

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

XCV.

SEDUTA DI VENERDÌ 7 DICEMBRE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	1215
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Norme integrative per la costruzione, a cura dell'ANAS, dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (4314)	1215
PRESIDENTE	1215, 1217
ALESSANDRINI, <i>Relatore</i>	1215

La seduta comincia alle 10.

CIBOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Nucci.

Discussione del disegno di legge: Norme integrative per la costruzione, a cura dell'A.N.A.S., dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria. (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (4314).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del testo unificato del disegno e della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Militerni, Desana, Indelli, Picardi, Di

Grazia, Bolettieri, Messeri, Focaccia, Di Rocco, Pajetta, Carelli, Cornaggia Medici, Berlingieri, Moneti, Baldini, Angelilli, Jannuzzi, Florena, Bellisario, Molinari, Conti, Genco, Ferrari, Braccesi, Criscuoli, Zannini, Menghi, Galli: « Norme integrative per la costruzione, a cura dell'A.N.A.S., dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria ».

Il Relatore, onorevole Alessandrini ha facoltà di svolgere la sua relazione.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Allorché venne approvata la legge 24 luglio 1961, n. 729, recante il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali, all'articolo 15 si prevede che una delle autostrade, e precisamente quella senza pedaggio collegante Salerno a Reggio Calabria, venisse costruita a cura e spese dell'A.N.A.S. La spesa complessiva per l'attuazione della importante opera calcolata in 180 miliardi sarebbe stata coperta dal ricavo di mutui da contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con altri Enti negli esercizi finanziari decorrenti dal 1961-1962 (dieci miliardi) al 1966-67 (« tranche » terminale: 35 miliardi). Sono trascorsi quasi due esercizi, e in questo periodo si è dovuto constatare che, per difficoltà derivanti dalle procedure che regolano la contabilità generale dello Stato, i lavori per la realizzazione dell'autostrada subiscono notevoli ritardi. Non è infatti possibile iscrivere nei bilanci dell'A.N.A.S. il capitolo di spesa relativo all'opera e, per conseguenza, progettare e appaltare i lavori dei singoli lotti dell'autostrada, se prima non si è provveduto a perfezionare in ogni sua parte le varie operazioni di mutuo.

Il ritardo che questo stato di cose determina nell'attuazione dei lavori è facilmente intuibile. La procrastinazione dei lavori si riferisce, non solo alle opere finanziabili sui singoli esercizi, ma anche alla realizzazione dell'intera autostrada. Infatti, i fondi che si renderanno disponibili con l'ultima operazione di mutuo, prevista per l'esercizio 1966-67, potranno essere utilizzati soltanto due o tre anni dopo. È evidente che una situazione del genere finisce per essere di danno al paese e quindi inaccettabile. La realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che è certamente una fra le più importanti arterie del paese non può essere ritardata. Le popolazioni della zona interessata dal tracciato della grande autostrada si attendono dall'opera un miglioramento dell'ambiente sociale in conseguenza di un aumento della produttività determinate da una rapida industrializzazione e dalla intensificazione degli scambi commerciali, delle province attraversate dall'autostrada.

Il provvedimento di legge in discussione si propone di abbreviare i termini di realizzazione della Salerno-Reggio Calabria, concedendo all'A.N.A.S. l'autorizzazione a contrarre impegni di spesa globali, ossia per l'intero importo di spesa previsto per la costruzione dell'autostrada.

In tal modo, il presidente dell'A.N.A.S. è facoltizzato a impegnare spese sugli stanziamenti degli esercizi successivi a quello di competenza, rimanendo tuttavia entro i limiti del ricavo netto dei mutui che l'A.N.A.S. a norma del citato articolo 15 della legge n. 729 è autorizzata a contrarre. Per rendere più sollecito l'utilizzo delle disponibilità finanziarie viene inoltre autorizzata l'istituzione « per memoria » negli stati di previsione di spesa dell'A.N.A.S., per gli esercizi dal 1963-64 al 1966-67, di appositi capitoli di entrata e di spesa nel quale verranno iscritti gli stanziamenti relativi, dopo l'emanazione dei decreti interministeriali di approvazione delle convenzioni stipulate con gli enti o istituti mutuanti.

Quanto posto in rilievo costituisce lo scopo fondamentale del provvedimento. Tuttavia, poiché nella formulazione della legge 24 luglio 1961, n. 729, non è stato previsto alcun stanziamento per le spese di carattere generale, quali, per citare le più impegnative, le spese di progettazione, di direzione e di sorveglianza dei lavori, che di conseguenza dovrebbero gravare sul bilancio ordinario dell'A.N.A.S., bilancio che, come è noto, non ha fondi adeguati per fronteggiare tali necessità.

Analogamente a quanto stabilito dall'articolo 4 della legge 13 agosto 1959, n. 904, recentemente modificato dalla nostra commissione, sullo stanziamento di 200 miliardi, a disposizione per il miglioramento e l'adeguamento delle strade di interesse internazionale, anche per lo stanziamento disposto per la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria si propone di accantonare, sui ricavi netti dei mutui che l'A.N.A.S. contrarrà fino alla concorrenza di lire 180 miliardi, una quota del 2,50 per cento da destinare agli oneri di carattere generale. Gli oneri di carattere generale, se si vuol realizzare realmente e con sollecitudine l'autostrada in questione, devono essere considerati con una certa larghezza. Abbiamo una certa esperienza in fatto di costruzione di autostrade ad iniziativa diretta dall'A.N.A.S. conosciamo le vicende del raddoppio delle autostrade statali Genova-Seravalle e Milano-Bergamo-Brescia.

L'A.N.A.S. si era assunta, traendo i mezzi finanziari occorrenti da operazioni di mutuo, autorizzate con la legge 19 novembre 1956, n. 1328, l'onere della sistemazione e del raddoppio delle autostrade alle quali ho fatto cenno. Sappiamo che per ritardi subiti dalle operazioni a finanziamento e per carenza di personale e di mezzi per oneri di carattere generale, i suddetti lavori procedettero con molta lentezza, cosicché non sono stati completati entro i tempi prefissati, suscitando inconvenienti veramente seri.

Appare chiaro da questa considerazione che, se desideriamo il sollecito realizzo dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, dobbiamo mettere l'A.N.A.S. in condizione di poter contare su una collaborazione efficace che si può ottenere solo con la concessione di benefici particolari al personale, sia di ruolo che fuori ruolo, occupato alle dirette dipendenze dell'A.N.A.S., nei lavori per la costruzione dell'autostrada. All'articolo 2 del disegno di legge in esame si prevede di concedere al personale che si occupa della costruzione dell'autostrada vari benefici; quali una indennità di responsabilità professionale e per particolari disagi connessi alla condizione dei lavori agli impiegati della carriera tecnica che prestano servizio presso gli uffici speciali appositamente istituiti per l'attuazione della Salerno-Reggio Calabria. Altra indennità deriva dall'applicazione dell'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 16 novembre 1947 n. 1282.

Ma, per fronteggiare in modo concreto alle esigenze dei lavori non sono sufficienti le prestazioni del personale attualmente di-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 DICEMBRE 1962

sponibile presso l'A.N.A.S.. Quando la Commissione ha discusso ed approvato il provvedimento sul riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda e i ruoli del personale vennero adeguati alle esigenze di una normale attività, non era ancora stato previsto, che l'A.N.A.S. dovesse prendersi il carico della costruzione di una arteria così complessa, per tracciato e per l'abbondanza di opere d'arte, come è l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Di conseguenza, all'articolo 3 del provvedimento in discussione viene disposta l'assunzione di un contingente di personale: fino e non oltre 40 ingegneri, 80 geometri, 15 disegnatori, 8 assistenti, 12 dattilografi e 20 autisti; personale che dovrà essere utilizzato sul posto per la direzione e la sorveglianza dei lavori.

Per questo personale si prevede l'assunzione con contratto di impiego privato, e sarà tenuto all'osservanza — pena la risoluzione del rapporto di lavoro — degli articoli 60, 62 e 65 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, concernente lo statuto degli impiegati civili, di ruolo e non di ruolo, dello Stato. Le disposizioni degli articoli richiamati, del tutto normali, regolano i casi di incompatibilità e il cumulo degli impieghi. La durata di tali contratti è fissata in cinque anni, prorogabile, qualora i lavori lo esigano, fino ad un massimo di altri tre anni.

Il trattamento economico sarà stabilito, previo accertamento delle qualità necessarie per svolgere l'attività richiesta, dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro, in base al corrispondente trattamento fatto per l'impiego privato.

Ripeto che questo personale dovrà risiedere sul posto di lavoro e negli uffici speciali o nelle sezioni distaccate degli stessi co-

stituiti e da costituire per dirigere e sorvegliare l'attuazione della grande arteria. Gli uffici speciali sono tre e hanno sede a Salerno, Cosenza e Reggio Calabria. Infine in base all'articolo 25 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, gli uffici speciali vengono assimilati a tutti gli effetti agli altri organi periferici dell'A.N.A.S.

Il disegno di legge, nel testo pervenutoci dal Senato è la risultante di una proposta di legge d'iniziativa dei senatori Militerni ed altri, e di un disegno di legge presentato dal Ministro dei lavori pubblici. Le finalità che il provvedimento intende raggiungere sono degne della migliore considerazione anche se, per affrettare la realizzazione dell'opera pubblica dalla quale il Mezzogiorno si attende grande vantaggio di ordine sociale ed economico, vengono adottati provvedimenti di carattere eccezionale. Pertanto sarà necessaria da parte degli organi responsabili una maggiore vigilanza. D'altra parte i provvedimenti proposti non hanno altro scopo che adeguare i mezzi e gli uomini alla particolare situazione del momento.

Per le ragioni esposte il relatore invita la Commissione lavori pubblici a voler esprimere parere favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI