

Camera dei Deputati

**Legislatura 12**  
**ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00072**presentata da **BASILE DOMENICO ANTONIO** il **21/09/1994** nella seduta numero **57**Stato iter : **IN CORSO**

Atti abbinati :

| COFIRMATARIO       | GRUPPO   | DATA FIRMA |
|--------------------|--|------------|
| VALENSISE RAFFAELE | ALLENZA NAZIONALE - MOVIMENTO SOCIALE ITALIANO | 09/21/1994 |
| BERGAMO ALESSANDRO | FORZA ITALIA                                   | 09/21/1994 |
| COLOSIMO ELIO      | ALLENZA NAZIONALE - MOVIMENTO SOCIALE ITALIANO | 09/21/1994 |
| FALVO BENITO       | ALLENZA NAZIONALE - MOVIMENTO SOCIALE ITALIANO | 09/21/1994 |
| NAPOLI ANGELA      | ALLENZA NAZIONALE - MOVIMENTO SOCIALE ITALIANO | 09/21/1994 |
| SICILIANI GIUSEPPE | MISTO  | 09/21/1994 |

Ministero destinatario :

**PRESIDENZA DEL CONSIGLIO**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

| NOMINATIVO                   | GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA                          | DATA evento |
|------------------------------|---|-------------|
| <b>SVOLGIMENTO</b>           |   |             |
| BASILE DOMENICO ANTONIO      | ALLENZA NAZIONALE - MOVIMENTO SOCIALE ITALIANO          | 10/27/1994  |
| <b>DICHIARAZIONE GOVERNO</b> |   |             |
| AIMONE PRINA STEFANO         | SOTTOSEGRETARIO DI STATO, MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI | 10/27/1994  |
| <b>INTERVENTO</b>            |   |             |
| BONOMI GIUSEPPE              | LEGA NORD   | 10/27/1994  |
| CHERIO ANTONIO               | FORZA ITALIA  | 10/27/1994  |
| OLIVERIO GERARDO             | PROG.FEDER.   | 10/27/1994  |
| REALE ITALO ALDO             | PROG.FEDER.   | 10/27/1994  |
| SCOTTO DI LUZIO GIUSEPPE     | RIFONDAZIONE COMUNISTA - PROGRESSISTI                   | 10/27/1994  |

| NOMINATIVO        | GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA                 | DATA evento |
|-------------------|--|-------------|
| PIZZICARA ROBERTA | LEGA NORD                                      | 10/27/1994  |
| GIBELLI ANDREA    | LEGA NORD                                      | 10/27/1994  |
| CECCONI UGO       | ALLENZA NAZIONALE - MOVIMENTO SOCIALE ITALIANO | 10/27/1994  |
| DE SIMONE ALBERTA | PROG.FEDER.                                    | 10/27/1994  |
| ODORIZZI PAOLO    | FORZA ITALIA                                   | 10/27/1994  |
| TURRONI SAURO     | PROG.FEDER.                                    | 10/27/1994  |

## Fasi dell'iter e data di svolgimento :

PRESENTATO IL 21/09/1994  
DISCUSSIONE IL 27/10/1994  
RINVIATO IL 27/10/1994

## Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

**CONCETTUALE :**

AUTOSTRADIE, OPERE PUBBLICHE, PEDAGGI

**SIGLA O DENOMINAZIONE :****GEO-POLITICO :**

AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLE STRADE STATALI ( ANAS ), ISTITUTO PER LA RICOSTRUZIONE INDUSTRIALE ( IRI ), SOCIETA' AUTOSTRADIE SPA, REGGIO DI CALABRIA (REGGIO CALABRIA+ CALABRIA+), AUTOSTRADA A 3, SALERNO (SALERNO+ CAMPANIA+), L 1961 0729

**TESTO ATTO**

L'VIII Commissione, premesso che: da uno studio preliminare di massima, per un eventuale affidamento in concessione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, è risultato che, in relazione ai volumi di traffico che attualmente interessano l'arteria, l'applicazione di una tariffa di pedaggio "sociale" (cioè il 50 per cento delle tariffe medie nazionali applicate dalle società concessionarie) assicurerebbero all'eventuale società concessionaria, nel caso di pedaggio "aperto" (cioè una sola barriera di esazione al confine di ogni provincia) circa 140 miliardi all'anno, mentre nel caso di pedaggio "chiuso" gli introiti sarebbero di circa 180 miliardi l'anno; poiché il costo di gestione della infrastruttura dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria è stato valutato in circa 150 miliardi l'anno, ne discende che l'applicazione di un sistema di esazione di tipo aperto o di tipo chiuso e della tariffa "sociale" basterebbe solo a pagare i costi di gestione della eventuale società concessionaria, mentre la spesa per il piano di riqualificazione funzionale dovrebbe essere comunque assicurata mediante un finanziamento dello Stato; in base a tali considerazioni appare scandalosa e superficiale la proposta in circolazione ispirata dalla AUTOSTRADE SPA, società del gruppo IRI, che ha auspicato il passaggio dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria dall'ANAS al gruppo IRI (tutto questo, come hanno già scritto le OO.SS., al modico prezzo di 6.000 miliardi da reperire sia aumentando del 15 per cento gli attuali livelli dei pedaggi autostradali che ricorrendo a fondi pubblici); le pretese della Autostrade Spa e dell'IRI non si fermano qui; oltre alla dotazione in conto capitale di 6.000 miliardi, che forse negli ultimi mesi saranno anche aumentati, prospettano la gestione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria e soprattutto la modifica della legge 24 luglio 1961 n. 729 che stabiliva la esenzione del pedaggio dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, per trasformarla in una autostrada a pagamento, peraltro in netto e stridente contrasto con le ipotesi formulate nello studio di fattibilità dal quale si evince chiaramente, come già detto, che l'applicazione di una tariffa di pedaggio, con qualunque sistema di esazione, sarebbe solamente sufficiente a coprire i costi di gestione dell'eventuale Società concessionaria; nell'ipotesi avanzata dall'IRI, che comporta la costruzione della corsia di emergenza per non più di 100 Km, sempre ove possibile, appare contraddittorio il termine novennale per l'ultimazione delle opere. Infatti durante tale termine gli utenti dovrebbero comunque pagare l'introdotta pedaggio a fronte di un servizio disagiato, per cui non può ritenersi accettabile, anche in considerazione della rilevanza sociale dell'infrastruttura, dichiarata con legge dello Stato, che gli effetti siano un conseguente e drammatico intasamento della viabilità locale, già versante in stato di notevole insufficienza ed accentuata obsolescenza, e l'eliminazione degli svincoli valutati improduttivi dal punto di vista economico; sulla base di una ragionevole ipotesi, una volta eliminato il deficit manutentorio pregresso, deve essere avviato un programma generale di ristrutturazione tecnica e riqualificazione funzionale della intera infrastruttura. Questo piano deve avere come obiettivo principale l'eliminazione dell'elevato grado di pericolosità raggiunto dall'arteria ridando funzionalità e sicurezza agli utenti; le ipotesi di questo piano, che si basano sulla scelta tecnico/funzionale di ridisegnare le caratteristiche geometriche della Autostrada Salerno-Reggio Calabria adeguando la sezione stradale al tipo 1B delle norme del CNR dovranno essere: la costruzione della corsia di emergenza, la costruzione della terza corsia per ogni senso di marcia di quei tratti dove ormai l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria è diventata una struttura di servizio di aree metropolitane, la costruzione di opportune e limitate varianti plano-altimetriche, la costruzione di una variante tra gli svincoli di Lagonegro Nord e Falerna che dirotti l'arteria sul versante tirrenico, mantenendo l'originario tracciato appenninico in funzione di collegamento con le aree interne, ed assegnando al nuovo tratto litoraneo l'incombenza del traffico di lunga percorrenza, anche

assorbente quello gravante sull'attuale SS 18, ormai divenuta viabilità intercomunale e di distribuzione;

1) Costruzione della corsia di emergenza L'allargamento delle due carreggiate per la costruzione delle corsie di emergenza lungo l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria è possibile nei tratti che non sono interessati dai viadotti e gallerie, e quindi per una lunghezza di 280 chilometri, pari a circa il 63 per cento dell'intero percorso. Questo allargamento dovrà comportare anche la sostituzione degli attuali sovrappassi; per cui l'impegno di spesa per la costruzione della corsia di emergenza dovrebbe essere di 2.700 miliardi.

2) Costruzione della terza corsia L'adeguamento della sezione stradale dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria al tipo 1B delle norme del CNR, è possibile solo in quei tratti in cui l'adeguamento plano-altimetrico lo consente, mentre nei tratti dove si ha un continuo di gallerie e viadotti con raggi di curvatura minimi e posizione delle carreggiate sfalzate altimetricamente, è necessario un percorso in variante. Per cui l'impegno di spesa per la costruzione della terza corsia dovrebbe essere di 7.300 miliardi. C'è da precisare che questa ipotesi prevede la costruzione della terza corsia solo in quei tratti in cui ormai i volumi di traffico presenti giustificano l'impegno di spesa.

3) Variante litoranea Questa ipotesi di variante fra lo svincolo di Lagonegro Nord e Falerna trova la sua giustificazione in quanto il tratto appenninico baipassato dalla variante è fra i più tortuosi e rimane per molto tempo dell'anno chiuso al traffico per le abbondanti nevicate che interessano i valichi appenninici attraversati; d'altra parte ipotizzando un tracciato parallelo alla strada statale 18, si eviterebbe all'ANAS di costruire almeno 20 varianti esterne ai centri abitati del litorale tirrenico che durante il periodo estivo, per la grande affluenza turistica, rendono caotica, estremamente lenta e pericolosa (basti pensare che in alcuni tratti il tempo di percorrenza è di Km 3/ora) la sopraccitata SS 18, con una spesa prevista di 2 mila miliardi. Pertanto la spesa di 6.400 miliardi per costruire questa variante litoranea trova la sua giustificazione non solo nel risparmio dei 2.000 miliardi relativi alle varianti esterne sulla SS 18, ma anche nel fatto che drenando tutti i volumi di traffico a lunga percorrenza, tra lo svincolo di Lagonegro Nord e lo svincolo di Falerna si potrebbe evitare la costruzione della terza corsia e tutte le varianti plano-altimetriche previste.

4) Varianti plano-altimetriche La costruzione delle varianti plano-altimetriche previste dagli studi di fattibilità dell'ANAS, a questo punto si ridurrebbe di molto, in quanto alcune sarebbero costruite durante la realizzazione della terza corsia e non sarebbero più necessarie perché baipassate dalla costruzione della cosiddetta variante litoranea. I finanziamenti necessari, a questo punto per la realizzazione delle varianti potrebbero essere all'incirca di 1.500 miliardi. impegna il Governo: a conservare la titolarità dell'ANAS sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, in piena conformità all'originario dispositivo di legge, mantenendo pertanto l'esenzione del pedaggio sull'intero tracciato; ad assicurare le risorse finanziarie, anche mediante imputazione in annualità successive di spesa, a che l'ANAS possa progettare e realizzare, in tempi congruenti, con l'urgenza riconnessa alla risoluzione dei gravosi problemi di squilibrio territoriale ed economico dei territori attraversati, un piano di riqualificazione funzionale dell'intera arteria, essenzialmente incentrato sui seguenti punti: a. costruzione corsia di emergenza; b. costruzione terza corsia; c. variante litoranea; d. varianti plano-altimetriche. a garantire nel futuro un sufficiente livello di intervento manutentorio, sia ordinario che straordinario, tale comunque da impedire l'istaurarsi di processi di degrado e capace di consentire l'adeguamento nei limiti della flessibilità alle nuove domande di traffico eventualmente insorgenti. (7-00072)