

CAMERA DEI DEPUTATI N. 871

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

PAROLO, STUCCHI, PAGLIARINI, MARTINELLI

Norme per la realizzazione dei trafori Spluga e Val Chiavenna - Val Mesolcina e concessione di un finanziamento alla regione Lombardia per l'adeguamento del sistema viario delle province di Como e di Sondrio

Presentata il 14 giugno 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'Europa si avvia finalmente, dopo l'unione monetaria, verso l'unione politica, che porterà inevitabilmente al superamento degli Stati nazionali. La sfida che ci attende è enorme e richiede sin d'ora l'attuazione di politiche lungimiranti.

Nell'Europa del futuro, unita in un unico soggetto politico, assumerà ancor più importanza il settore dei trasporti e delle vie di comunicazione.

Le Alpi, pur rappresentando da sempre un ostacolo, spesso insormontabile, allo sviluppo di rapporti e scambi economico-culturali, non hanno potuto impedire ai popoli alpini di lottare per rompere l'isolamento che la particolare asprezza della natura ha loro riservato.

Negli ultimi cinquant'anni gli Stati europei hanno notevolmente intensificato gli investimenti destinati alle comunicazioni e anche l'area alpina è stata interessata da opere di rilevante importanza. Purtroppo, lo Stato italiano, pur avendo concorso in modo determinante alla realizzazione di alcune grandi vie di comunicazione transfrontaliere quali, ad esempio, il traforo del Monte Bianco o l'autostrada del Brennero, non ha assegnato la necessaria priorità agli investimenti per l'adeguamento ed il potenziamento delle numerose vie di comunicazione esistenti da tempo in tutto l'arco alpino. Perseguendo, nel settore dei trasporti, una politica troppo spesso mirante al conseguimento di immediati consensi elettorali, i vari Governi italiani degli

ultimi cinquant'anni, hanno preferito garantire risorse ingenti a zone economicamente meno sviluppate e quindi più facilmente condizionabili, quali le regioni meridionali.

Per anni, assumendo quale pretesto il problema della disoccupazione, interminabili cantieri stradali hanno interessato ogni angolo remoto del sud. Risorse incalcolabili sono state sprecate e sottratte da dove sarebbero state più necessarie. Le scelte viarie dello Stato non sono quasi mai state legate a criteri oggettivi di necessità e sviluppo, ma, purtroppo, troppo spesso sono state condizionate dalla necessità di gestire il consenso elettorale, garantendo, anche nel settore delle comunicazioni, ingenti investimenti con evidente scopo clientelare. Addirittura, poi, tale scelta miope è stata resa obbligatoria, per legge.

La legge n. 531 del 1982, istitutiva del cosiddetto « Piano decennale ANAS », obbligava lo Stato a destinare almeno il 40 per cento delle risorse alle regioni meridionali e questo al di là delle effettive necessità dettate da criteri oggettivi. Tale disposizione ha provocato ancor più forti sperequazioni negli investimenti, portando di fatto alla realizzazione di strade inutili, o perlomeno non indispensabili, nei territori del sud agricolo, a scapito di aree fortemente industrializzate ed urbanizzate della Padania.

In tale contesto, la viabilità alpina è stata completamente trascurata. Mentre gli Stati europei confinanti attuavano una politica di forti investimenti per ammodernare e potenziare la rete viaria di confine, l'Italia garantiva a malapena le risorse necessarie alla manutenzione delle vetuste strade esistenti, realizzate nella quasi totalità, almeno in Lombardia e Veneto, dall'impero austro-ungarico.

Al di fuori delle aree influenzate positivamente dalle poche grandi vie di comunicazione si è assistito all'accentuarsi dell'isolamento e della perdita di competitività economica di tutte le aree alpine e subalpine. È il caso emblematico delle province di confine della Lombardia.

L'isolamento delle vallate lombarde ha portato come effetto principale lo spopolamento. Valga l'esempio lampante del confronto fra la popolazione residente rispettivamente in Canton Ticino e in provincia di Sondrio: cento anni fa le due aree avevano lo stesso numero di abitanti; oggi il Ticino vanta un saldo positivo di più di centomila abitanti rispetto alla Valtellina e Val Chiavenna. Il Ticino in questo secolo ha potuto usufruire dei vantaggi economici garantiti dai trafori del Gottardo e del S. Bernardino e di una politica di decentramento ed autonomia indispensabile a qualunque territorio montano per poter determinare le proprie scelte e il proprio sviluppo. Le province di Sondrio e di Como, strettamente collegate con la Brianza milanese, una delle aree più industrializzate d'Europa, sono state penalizzate da una viabilità assolutamente inadeguata e dalla mancanza di vie di comunicazione con i territori oltreconfine e, quindi, con la rete autostradale europea. Infatti, la viabilità e le vie di comunicazione alpina in queste province di confine sono tuttora fondate sull'impianto viario realizzato dagli imperatori austriaci. È il caso della strada statale n. 36 del lago di Como e del passo dello Spluga, della strada statale n. 38 e del passo dello Stelvio. La difficoltà di collegamento con la vicina Brianza e l'area industrializzata milanese ha ulteriormente contribuito a rendere meno competitivo qualunque investimento.

Inoltre, l'ordinamento fortemente centralista dello Stato italiano reso ancor più soffocante da una politica « romanocentrica », cioè da una maggiore o minore attenzione ai problemi a seconda che siano essi più vicini o lontani dalla capitale, e da una burocrazia insopportabile, ha reso impossibile l'attuazione di qualunque iniziativa e ha vanificato gran parte degli sforzi e sacrifici profusi delle comunità locali. Negli ultimi anni, a seguito delle continue richieste e giustificate lamentele delle popolazioni interessate, seppur tra innumerevoli interruzioni dei lavori ed ingiustificati ritardi, lo Stato ha dato inizio e realizzato alcune opere. Si tratta co-

munque sempre di lavori tendenti a migliorare le comunicazioni tra i territori italiani e mai quelle transfrontaliere. La superstrada, costruita in « appena » trenta anni di lavoro, che collega Lecco a Colico, ha notevolmente migliorato i collegamenti tra la provincia di Sondrio e la restante parte del territorio dello Stato italiano. Da anni comunque rimane irrisolto il problema dell'attraversamento della città di Lecco; attualmente i finanziamenti risulterebbero garantiti ma, purtroppo, difficoltà di carattere burocratico e tecnico sono la causa di ulteriori ritardi. Per quanto concerne le comunicazioni interne, cioè nazionali, rimangono ancora enormi problemi da risolvere.

Tutta la riviera occidentale del lago di Como, disponendo solo dell'antica strada regina, la statale n. 340, è praticamente isolata e penalizzata enormemente sia nel settore del turismo, principale attività, che in tutti gli altri seppur deboli settori produttivi.

La viabilità principale in Valtellina e Val Chiavenna, le due più importanti valli della provincia di Sondrio, è pericolosa e non più in grado di reggere il traffico commerciale e turistico.

Oggi, lo Stato italiano, pur disponendo di tutte le tecniche più moderne, dopo quaranta anni, non ha ancora ultimato una strada, la Lecco-Colico, lunga 40 chilometri. Tempi assurdi e inaccettabili, resi addirittura incredibili se si pensa che Sua Maestà Ferdinando I d'Asburgo fece costruire la strada nello stesso tratto in soli 7 anni (dal 1824 al 1831) e la strada dello Spluga, dieci chilometri di tornanti, sino a quota 2100 metri sul livello del mare, in soli 4 anni (1818-1822)!

Il nuovo Stato dell'Impero Asburgico, il Regno Lombardo-Veneto, nato subito dopo il Congresso di Vienna (1814), dall'Unione della Serenissima Repubblica di Venezia con il Ducato di Milano, seppe costruire in poco più di un decennio opere colossali per l'epoca, quali la strada n. 36 del lago di Como e dello Spluga, nonché la strada n. 38 della Valtellina che attraverso il passo dello Stelvio mette in comunica-

zione la Val Venosta con la provincia di Sondrio.

Lo Stato italiano, dopo oltre centotrent'anni dalla nascita, non ha ancora risolto i problemi viari.

Per questi motivi, oggi, lo Stato italiano deve riconoscere, da subito, risorse adeguate e delegare autorità e competenze alle province lombarde di confine: solo in questo modo sarà possibile recuperare in parte il tempo perso e consentire alla fragile economia di montagna di sopravvivere alla sfida del mercato unico europeo. Purtroppo, se la situazione delle strade di collegamento interne è difficile, quella delle vie di comunicazione con la Svizzera e quindi con l'Europa è ancor peggio. Per una vasta area che comprende le province di Sondrio e di Como, ma anche le province di Lecco e di Milano e tutta la cosiddetta « Brianza », l'unica via di comunicazione diretta con la Svizzera è il Passo dello Spluga, chiuso per sei mesi all'anno in inverno. È poi possibile raggiungere la Svizzera, in direzione Lugano, anche attraverso il valico di Oria Valsolda, in provincia di Como, ma le condizioni proibitive della strada statale n. 340 (larga in diversi tratti poco più di 4 metri) ne rendono impraticabile l'utilizzo soprattutto per i mezzi pesanti. Dalla provincia di Sondrio e dai territori settentrionali della provincia di Como è possibile raggiungere il territorio elvetico scendendo verso sud per circa 100 chilometri, in direzione Como, lungo la pericolosa e tortuosa strada statale n. 340, per poi risalire in territorio elvetico in direzione nord verso il S. Bernardino o il Gottardo: centinaia di chilometri per superare una distanza in linea d'aria di poco superiore ai 10 chilometri. Tutti disagi e costi che con un traforo di collegamento lungo poco più di 10 chilometri tra la Val Chiavenna (Sondrio) e la Val Mesolcina (Svizzera) e un traforo in quota, nell'alta Valle Spluga (Sondrio) sarebbero facilmente superabili. Questa situazione di isolamento dei territori di confine con la Svizzera è ancor più ingiustificata se si pensa che, per esempio, da sempre la provincia di Sondrio ha tenuto stretti rapporti commerciali e po-

litici con il vicino cantone dei Grigioni e con la capitale Coira. Sino alla fine del 1700 e per ben tre secoli, la Valtellina e la Val Chiavenna fecero parte dello Stato delle Tre Leghe, successivamente confederatosi alla Svizzera. Anche il Canton Ticino, oltretutto di lingua italiana, ha da sempre intensi rapporti con la vicina provincia di Como e in parte anche con Sondrio. La Svizzera e in particolare i cantoni Grigioni e Ticino rappresentano ancora oggi il principale datore di lavoro per le popolazioni valtellinesi, valchiavennasche e altolariane.

Un sistema viario adeguato eviterebbe sacrifici, pericoli e costi a migliaia di lavoratori frontalieri che ogni giorno escono e rientrano dai confini nazionali. Oggi appare assolutamente non più rimandabile una scelta strategica che, adeguando i collegamenti tra aree appartenenti a Stati diversi, ma così necessariamente simili, possa riattivare quegli scambi economici e culturali che in passato hanno già prodotto così tanti benefici.

L'Europa unita, superati gli Stati centrali, dovrà necessariamente riconoscere e valorizzare le regioni, quali territori culturalmente ed economicamente simili. La Regio Insubrica, recentemente costituita tra le province di Varese, Como, e il Canton Ticino, o la Regio Basiliensis che interessa territori della Svizzera, della Francia e della Germania, sono esempi che dovrebbero essere seguiti anche nella provincia di Sondrio per istituzionalizzare rapporti turistico-commerciali e culturali con il vicino Canton Grigioni, ricostituendo di fatto quell'area alpina omogenea denominata Rezia. Inoltre la definitiva soluzione dei problemi viari di confine avrebbe indubbi effetti benefici se inquadrata in una prospettiva di trasporti e comunicazioni a livello europeo. Il Consiglio degli Stati della Confederazione elvetica ha deliberato di ridiscutere tutti i grandi progetti riferiti al settore primario dei trasporti secondo quanto previsto dal progetto europeo Alp Transit. In particolare, il Consiglio degli Stati ha deciso di dare attuazione al progetto ferroviario del Gottardo. Gli effetti di questa importan-

tissima scelta si riflettono positivamente su tutta l'area del Ticino e delle province lombarde di Como, Varese, Lecco, Sondrio e più in generale su tutta la Brianza e l'area metropolitana milanese. È prevedibile che, nei prossimi anni, lungo la direttrice ferroviaria internazionale Zurigo-Gottardo-Lugano-Como-Milano e la direttrice su gomma, alternativa, ma altrettanto strategica, Zurigo-Coira-Spluga-Lecco-Milano, si giocherà il destino di un'area fortemente industrializzata quale la Brianza e il triangolo Varese-Bergamo-Milano.

Un'area a così alta vocazione industriale saprà reggere la dura concorrenza del mercato unico europeo solo se potrà contare su efficienti e rapidi collegamenti internazionali.

In tal senso, la decisione del Consiglio degli Stati della Confederazione elvetica di procedere alla realizzazione della linea ferroviaria del Gottardo rappresenta una significativa opportunità per i territori italiani di confine, anche se del tutto insufficiente se non immediatamente integrata da forti investimenti miranti ad attivare una direttrice alternativa ed integrativa su gomma, anche in considerazione del fatto che, ad esclusione dell'autostrada Milano-Como-Lugano, non esistono per gran parte dell'anno altre vie di collegamento dirette tra la principale area produttiva della Lombardia, la Brianza, e l'Europa, lungo la direttrice Milano-Zurigo.

Un sistema di trasporti su gomma, lungo la direttrice Milano-Como-Lecco/provincia di Sondrio-Coira-Zurigo, efficiente ed adeguato alle necessità dell'Europa comunitaria, sarebbe quindi non solo un'opportunità di sviluppo per i territori di confine, ma anche e soprattutto una valida alternativa per gli scambi commerciali di un'area fortemente industrializzata quale l'*interland* milanese.

La presente proposta di legge vuole tentare di risolvere i problemi dell'isolamento delle aree di confine delle province di Sondrio e di Como, tenendo presente che solo una soluzione organica che coinvolga le due province può essere risolutiva

delle problematiche esposte. Solo considerando nel suo complesso il precario sistema viario dei territori di confine delle province di Como e di Sondrio, assicurando all'interno di un'unica disposizione legislativa tutti i fondi stimati necessari e, nel contempo, garantendo totale autonomia decisionale alla regione e alle province interessate per discutere, definire e concludere rapporti tra soggetti privati e pubblici, nazionali ed esteri, si può ritenere oggettivamente possibile risolvere in tempo breve il principale problema di questi territori montani di confine. Con la presente proposta di legge si individuano prioritariamente i seguenti obiettivi:

a) reperimento di sufficienti risorse economiche per la realizzazione della viabilità interna non ancora oggetto di specifici programmi di investimento e leggi speciali;

b) conferimento di pieni poteri ad un comitato costituito dal presidente della regione Lombardia e dai presidenti delle province di Como e di Sondrio per promuovere la costituzione di società pubblico-private, anche con capitali esteri, che possano reperire i fondi necessari per la costruzione e gestione di due trafori alpini localizzati, indicativamente, in provincia di Sondrio, il primo in Val Chiavenna, per collegare la stessa con la Val Mesolcina (Svizzera), il secondo nell'alta valle Spluga, per consentire l'apertura del valico durante tutti i mesi dell'anno. Si tratta di opere dai costi limitati (gallerie lunghe poco più di 10 chilometri) che potrebbero cambiare gli scenari della viabilità transfrontaliera portando enormi vantaggi economici alle popolazioni e opportunità di sviluppo per i territori interessati. Basti ricordare che il collegamento Val Chiavenna-Val Mesolcina, lungo poco più di 10 chilometri eviterà circa 200 chilometri di tragitto, collegando direttamente la provincia di Sondrio, ma più in generale tutte le province prealpine della Lombardia centrale (Como, Lecco, Bergamo) e la Brianza all'autostrada del Gottardo e del S. Bernardino. Parimenti il traforo in quota dello Spluga consentirebbe l'aper-

tura annuale di un valico da sempre strategico, perché permette di raggiungere direttamente la valle del Reno e quindi le grandi direttrici autostradali europee;

c) piena delega al comitato a trattare per conto dello Stato italiano con i rappresentanti istituzionali esteri, salva ratifica del Parlamento ove prevista dalla Costituzione.

Le finalità della presente proposta di legge possono essere raggiunte a condizione che vengano mantenuti gli impegni già assunti dall'ANAS, dal Ministero dei lavori pubblici (ora delle infrastrutture e dei trasporti) e dalla regione Lombardia.

Si considerano come ormai definite le opere come di seguito specificatamente elencate.

Per la strada statale n. 340 in provincia di Como:

il 2° stralcio Pastura-Menaggio, già finanziato per lire 66 miliardi;

il 2° lotto Albogasio-Cressogno, già finanziato per lire 95 miliardi;

la variante Rezzonico-Dongo, già finanziata per lire 66 miliardi;

la riqualificazione in sede della SS 340 da Domaso all'incrocio con la SS 36, finanziata con lire 12 miliardi a valere sui fondi della legge n. 102 del 1990.

Per le strade statali nn. 36, 38, 39 in provincia di Sondrio:

SS 38, completamento variante di Sondrio;

SS 38; variante Colico-Morbegno (1^a fase);

SS 38, variante di Tirano;

SS 36, variante di Chiavenna;

SS 38, preforo galleria di Bormio;

SS 39, variante di Colteno-Golgi (1° lotto);

SS 39, variante tra i chilometri 24-25;

SS 36, riqualifica Chiavenna-Campodolcino.

Si considera inoltre acquisito e definito l'impegno assunto dall'ANAS e dalla comunità montana della Val Chiavenna, in data 14 ottobre 1997, per la realizzazione, in accordo con la Confederazione elvetica, di un programma di rinnovo del sistema stradale del valico doganale di Castesegna (Sondrio).

Le opere elencate, che interessano in provincia di Sondrio le strade statali 36, 38 e 39, sono quelle individuate nella convenzione sottoscritta a Milano il 14 ottobre 1997 tra la regione Lombardia e l'ANAS.

Pur non condividendo in buona parte le scelte effettuate, al fine di garantire una accettabile soluzione dei problemi viari, si auspica che ANAS e regione mantengano gli impegni assunti, garantendo l'effettiva erogazione dei finanziamenti previsti, pari a lire 408 miliardi.

I fondi stanziati con il presente provvedimento devono essere utilizzati per realizzare prioritariamente le opere già progettate o previste dall'ANAS, dalla provincia di Como o da altri enti pubblici per la

riqualificazione della viabilità sulla sponda occidentale del lago di Como.

In particolare, i nuovi interventi sono identificati e stimati come di seguito:

variante di Argegno, costo lire 100 miliardi;

variante di Colonno-Sala Comacina-Ossuccio 2° lotto, costo lire 110 miliardi;

variante di Lenno-Loc. Pastura di Menaggio 3° lotto, costo lire 170 miliardi;

Cressogno-Cima 3° lotto, costo lire 65 miliardi;

svincolo Menaggio-innesto SS 340, costo lire 25 miliardi;

variante Dongo-Gravedona-Domaso, 1° e 2° stralcio (Musso-Dongo-Gravedona-Domaso), costo lire 250 miliardi.

Il totale dei costi stimati, escluse le progettazioni, ammonta a lire 720 miliardi.

La presente proposta di legge prevede finanziamenti pari a lire 1.000 miliardi, sufficienti per eseguire le opere in essa previste e a far fronte ad eventuali spese per imprevisti.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. Al fine di eliminare la condizione di isolamento delle province di confine di Como e di Sondrio e di adeguare il sistema dei trasporti alle nuove necessità derivanti dalla maggiore circolazione di merci e persone determinata dalle norme adottate dall'unione europea, la regione Lombardia è autorizzata a stipulare, anche con la Cassa depositi e prestiti, mutui decennali nei limiti di impegno annui di lire 100 miliardi a decorrere dall'anno 2001.

2. I finanziamenti di cui al comma 1 possono essere utilizzati per le seguenti finalità:

a) realizzazione di viabilità alternativa alla strada statale n. 340, denominata « Regina », in provincia di Como, nel tratto compreso tra Argegno e Sorico, compreso il tratto da Oria-Valsolda a Menaggio, per un totale di costi stimati, escluse le progettazioni, pari a lire 720 miliardi, tenendo conto delle indicazioni e stime di massima come di seguito elencate:

1) variante di Argegno, dal costo stimato in lire 100 miliardi;

2) variante di Colunno-Sala Comacina-Ossuccio, 2° lotto, dal costo stimato in lire 110 miliardi;

3) variante di Lenno-Loc. Pastura di Menaggio, 3° lotto, dal costo stimato in lire 170 miliardi;

4) Cressogno-Cima, 3° lotto, dal costo stimato in lire 65 miliardi;

5) svincolo Menaggio-innesto strada statale n. 340 dal costo stimato in lire 25 miliardi;

6) variante Dongo-Gravedona-Domaso, 1° e 2° stralcio (Musso-Dongo-Gravedona-Domaso), dal costo stimato in lire 250 miliardi;

b) sistemazione ed adeguamento in sede della strada statale n. 36, in provincia di Sondrio, nel tratto compreso tra Chiavenna e Montespluga;

c) costituzione di società private o miste pubbliche-private per la progettazione, realizzazione e gestione del traforo alpino dello Spluga (Sondrio) e il traforo di collegamento tra la Val Chiavenna (Sondrio) e la Val Mesolcina (Svizzera).

3. Gli interventi di cui al comma 2, lettera c), del presente articolo, sono coordinati dal comitato di cui all'articolo 2, secondo le direttive e le priorità stabilite all'articolo 5.

4. Le opere di cui al comma 2, lettere a) e b), sono realizzate dalla regione Lombardia.

ART. 2.

(Comitato di coordinamento).

1. È istituito un comitato, composto dal presidente della regione Lombardia, dal presidente della provincia di Como e dal presidente della provincia di Sondrio, che assume le sue funzioni a seguito dell'emanazione della legge regionale di cui all'articolo 3. Al comitato sono delegate competenze esclusive per promuovere iniziative utili al coinvolgimento di finanziatori privati, nazionali o esteri, finalizzate alla definizione di uno o più piani economico-finanziari per la progettazione, la realizzazione e la gestione dei trafori alpini di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c).

2. Il comitato, salva autorizzazione alla ratifica del Parlamento ove prevista dalla Costituzione, è autorizzato a definire rapporti di carattere internazionale con i competenti organi della Confederazione elvetica, per le finalità di cui al comma 1.

ART. 3.

(Competenze della regione Lombardia).

1. La regione Lombardia, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, al fine di rendere attuative le procedure per la realizzazione dei trafori di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), con propria legge definisce:

a) i criteri di valutazione e di approvazione dei piani economico-finanziari;

b) i tempi di realizzazione delle opere e la durata delle concessioni;

c) le procedure per la definizione e l'approvazione dei progetti esecutivi delle opere;

d) la durata del comitato di cui all'articolo 2, i tempi e le modalità del suo funzionamento, nonché i relativi costi che sono posti a carico del bilancio della regione Lombardia.

2. La regione Lombardia nella redazione dei progetti tiene conto delle progettazioni e degli studi già esistenti e coordina i nuovi interventi con quelli già previsti o finanziati ai sensi del programma triennale degli investimenti dell'Ente nazionale per le strade (ANAS), della legge 2 maggio 1990, n. 102, e di altre leggi specifiche.

ART. 4.

(Procedure per l'approvazione dei programmi).

1. Il comitato di cui all'articolo 2, acquisiti uno o più programmi economico-finanziari per la realizzazione dei trafori di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), li trasmette alla regione Lombardia per la loro definitiva approvazione.

2. Il programma che risulta più meritevole, approvato secondo le procedure stabilite dalla regione Lombardia ai sensi dell'articolo 3, è trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la presa in visione.

ART. 5.

(Direttive per la realizzazione delle opere).

1. I trafori alpini di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), devono comunque essere realizzati secondo le seguenti direttive di massima:

a) la localizzazione dei trafori deve tenere conto della valutazione degli effettivi costi-benefici delle opere;

b) la progettazione e realizzazione delle opere devono tenere conto dei più moderni criteri di sicurezza e le opere stesse devono essere adeguatamente dimensionate secondo quanto stabilito dalla normativa europea per le strade di interesse internazionale, tenendo conto delle previsioni dei flussi di traffico.

ART. 6.

(Disposizioni finanziarie).

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, comma 1, valutato in lire 100 miliardi per l'anno 2001 e lire 100 miliardi per l'anno 2002, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, 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 2001, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 7.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Lire 500 = € 0,26



14PDL0013370