CAMERA DEI DEPUTATI N. 1180

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato RICCIUTI

Presentata il 22 luglio 1987

Norme per la costruzione e l'esercizio delle autostrade A-24 Roma-L'Aquila-Teramo-Alba Adriatica e A-25 Torano-Pescara e per la liberalizzazione del pedaggio

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Come è noto, con decreto-legge n. 19 del 10 febbraio 1977, convertito dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, fu dichiarata la decadenza della società SARA dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-L'Aquila-Teramo e Torano-Pescara.

Alla SARA subentrò l'ANAS, che fu autorizzata a proseguire i lavori di ultimazione dell'autostrada, secondo un programma ridimensionato che prevedeva il completamento del tracciato limitatamente al tratto Roma-L'Aquila-Caldarola, arrestando i lavori su un fornice della galleria del Gran Sasso e su una carreggiata del tratto Casale San Nicola-Caldarola.

La gestione dell'esercizio dei tronchi autostradali già aperti al traffico fu affidata, ai sensi della succitata legge n. 106 del 1977, alla stessa società SARA, per ovvi motivi organizzativi, che la espleta per conto dell'ANAS.

Il personale che, al momento della decadenza, costituiva l'organico della società concessionaria, fu diviso in due distinti tronconi. Il personale addetto alle costruzioni fu assunto con contratto a termine di un anno dal direttore generale dell'ANAS, mentre il personale di esercizio (esattori, operai, addetti alla manutenzione ordinaria) rimase in forza presso la società SARA.

Successivamente, il contratto di lavoro del personale assunto dal direttore generale dell'ANAS fu rinnovato – a termini di legge – per altri quattro periodi di un anno ciascuno, ed infine, con legge del 12 agosto 1982, n. 531, fu disposto che esso fosse utilizzato fino alla completa ultima-

zione dei lavori autostradali, senza soluzione di continuità, rimandando la sua definitiva sistemazione al momento dell'affidamento della nuova concessione autostradale.

La stessa legge n. 531 del 1982 dispone altresì che l'itinerario autostradale fosse completato fino a Teramo e su ambedue le carreggiate, secondo gli originari progetti.

Tutto ciò diede nuovo, notevole impulso alla attività dell'ufficio ANAS per le autostrade romane ed abruzzesi, che, in precedenza, in carenza di finanziamenti e con il programma ridimensionato, aveva conosciuto una fase di stallo. Tale attività fu anche accresciuta in seguito all'entrata in vigore della legge 2 febbraio 1982, n. 32, con la quale l'ANAS fu autorizzata a realizzare nella galleria del Gran Sasso un manufatto da adibire a sede di laboratorio di fisica nucleare.

Tale manufatto, come noto, ora è in fase di avanzata realizzazione ed è stato altresì completato da altre opere indispensabili per ottenere la migliore funzionalità ed utilizzazione quali il centro direzionale e laboratorio esterno (legge 12 giugno 1984, n. 231).

Ciò premesso, si ricorda che l'ANAS, dopo la decadenza della SARA dalla concessione autostradale, non ha indugiato nel cercare di individuare ogni possibile soluzione al problema del riaffidamento della concessione; a tale scopo ha predisposto uno schema di progetto di legge diramato nell'anno 1984 ed un altro, diramato in data 30 luglio 1986, che prevedeva l'affidamento della concessione ad una società con capitale di prevalente appartenenza alla società autostradale del gruppo IRI-ITALSTAT.

Da parte parlamentare, si sono avuti, negli anni, ben sei provvedimenti legislativi di iniziativa di varie forze politiche, i quali contenevano previsioni le più varie sia in rapporto al nuovo ente concessionario, che al completamento dell'itinerario autostradale ed alla destinazione del personale.

Purtroppo, le note vicende politiche che hanno portato allo scioglimento anticipato delle Camere, hanno impedito che vi fossero risultati fruttuosi. L'unita proposta di legge presenta una assoluta novità nel campo autostradale in quanto nel quadro di una linea generale del settore, con essa si liberalizza l'itinerario autostradale che collega le quattro province abruzzesi con la capitale da un lato e l'Adriatico dall'altro, valorizzando una area montana fortemente depressa.

Considerato che le autostrade romane ed abruzzesi sono state interamente realizzate con finanziamento dello Stato, non si capisce perché un patrimonio oggi valutabile in circa 9.000 miliardi debba essere affidato ad una concessionaria per la sola gestione di esercizio senza che essa debba ammortizzare il costo delle costruzioni.

La gestione diretta dell'ANAS, invece, abolirebbe il pedaggio, portando notevolissimi vantaggi alla regione Abruzzo che ha impellente bisogno di un notevole sviluppo industriale, commerciale e turistico con valorizzazione della comunità montana.

Inoltre la costituzione di un nuovo ufficio speciale per il completamento di costruzione della rete autostradale e la manutenzione, contribuirebbe a risolvere il problema della sistemazione del personale che è precario da oltre un decennio.

Si ricorda che la rete autostradale è costituita dalla A-24 « Roma-L'Aquila-Teramo » della lunghezza di 172 chilometri e dalla A-25 « Torano-Avezzano-Pescara » della lunghezza di 115 chilometri, per uno sviluppo complessivo di 287 chilometri circa.

Le norme contenute nella presente proposta di legge hanno una significativa giustificazione. Atteso che lo Stato ha sopportato, a seguito del dissesto finanziario della SARA, un notevole esborso di denaro pubblico, che ben difficilmente potrebbe essere recuperato in caso di affidamento della concessione di costruzione ed esercizio ad una costituenda società concessionaria, non essendo ipotizzabile che tale ente possa dare avvio alla sua attività con un indebitamento tanto pesante. Non appare poi particolarmente

gravoso l'onere per la manutenzione (circa 20 miliardi l'anno) che ricadrebbe sugli ordinari stanziamenti di bilancio.

Si ricorda, comunque, che l'operazione di subingresso dell'ANAS alla SARA è costata 492 miliardi, per far fronte agli oneri pregressi e alle spese occorrenti per la realizzazione dei lavori che l'ANAS venne autorizzata a completare al momento della decadenza, nonché 40 miliardi, per far fronte agli oneri di carattere generale oltre a quanto stanziato per il completamento dell'itinerario fino a Teramo, per un totale complessivo di 1.081 miliardi.

Va detto poi che la liberalizzazione promuoverebbe un sostanziale utilizzo dell'arteria autostradale da parte dell'utenza, di non trascurabile interesse economico per la regione Abruzzo.

La presente proposta di legge intende anche dare una soluzione al problema del personale della ex-SARA che sarebbe trasferito all'ANAS, con possibilità di optare per il collocamento a riposo, con idonee garanzie nei confronti del trattamento economico.

Inoltre, il completamento dell'itinerario non può poi non essere colto come occasione per consentire la definitiva sistemazione del laboratorio di fisica del Gran Sasso, che rappresenta una struttura di rilievo mondiale.

Onorevole Colleghi, tutto ciò premesso, e considerato che all'onere previsto non si dovrebbe far fronte con nuovi stanziamenti straordinari, auspico un sollecito esame e una rapida approvazione della proposta che sottopongo alla vostra attenzione.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Costruzione ed esercizio).

1. L'ANAS è autorizzata al completamento della costruzione e dell'esercizio degli itinerari autostradali « Roma-L'Aquila-Teramo-Alba Adriatica » e « Torano-Pescara », nonché al completamento della costruzione del laboratorio di fisica nucleare nella galleria del Gran Sasso di cui alla legge 9 febbraio 1982, n. 32, e successive modificazioni.

2. Tale autorizzazione comporta:

a) il completamento della seconda via di corsa della tratta « Uscita nord Traforo del Gran Sasso-Teramo »;

b) il proseguimento autostradale fino ad Alba Adriatica mediante la realizzazione del tronco « Teramo-Alba Adriatica » che, allo scopo di completare l'itinerario autostradale abruzzese, dovrà avere carattere prioritario;

c) il completamento della costruzione del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso di cui alla legge del 9 febbraio 1982, n. 32, e successive modificazioni;

d) l'esercizio e l'eventuale adeguamento dei primi due lotti realizzati dall'ANAS medesima ad una sola via, del tronco « Villa Vomano-Teramo »;

e) il trasferimento all'ANAS dei rapporti giuridici contrattuali costituiti per l'attività di esercizio dell'infrastruttura e delle costruzioni relative al completamento degli itinerari autostradali: « Roma-L'Aquila-Teramo-Alba Adriatica », « Torano-Pescara » e della costruzione del laboratorio di fisica nucleare;

f) il trasferimento all'ANAS del personale dipendente della società « Autostrade romane ed abruzzesi » (SARA), in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, nonché del personale assunto ai sensi dell'articolo 6, quinto comma, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106; i prestatori di lavoro conservano nei confronti dell'ANAS i loro diritti acquisiti anteriormente al trasferimento.

ART. 2.

(Disposizioni concernenti il personale).

1. Il personale alle dipendenze della ex concessionaria SARA SpA, nonché quello assunto dal direttore generale dell'ANAS, ai sensi dell'articolo 6, quinto comma, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito,. con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, viene trasferito all'ANAS.

2. Il personale di cui al comma 1, potrà optare per il trasferimento alle dipendenze dell'ANAS o per il collocamento a riposo, comunicando la propria decisione all'ANAS, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Nel primo caso, esso è inquadrato, con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge, alle dipendenze di tale Azienda e costituisce l'organico di un ufficio speciale per le autostrade romane ed abruzzesi che l'ANAS è autorizzata a formare con sede in Roma e sezioni a L'Aquila, Teramo, Pescara e Sulmona, per il completamento ed esercizio delle autostrade in questione.

4. Il personale che opta per il trasferimento all'ANAS, può chiedere di essere assegnato a qualsiasi altro compartimento.

5. Il trattamento economico del suddetto personale non può essere inferiore a quello in essere alla data di entrata in vigore della presente legge.

6. Al personale che opta per il collocamento a riposo spetta, oltre che il trattamento di quiescenza e previdenza normalmente previsto, una indennità pari all'ultima mensilità percepita per un numero di mensilità pari ai mesi ancora da decorrere per il naturale collocamento a riposo, ma comunque non superiore a ventiquattro mensilità.

ART. 3.

(Disposizioni finanziarie).

1. I fondi stanziati per il completamento dell'itinerario autostradale « Roma-L'Aquila-Teramo » di cui alle leggi 12 agosto 1982, n. 531, 3 ottobre 1985, n. 526 e 22 dicembre 1986, n. 910, nonché quelli stanziati per la costruzione del laboratorio di fisica nucleare nella galleria del Gran Sasso di cui alle leggi 9 febbraio 1982, n. 32, 12 giugno 1984, n. 231, ed eventuali nuovi finanziamenti, sono trasferiti dal conto intestato al direttore generale dell'ANAS per la contabilità speciale istituita ai sensi dell'articolo 9 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, come sostituito dall'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 32, ad un nuovo conto per la contabilità di cui al nuovo speciale ufficio unitamente a tutti i benu mobili ed immobili compresi gli impianti, le pertinenze e gli accessori inerenti le autostrade A-24 ed A-25.

2. Inoltre per la realizzazione del tronco autostradale terminale « Teramo-Alba Adriatica » è autorizzata la spesa di 500 miliardi di lire mediante la riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 525 dello stato di previsione della spesa dell'ANAS medesima per l'anno 1987.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.