

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 2261)

DISEGNO 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 e GALLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 OTTOBRE 1962

Norme integrative per la costruzione, a cura dell'A.N.A.S., dell'autostrada senza pedaggio « Salerno-Reggio Calabria »

ONOREVOLI SENATORI. — Per la costruzione dell'Autostrada senza pedaggio « Salerno-Reggio Calabria », tratto terminale dell'Autostrada del Sole, l'A.N.A.S. — a norma dell'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729 — è stata autorizzata a contrarre mutui per un importo globale di lire 180.000.000.000, così ripartiti per ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1966-67:

1961-62	L. 10 miliardi
1962-63	» 20 »
1963-64	» 40 »
1964-65	» 40 »
1965-66	» 35 »
1966-67	» 35 »

È evidente che, in base alla citata legge, la costruzione di tutta l'Autostrada non potrebbe avvenire in tempi tecnici inferiori ad otto o nove anni.

Infatti, il Ministro dei lavori pubblici, fin quando non è stipulato il mutuo relativo

all'esercizio ed iscritto il ricavo conseguente nel bilancio dell'A.N.A.S., non può assumere — in base alle norme generali sulla contabilità di Stato — impegni di spesa su detto ricavo e non può neppure autorizzare la stipula dei contratti per la esecuzione dei lavori e neanche approvarli.

In conseguenza, l'A.N.A.S. dovrebbe attendere, per l'appalto di tutti i lavori dell'Autostrada, la scadenza dei singoli esercizi sino al 1966-67, nel quale ultimo esercizio verrebbero appaltati lotti che non possono tecnicamente avere tempi di esecuzione inferiori a due anni. Sicchè, in definitiva almeno teoricamente, l'Autostrada dovrebbe essere ultimata non prima del 1968-69.

È fin troppo evidente il disagio che si recherebbe, così operando, alle popolazioni del Sud ed il conseguente ritardo all'attivazione del processo di rinascita di quelle zone, in netto contrasto con le direttive del Parlamento e del Governo. Come è pure evidente il danno che deriverebbe dal ritardato

completamento del tratto terminale della Autostrada del Sole a tutta la dinamica dello sviluppo dei traffici tra l'Italia e l'Europa.

Per ridurre i tempi di esecuzione dell'opera, come, più volte, hanno auspicato la Giunta consultiva per il Mezzogiorno del Senato ed il Parlamento, è stato predisposto l'unito disegno di legge che consente al Ministro dei lavori pubblici di poter, sin d'ora, assumere impegni di spesa per una somma globale prudenzialmente limitata ai tre quinti dell'intero importo dei mutui che l'A.N.A.S. è stata autorizzata a contrarre per la costruzione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Con tale facoltà, ed applicando il meccanismo — ormai entrato nella prassi corrente dell'Amministrazione — dell'impegno ripartito in più esercizi, con pagamento però nei limiti delle somme disponibili per ciascun esercizio, sarà fin d'ora possibile predisporre un piano organico di progettazione, appalto ed esecuzione dei lavori di detta Autostrada, riducendo, così, notevolmente, il tempo necessario per il compimento dell'opera, il che — dato il continuo incremento del costo dei lavori — eviterà, peraltro, maggiori aggravii di spese all'Amministrazione.

Con lo stesso disegno di legge si è inteso sopperire altresì ad alcune carenze della citata legge n. 729.

Infatti la legge autorizza il Ministro del tesoro ad apportare le necessarie variazioni al bilancio dell'A.N.A.S. per quanto riguarda i fondi per la costruzione dell'Autostrada da Salerno a Reggio Calabria solo per l'esercizio 1961-62 senza nulla disporre per i successivi esercizi fino al 1966-67.

Inoltre, con la legge n. 729 non era stata prevista alcuna quota per oneri generali da gravare sul ricavo di detti mutui e da assegnare, nel bilancio dell'A.N.A.S., specificamente ai capitoli di spesa di parte generale ed in particolare alle spese di progettazione. In conseguenza, l'A.N.A.S. avrebbe dovuto provvedere alle spese della progettazione dell'Autostrada, affidata per la maggior parte ai liberi professionisti, con le assegnazioni ordinarie del bilancio che sono, per entità,

inferiori alla somma occorrente per la sola progettazione della Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto attiene, poi, al personale, trattandosi di lavori di ingente mole, è assolutamente impossibile che alle innumerevoli e delicate incombenze tecniche ed amministrative conseguenti si possa sopperire con gli elementi già numericamente insufficienti di cui, allo stato attuale degli organici, si dispone.

Nè peraltro è consigliabile proporre incrementi agli organici stessi poichè le relative vacanze dovrebbero coprirsi osservando le normali procedure dei concorsi oltremodo lunghe e laboriose e quindi inadeguate all'urgenza di realizzazione che si richiede per l'opera in oggetto.

Avvalendosi del disposto dell'articolo 1, lettera c) della legge 18 aprile 1962, n. 230, che prevede appunto l'assunzione eccezionale di personale con contratto di lavoro a tempo determinato per l'esecuzione di una opera definita e predeterminata nel tempo, avente carattere straordinario come nel caso appunto dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, si è prevista con l'articolo 3 del presente disegno di legge l'assunzione per chiamata e con rapporto contrattuale a termine di un certo numero di elementi per le varie mansioni.

Per facilitare l'assunzione del personale a contratto e per poter disporre di elementi qualificati viene previsto — anche in considerazione della natura temporanea del rapporto d'impiego — un trattamento economico particolare, specificato in dettaglio nello stesso articolo 3 del disegno di legge.

Infine, con lo stesso disegno di legge si è anche provveduto a definire giuridicamente le competenze degli Uffici speciali da istituire — a norma dell'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59 sul riordinamento strutturale dell'A.N.A.S. — per la direzione e la sorveglianza dei lavori dell'Autostrada da costruire a cura diretta del predetto Ente. La citata norma dell'articolo 24 attribuisce infatti agli Uffici da istituire solo compiti di vigilanza, rimanendo quindi escluso dalla loro competenza tutto il vasto campo della gestione e direzione dei lavori.

Vengono così, specificamente, potenziati, sotto il profilo quantitativo e sul piano operativo, gli appositi Uffici dell'A.N.A.S. la cui già collaudata competenza tecnica e funzionale, che tante benemerienze ha acquisito nel nostro Paese, è sicura garanzia del più rapido e perfetto completamento del tratto terminale dell'Autostrada del Sole.

Onorevoli senatori, il completamento dell'autostrada del Sole — destinata ad avvicinare, sempre più, i popoli dell'Europa, nel

processo socio-economico d'integrazione ed unità del Continente europeo — è problema politico di vitale importanza per l'Italia e soprattutto per l'economia delle Regioni meridionali.

Si confida, pertanto, nella più sollecita approvazione del presente disegno di legge, che, peraltro, non comporta alcun nuovo onere finanziario ma soltanto il più organico e sollecito impiego e riparto dei fondi di cui all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Ministro dei lavori pubblici (Presidente dell'A.N.A.S.) è autorizzato, con l'entrata in vigore della presente legge, ad assumere impegni di spesa fino al limite massimo dei 3/5 dell'importo globale dei mutui da stipulare — per la costruzione dell'Autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria — negli esercizi finanziari dal 1962-63 al 1966-67 di cui all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, fermo restando che i pagamenti conseguenti ai lavori dovranno essere contenuti nel limite degli stanziamenti di ciascun esercizio.

Nel bilancio dell'A.N.A.S., per ciascuno degli esercizi dal 1963-64 al 1966-67, verranno istituiti « per memoria » capitoli corrispondenti rispettivamente al n. 24-bis dell'entrata ed ai nn. 46-bis e 54-bis della spesa per l'esercizio 1962-63.

I relativi stanziamenti verranno iscritti, senza ulteriori formalità, dopo l'emanazione dei decreti interministeriali che approvano le singole convenzioni stipulate tra l'A.N.A.S. ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche o gli Enti ed Istituti mutuanti.

Art. 2.

Sui ricavi netti dei mutui che l'Azienda dovrà annualmente contrarre fino alla complessiva somma di lire 180 miliardi, per la costruzione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, è riservata una quota del 2,50 per cento da assegnarsi ai capitoli concernenti oneri di carattere generale, ivi compresa la corresponsione al personale di una indennità raggugliata a quella prevista dall'articolo 3, lettere b) e c) del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 16 novembre 1947, n. 1282, per le prestazioni inerenti ai lavori dell'Autostrada.

Tale quota, che per l'esercizio 1962-63 ammonta a lire 499.995.000, viene iscritta al capitolo n. 63-bis della spesa che è istituito

con la seguente denominazione: « Fondo a disposizione per assegnazione ai capitoli concernenti oneri di carattere generale della quota, da destinare ai medesimi, dei ricavi netti dei mutui contratti dall'Azienda per la costruzione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria di cui all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729 ».

Per ciascuno degli esercizi dal 1963-64 al 1966-67 verranno istituiti corrispondenti capitoli « per memoria » con le medesime formalità indicate nel precedente articolo 1.

Art. 3.

Per la direzione e sorveglianza dei lavori dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria e dei relativi raccordi autostradali, l'A.N.A.S. è autorizzata ad assumere, con contratto quinquennale, non oltre n. 40 ingegneri, non oltre n. 80 geometri, non oltre n. 15 disegnatori, non oltre n. 80 assistenti, non oltre n. 12 dattilografi, e non oltre n. 20 autisti.

Per gli ingegneri è prescritta la laurea in ingegneria civile o trasporti con un punteggio non inferiore a 80 su 110; per i geometri ed i disegnatori il titolo di studio dovrà essere stato conseguito nella sessione estiva.

Agli ingegneri nonché ai geometri e disegnatori predetti verrà corrisposto un trattamento economico globale (comprensivo delle competenze accessorie e delle indennità) corrispondente a quello previsto, rispettivamente, per il coefficiente 500 (carriera direttiva) e coefficiente 325 (carriera di concetto), dalle tabelle per il personale civile di ruolo dello Stato oltre l'aggiunta di famiglia, in quanto spettante, e la 13^a mensilità.

Agli assistenti ed ai dattilografi verrà praticato identico trattamento ma corrispondente a quello previsto per il coefficiente 271 (carriera esecutiva), mentre per gli autisti il detto trattamento economico sarà corrispondente a quello previsto per il coefficiente 211.

Le assunzioni avverranno per chiamata ed a seguito dell'esito favorevole di un colloquio sulle materie professionali per gli ingegneri ed i geometri e di una prova pratica per i disegnatori, gli assistenti, i dattilografi e gli autisti.

Al personale assunto a norma dei precedenti commi non si applicano le norme concernenti gli impiegati di ruolo e non di ruolo dello Stato, fatta eccezione per quelle di cui agli articoli 60, 62 e 65 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3. La inosservanza degli indicati articoli determina la risoluzione del rapporto di impiego per colpa del personale assunto a contratto.

I contratti relativi potranno essere ulteriormente prorogati fino al massimo di tre anni.

Art. 4.

Gli Uffici speciali da istituire, a norma dell'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, per i lavori delle autostrade a cura diretta dell'A.N.A.S., sono assimilati agli altri organi periferici dell'A.N.A.S. ed adempiono a tutte le incombenze previste dalle vigenti leggi ed in particolare dall'articolo 25 della stessa legge 7 febbraio 1961, n. 59.

Alle dirette dipendenze degli Uffici speciali possono essere istituite Sezioni staccate.