 2 dell'articolo 2, è aggiunto il seguente:

“2-bis. Sui veicoli in disponibilità della Regione, di Concessioni Autostradali Lombarde s.p.a., di Infrastrutture Lombarde s.p.a. o di altre società regionali, al fine di assicurare idonei livelli di vigilanza sulle strade e autostrade ricadenti nel territorio lombardo, possono essere installati i dispositivi di cui all'articolo 177 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) e successive modifiche ed integrazioni.”;

b) dopo il comma 5 dell'articolo 4, è aggiunto il seguente:

“5-bis. I tratti di strada provinciali dismessi a seguito di varianti, che non alterano i capisaldi del tracciato stradale, perdono di diritto la classificazione di strade provinciali e, ove siano ancora utilizzabili ancorché ad uso limitato ad alcune categorie di veicoli o ad uso ciclopedonale, sono obbligatoriamente trasferiti ai Comuni territorialmente competenti.”;

c) dopo la lettera d) del comma 1 dell'articolo 10bis, è aggiunta la seguente:

“d-bis) poteri di autorità espropriante.”;

d) al comma 1 dell'articolo 19, dopo le parole “interesse regionale” sono aggiunte le seguenti: “e provinciale”;

e) dopo il primo periodo del comma 7 dell'articolo 19, è aggiunto il seguente:

“Con il provvedimento finale è altresì apposto il vincolo preordinato all'esproprio ed è disposta la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.”;

f) all'ultimo periodo del comma 7 dell'articolo 19, prima delle parole “a decorrere”, sono aggiunte le seguenti: “salvo i casi di autostrade regionali il cui provvedimento finale permane di esclusiva competenza della Giunta regionale, ”;

g) dopo il comma 7 dell'articolo 19, è aggiunto il seguente:

“7-bis. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai progetti infrastrutturali viabilistici di interesse provinciale”.

Art. 13

(Norma transitoria)

1. La presente legge si applica anche alle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, affidate o da affidarsi in concessione, di cui è riconosciuto il concorrente interesse regionale dalle intese generali quadro già sottoscritte tra il Governo e la Regione Lombardia alla data di entrata in vigore della legge medesima. Restano fermi e impregiudicati gli effetti delle fasi procedurali già concluse alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 14

(Norma finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dall'attività della Commissione speciale VIA, di cui all'articolo 3, comma 5, si provvede con le risorse stanziare annualmente all'UPB 7.2.0.1.184 “Spese postali, telefoniche e altre spese generali” dello stato di previsione delle spese del bilancio per l'esercizio finanziario 2007 e successivi.