

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1804

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**OLIVERIO, BOVA, SITRA, BRUNETTI, LOMBARDO, OLIVO, SORIERO,  
COMMISSO, DALLA CHIESA, DE JULIO, REALE, SARACENI, BATTAFARA-  
RANO, CORNACCHIONE MILELLA, DI CAPUA, MIGNONE, PERINEI,  
ROTUNDO, STANISCI, TAURINO**

Norme per l'adeguamento e  
l'ammodernamento della strada statale n. 106

*Presentata il 20 dicembre 1994*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La strada statale n. 106 (E 90) costituisce una delle più importanti direttrici della viabilità nazionale. Essa collega, lungo il litorale ionico, Reggio Calabria a Taranto e si sviluppa su un percorso di circa 490 chilometri attraversando tre regioni: Calabria, Basilicata e Puglia.

Nell'area di Taranto la direttrice ionica si salda all'itinerario Taranto-Bari della strada statale n. 100-strada statale n. 7 ed alla direttrice adriatica, attraverso la strada statale n. 106.

La strada statale n. 106 costituisce una importante infrastruttura per il traffico da e per la Sicilia essendo l'unico itinerario alternativo a quello autostradale. Essa svolge attualmente molteplici funzioni: quella di arteria di grande comunicazione

essendo unico accesso, lungo il versante ionico, alla Basilicata e alla Calabria; di collegamento con gli assi di comunicazioni trasversali; di strada di collegamento tra i centri urbani della costa ionica; di strada urbana in quanto attraversa numerosi centri abitati.

Essendo però le caratteristiche rimaste quelle originarie emerge in tutta evidenza l'assoluta inadeguatezza dell'attuale sede stradale che, in molti tratti, è divenuta causa di gravi e frequenti incidenti mortali per cui detta strada viene ormai conosciuta e denominata « strada della morte ».

Gli interventi di ammodernamento effettuati ad oggi sono estremamente insufficienti ed interessando saltuariamente alcuni tratti contribuiscono paradossalmente a determinare un aggravamento della si-

tuazione essendo notevolmente aumentato il carico di traffico su detta strada con la conseguenza di una forte congestione lungo tutto l'itinerario e condizioni di maggiore rischio.

I primi ammodernamenti della strada statale n. 106 risalgono agli anni '50 allorché si provvede a sistemare l'intero tratto della Basilicata realizzando una piattaforma di metri 12,50 con banchina non pavimentata, rimasta invariata fino al 1991.

Successivamente negli anni 1967/1975, gli ammodernamenti si estesero a tratti saltuari dei tronchi calabresi che presentano la stessa piattaforma di metri 12,50. Complessivamente le tratte calabresi ammodernate sviluppano chilometri 232,305, pari al 55,95 dell'intera estesa calabrese.

Nessun intervento, invece, veniva effettuato nella regione pugliese, che aveva conservato l'originaria piattaforma di metri 7,00. Negli ultimi anni però salvo la bretella di collegamento (Chiatona-Palagiaro) con l'A14, è stato praticamente completato l'adeguamento a 4 corsie di 38 chilometri.

La lentezza con la quale sono stati erogati i flussi finanziari, da una parte non ha consentito di completare la prima fase di ammodernamento (allargamenti a due corsie della strada con assunzione di sezione assimilabile al tipo IV delle norme CNR), dall'altra ha fatto sì che le nuove esigenze tecniche (determinate dagli incrementi di traffico e dalle necessità di svincolare le strade dalla soggezione degli insediamenti di margine) facessero ritenere superate talune sistemazioni già realizzate.

Proprio in relazione alle nuove dinamiche di traffico che si sono instaurate lungo la strada statale n. 106 e che riflettono ovviamente i molteplici aspetti funzionali assunti via via dalla arteria (asse di grande comunicazione, asse di collegamento intercomunale e interprovinciale, asse di supporto e di riferimento per i nuovi insediamenti lungo la fascia costiera, eccetera) si è reso necessario prevedere negli ammodernamenti dell'itinerario la sezione III CNR (strada a 4 corsie con spartitraffico centrale di metri 1,10).

Tale orientamento è emerso per altro in sede di esame del consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale per le strade (ANAS).

L'adozione della nuova sezione pone anche il problema del recupero funzionale delle sistemazioni già effettuate con sezione di metri 12,50 (assimilabile al tipo IV CNR) da risolvere ovviamente in futuro secondo una scala di priorità.

Quest'ultimo problema riguarda particolarmente la Calabria che ha in esercizio, come già detto, 232,305 chilometri di strada con sezione di metri 12,50 pari al 55,95 per cento mentre ben 172,155 chilometri rimangono ancora con sezione di metri 7,00.

La lunghezza complessiva dell'arteria, infatti, distinta per larghezza della piattaforma stradale, è così disaggregata:

a) lunghezza complessiva dei tratti con piattaforma da metri 18,60: chilometri 10,720, pari al 2,58 per cento;

b) lunghezza complessiva dei tratti con piattaforma da metri 12,50: chilometri 232,305, pari al 55,95 per cento;

c) lunghezza complessiva dei tratti con piattaforma da metri 7,00: chilometri 172,155, pari al 41,47 per cento.

Il recupero funzionale delle tratte aventi piattaforma da 12,50 metri potrà essere conseguito con allargamento in sede e riutilizzo, quindi, degli interventi già effettuati solo nelle tratte non inficiate da insediamenti di margine (chilometri 174 su chilometri 232, pari al 75 per cento) e negli altri casi con varianti in nuova sede (chilometri 58 su chilometri 232, pari al 25 per cento).

L'impegno economico per procedere ad una sistemazione adeguata della strada statale n. 106 è consistente.

Sarebbe illusorio pensare di pervenire ad una soluzione accettabile con i tempi e le risorse impiegate nei passati decenni dall'ANAS. È chiaro che un problema di tale dimensione non può essere risolto esclusivamente all'interno dei piani annuale o triennale per la grande viabilità. Bisogna quindi predisporre iniziative e strumenti che siano in grado di assicurare

l'adeguamento e l'ammodernamento dell'importante arteria in un periodo ragionevole, ma contenuto nei tempi tecnici necessari. Si richiede per questo un apposito provvedimento legislativo allo scopo di reperire nuove risorse finanziarie e anche di adottare norme capaci di accelerare l'iter della progettazione, dell'approvazione e dell'appalto delle opere.

La presente proposta di legge intende, pertanto, mettere a disposizione dell'ANAS

gli strumenti e le risorse necessari per una organica programmazione degli interventi diretti a definire, in tempi certi, un problema prioritario per una vasta area del Mezzogiorno e per il definitivo completamento della grande direttrice nazionale Ionico-Adriatica. Si tratta di una proposta di legge aperta a possibili miglioramenti per contribuire alla soluzione di uno dei problemi fondamentali del Mezzogiorno, della Calabria e dell'intero Paese.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Al fine di procedere all'adeguamento e all'ammodernamento della strada statale n. 106, l'Ente nazionale per le strade (ANAS) è autorizzato ad effettuare la progettazione e l'esecuzione dei lavori suddetti direttamente o mediante affidamento in concessione nel rispetto della legislazione vigente in materia di lavori pubblici.

## ART. 2.

1. L'ANAS, avvalendosi anche delle imprese concessionarie, predispone, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i progetti esecutivi degli interventi, individuando le opportune soluzioni operative nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeologici, ambientali, storici, artistici e territoriali.

2. I progetti esecutivi dovranno essere accompagnati da uno studio di impatto ambientale relativamente alle zone di più rilevante interesse paesaggistico e naturalistico, affidato ad organismi individuati dal Ministro dei lavori pubblici di intesa con le regioni Calabria, Basilicata e Puglia e con il Ministro dell'ambiente.

3. Entro in termine di cui al comma 1 deve, altresì, essere redatto ed approvato il piano finanziario generale articolato per i singoli settori di spesa e di intervento.

## ART. 3.

1. Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, ha facoltà di convocare una conferenza cui partecipano tutti i rappresentanti delle amministrazioni dello Stato e degli enti comunque interessati e tenuti ad adottare atti di intesa, nonché a

## XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

rilasciare pareri, autorizzazioni, approvazioni, nulla osta previsti dalle leggi statali e regionali.

## ART. 4.

1. La conferenza di cui all'articolo 3, trascorsi quarantacinque giorni dalla richiesta dei pareri agli organi competenti, valuta il progetto esecutivo e si esprime su di esso entro quindici giorni dalla convocazione, apportando, ove occorrano, le opportune modifiche senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni per quanto concerne gli interventi dell'ente locale.

2. L'approvazione, deliberata all'unanimità, sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta previsti dalle leggi statali e regionali. Essa comporta, per quanto occorra, obbligo da parte degli organi competenti di variazione anche integrativa agli strumenti urbanistici ed ai piani territoriali, senza necessità di ulteriori adempimenti.

3. In caso di mancata approvazione da parte di uno o più soggetti tenuti a partecipare alla conferenza, su motivata richiesta del soggetto competente alla realizzazione dell'intervento, si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblici.

## ART. 5.

1. Le società concessionarie dei lavori possono contrarre mutui garantiti dallo Stato, in conformità all'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni, e all'articolo 9, secondo comma, della legge 28 aprile 1971, n. 287.

2. L'ANAS può avvalersi della facoltà prevista dall'articolo 28 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, come modificato dall'articolo 34 della legge 27 dicembre 1983, n. 730.

## ART. 6.

1. Il corrispettivo per la realizzazione delle opere concesse è corrisposto dall'ANAS alle società concessionarie in rate annuali, secondo gli stanziamenti stabiliti dalle leggi finanziarie nei vari esercizi di competenza.

## ART. 7.

1. I mutui di cui alla presente legge saranno ammortizzati in un periodo non superiore a venti anni.

2. Le rate di ammortamento annuali saranno iscritte a favore dell'ente mutuante in sede di legge finanziaria con decorrenza dall'esercizio finanziario successivo a quello per il quale il mutuo è stato contratto.