

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1247

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(NICOLAZZI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(GORIA)

Istituzione dell'ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria
dell'ANAS

Presentato il 2 febbraio 1984

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con legge 24 luglio 1961, n. 729, integrata dalla legge 31 dicembre 1962, n. 1845, fu autorizzata, a cura dell'ANAS, la costruzione dell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria.

La suddetta autostrada ha la lunghezza di 443 chilometri circa ed interessa il territorio di tre regioni e, precisamente, la Campania per 125 chilometri, la Basilicata per 20 chilometri e la Calabria per i restanti 298 chilometri.

Prima di iniziarne la costruzione, la Azienda ritenne opportuno e conforme ai canoni di buona amministrazione, che la competenza a gestire i lavori fosse attri-

buita ad un organo unico anziché ripartita tra i compartimenti della viabilità con sede nelle regioni interessate.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, fu quindi istituito, ai sensi dell'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, l'ufficio speciale per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria con sede in Cosenza.

Successivamente le attribuzioni dell'ufficio speciale vennero estese ai lavori di costruzione dei raccordi con l'autostrada ed alla grande viabilità in Calabria.

L'ufficio, articolato in tre sezioni staccate con sede in Salerno, Cosenza e Reggio Calabria, ed assimilato agli organi perife-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

rici della Azienda, i compartimenti della viabilità, in base all'articolo 4 della legge 31 dicembre 1962, n. 1845, adempie a tutte le incombenze previste per quegli organi dall'articolo 25 della citata legge 7 febbraio 1961, n. 59, e dalle altre disposizioni vigenti in materia.

Attualmente, pressoché terminati i lavori di costruzione, l'ufficio cura la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'autostrada, esplicando, altresì, ogni altra incombenza prevista dal codice della strada, dagli articoli 1, 22 della legge sulla tutela delle aree pubbliche (testo unico 8 dicembre 1933, n. 1740) e dall'articolo 16 della legge 13 maggio 1965, n. 431, concernente la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, e successive modificazioni ed integrazioni.

Per quanto riguarda il personale dell'ufficio, a causa della nota carenza degli organici aziendali, accanto agli appartenenti ai ruoli ANAS fu necessario assumere personale a contratto, ai sensi della cennata legge 31 dicembre 1962, n. 1845.

In seguito, in applicazione della legge 28 ottobre 1970, n. 735, come è avvenuto per tutte le Amministrazioni dello Stato, i contrattisti sono transitati negli organici dell'Azienda.

L'ufficio speciale per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, secondo il disposto del provvedimento istitutivo, ha carattere transitorio, nel senso che la sua durata è limitata al tempo dell'esecuzione dei lavori di costruzione.

Sarebbe quindi necessario, essendo i lavori pressoché ultimati, procedere alla sua soppressione e ciò in conformità dell'avviso manifestato dagli Organi di controllo sull'attività dell'ANAS.

Pertanto una siffatta iniziativa, dettata dalla esigenza di rispettare il disposto della legge, implicherebbe la conseguenza di affidare i lavori di gestione dell'autostrada (che comprendono circa il 90 per cento dell'attuale attività dell'ufficio, mentre il restante 10 per cento riguarda i lavori di completamento) ai tre compartimenti della viabilità di Napoli, Potenza e Catanzaro.

Tuttavia particolari esigenze di carattere tecnico-organizzativo rendono assolutamente inopportuna l'adozione di un provvedimento del genere.

La manutenzione dell'arteria, a causa della velocità di transito e della portata di traffico dell'autostrada, deve essere condotta con criteri e modalità nettamente diversi da quelli seguiti per la viabilità ordinaria e con carattere di omogeneità.

È necessario il ricorso a tecniche manutentorie che non sono di normale adozione lungo le strade statali, quali quelle relative all'uso di sostanze antigelo per evitare il formarsi di ghiaccio sul piano viabile ed all'uso di materiali particolarmente antisdrucchiolevoli nei rifacimenti periodici del tappeto di usura.

La segnaletica autostradale è poi completamente diversificata da quella delle strade statali e deve, in qualche caso, farsi uso dei cosiddetti segnali « a messaggio variabile », in grado di segnalare situazioni particolari all'utenza anche a distanza di decine di chilometri (interruzioni, colonne di autovetture, neve, eccetera).

Le norme per le distanze delle costruzioni e per la disciplina delle concessioni e degli attraversamenti sono poi specifiche per le autostrade.

Lo sgombero della neve lungo l'autostrada deve avvenire contemporaneamente lungo tutto il tratto di arteria interessato dall'evento, sì da rendere questa continuamente e completamente transitabile. Per lo sgombero neve sono stabiliti diversi turni giornalieri di servizio degli autisti, per cui i mezzi sono in grado di operare giorno e notte, in caso di necessità. Lo stesso dicasi per gli altri eventi calamitosi, quali frane, smottamenti, etc. nonché per gli incidenti che, tra l'altro, vanno immediatamente segnalati all'utenza attraverso una segnaletica mobile particolare (limitazione del transito a mezza carreggiata; deviazione del traffico sull'altra carreggiata, che diventa bidirezionale; deviazione del traffico di una carreggiata lungo la viabilità ordinaria, nei casi più gravi).

Insomma le caratteristiche dell'arteria autostradale esigono interventi manutentori

e gestionali secondo criteri profondamente diversi da quelli adottati dai compartimenti della viabilità lungo le strade statali ordinarie, la cui efficacia ed economicità presuppone un'unitarietà di gestione.

La ripartizione delle competenze tra diversi compartimenti sarebbe al contrario, causa di sprechi, disfunzioni ed inconvenienti di diversa specie.

D'altra parte, i sistemi di controllo, sorveglianza, sicurezza e telecomunicazione lungo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, sono stati progettati ed in parte già attuati secondo una struttura che prevede un unico centro direzionale.

Questi motivi di carattere giuridico e tecnico-organizzativi che giustificano l'istituzionalizzazione di un ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Apprezzabili motivazioni di carattere sociale hanno poi indotto le organizzazioni sindacali a sostenere la presente iniziativa: infatti, la soppressione dell'ufficio speciale determinerebbe gravi problemi circa l'utilizzazione e la dislocazione del personale che opera alle dipendenze dell'ufficio stesso (circa 280 unità) e comporterebbe,

quindi, una serie di trasferimenti di sede con ovvie conseguenze sociali ed umane.

Concludendo, con il presente disegno di legge si intende conferire, senza sensibili oneri per il bilancio aziendale, carattere stabile e definitivo ad un organo aziendale che già da tempo opera efficacemente ed economicamente per assicurare la funzionalità di una importantissima arteria del nostro paese, costruita e mantenuta in esercizio direttamente dall'azienda di Stato.

Il provvedimento consta di quattro articoli.

Con l'articolo 1 viene istituito l'ufficio speciale e definita la sua competenza.

L'articolo 2 demanda ad un provvedimento ministeriale la definizione dei rapporti amministrativi tra l'ufficio e il compartimento di Catanzaro.

Con l'articolo 3 si provvede ad aumentare gli organici dei dirigenti aziendali dell'unità necessaria perché sia ricoperta la posizione di capo dell'ufficio.

Con l'articolo 4 si provvede alla copertura della spesa derivante dalla variazione disposta con l'articolo 3.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

È istituito l'ufficio ANAS per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria con sede in Cosenza.

Sono istituite altresì le sezioni staccate di Salerno e Reggio Calabria alle dirette dipendenze dell'ufficio medesimo.

L'ufficio è assimilato ai compartimenti della viabilità ANAS di cui alla tabella A annessa alla legge 7 febbraio 1961, n. 59; ed adempie, lungo l'autostrada ed i relativi raccordi, a tutte le incombenze attribuite dalle vigenti leggi agli organi periferici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade.

ART. 2.

In sede di prima attuazione della presente legge il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, provvede con proprio decreto, sentito il consiglio di amministrazione dell'ANAS, a stabilire e coordinare le competenze dell'ufficio autostrade e del compartimento della viabilità ANAS di Catanzaro.

ART. 3.

È autorizzata la variazione in aumento di una unità, con funzione di capo compartimento di seconda classe, della tabella X, quadro F, livello E, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

ART. 4.

All'onere derivante dall'applicazione del precedente articolo 3, valutato in lire 15 milioni annui, si provvede a carico dello stanziamento del capitolo n. 101 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1984 e corrispondente capitolo per gli esercizi successivi.