SENATO DELLA REPUBBLICA

---- XII LEGISLATURA -----

N. 2181

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori BOSCO, PEDRAZZINI, GIBERTONI, FANTE, FONTANINI, VISENTIN, CECCATO, BRAMBILLA e PERUZZOTTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 OTTOBRE 1995

Riclassificazione delle strade statali in strade di viabilità regionale

Onorevoli Senatori. – Il precario stato di manutenzione ordinario e straordinario delle strade statali, le insuperabili difficoltà burocratiche e finanziarie che ostacolano l'ammodernamento e la costruzione di nuovi tratti viari, ci inducono ad un ripensamento sulle competenze di una delle maggiori aziende di Stato: l'Ente nazionale per le strade, già ANAS.

Per molti anni la suddetta azienda è stata caratterizzata e guidata da una politica spartitoria di interessi economici e clientelari, vicende che hanno visto l'azienda tra le principali protagoniste di «Tangentopoli», con tutti gli effetti devastanti che ne sono conseguiti.

Compartimenti regionali e uffici periferici dell'azienda versano oggi nella più completa paralisi, nella impossibilità più totale di progettare, di promuovere e di indire iniziative atte al pronto intervento ed alla sicurezza delle strade. Tutto ciò non solo per la quasi totale indigenza dell'Ente, le cui risorse consentono a malapena la sopravvivenza dello stesso nella più completa abulimia, ma anche per una serie di altri fattori tra i quali emerge uno squilibrio nella distribuzione dell'organico del personale che è ripartito nei vari compartimenti secondo criteri assistenziali. anzichè con la giusta considerazione del patrimonio viario che si vuole tenere in efficienza e sviluppare.

Risulta infatti, per esempio, che contro un addetto ogni 139,70 chilometri nel compartimento di Bologna corrisponde un addetto ogni 29,17 chilometri nel compartimento di Napoli e che la media dell'organico in Italia sia di un dipendente ogni 37,54 chilometri – dati ANAS del 7 dicembre 1994 – e questo, evidenzia come in passato si sia fatto scempio dell'ANAS strumentalizzandola al fine di ottenere consensi elettorali, e, invece, non siano stati perse-

guiti gli scopi sociali che all'azienda erano stati demandati.

Nonostante gli sforzi ed il lodevole impegno profuso in questi ultimi anni dalla rinnovata amministrazione, lo stato di degrado ereditato dall'ANAS e le attuali difficoltà finanziarie dimostrano come siano vani tutti i tentativi di rilancio e di ristrutturazione dell'Azienda, scopo che, a nostro avviso, deve essere perseguito attraverso una redicale modifica della attuale struttura, al fine di renderla più snella ed articolata, responsabilmente affidata alle regioni.

A fronte di queste considerazioni nel presente disegno di legge si contempla la riclassificazione delle strade statali con la loro trasformazione in strade regionali.

Questo disegno di legge prevede il declassamento delle strade ed il contestuale trasferimento della relativa gestione, costruzione e manutenzione ad un organo regionale appositamente costituito, con piena autonomia, un organo denominato «Ente regionale autonomo delle strade», più brevemente ERAS.

L'ERAS, nella sua autonomia, sarà diretto da un consiglio di amministrazione costituito da funzionari designati dalle istituzioni e dagli assessorati regionali competenti in materia di pianificazione, territorio, viabilità e trasporti, montagna, parchi e foreste, protezione civile, rappresentanti degli usi civili, del demanio, eccetera.

Il consiglio di amministrazione elegge al proprio interno il presidente, ed i vicepresidenti che devono essere eletti nella prima riunione valida, riunione retta dal membro di commissione più anziano.

L'Ente regionale è deputato, altresì, al coordinamento delle relazioni con gli altri enti ed istituti sia nazionali che territoriali competenti quali l'Ente nazionale strade, per le regioni, province e comuni.

L'ERAS è deputato a gestire tutte le opere concernenti la grande viabilità regionale con esclusione delle autostrade.

All'Ente nazionale per le strade, è demandata la gestione, manutenzione e costruzione delle arterie autostradali.

Le regioni potranno, al fine di poter operare in tal senso, usufruire di una dotazione finanziaria, disposta con uno specifico accantonamento del prelievo Irpef, sulla base del gettito fiscale nelle rispettive regioni. La quota spettante all'ERAS dovrà essere immediatamente accantonata con versamento specifico all'atto dell'esazione. La percentuale accantonata è stabilita nell'8 per cento dell'imposta versata e tale somma sarà im-

mediatamente disponibile nelle casse degli assessorati regionali alla viabilità e trasporti, i quali, all'approvazione della presente legge, sono tenuti a predisporre un apposito capitolo di spesa per le competenze di gestione, di manutenzione e di costruzione delle nuove sedi viarie.

Tale riorganizzazione si ispira a principi di gestione più concreti e trasparenti che, investendo direttamente di responsabilità gli enti locali, danno loro la possibilità di scegliere gli interventi prioritari ed affidano loro la capacità di spesa.

Il presente disegno di legge concretizza uno dei principi fondamentali della riforma statale in senso federalista.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Premessa)

1. Tutte le strade che costituiscono la rete viaria non autostradale dello Stato sono declassate in strade di interesse regionale, con conseguente trasferimento di competenza sulle stesse.

Art. 2.

(Costituzione dell'Ente)

- 1. Le Regioni istituiscono con legge l'Ente regionale autonomo delle strade (ERAS).
- 2. L'ERAS esercita in ambito regionale tutte le funzioni, già di competenza dell'Ente nazionale per le strade, ai sensi della legge 12 agosto 1982, n. 531. Tutte le strutture, mezzi e personale dell'Ente nazionale per le strade sono trasferiti alle regioni di appartenenza dalla data di entrata in vigore della presente legge.
- 3. L'Ente nazionale per le strade, in qualità di organo rappresentativo, con sede in Roma, gestirà la rete autostradale.

Art. 3.

(Organi direttivi)

- 1. L'ERAS di concerto con l'Assessorato regionale al trasporto e viabilità provvede a formare un proprio organo direttivo, che rimane in carica quattro anni, costituito da undici membri rappresentativi di ogni forma di istituzione o assessorato interessato al rilascio della concessione delle opere.
- 2. Il presidente dell'organo direttivo di cui al comma 1 è eletto tra i membri fa-

centi parte del consiglio d'amministrazione dell'ERAS. Il presidente è coadiuvato da due vicepresidenti, eletti nella prima seduta utile del consiglio.

3. La prima seduta dell'organo direttivo è presieduta dal membro più anziano appartenente al consiglio.

Art. 4.

(Affidamenti di coordinamento)

1. L'ERAS, costituito ai sensi degli articoli 2 e 3, dispone il coordinamento e si avvale dell'ausilio di un organo di conferenza
di servizi a cui deve essere sottoposta la
preventiva approvazione per ogni opera che
coinvolga più enti od istituzioni. Le conferenze di servizi sono opportunamente attivate con specifico mandato da parte dei
consigli d'amministrazione degli ERAS interessati.

Art. 5.

(Compiti e prerogative)

1. L'ERAS è autorizzato a:

- a) gestire le strade e la loro manutenzione ordinaria e straordinaria;
- b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e della relativa segnaletica;
- c) costruire nuove strade sia direttamente che in concessione;
- d) vigilare sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllarne la gestione;
- e) curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade;
- f) attuare le leggi ed i regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade, nonchè la tutela del traffico e della segnaletica;
- g) adottare i provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade medesime:

h) effettuare e partecipare a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione.

Art. 6.

(Finanziamenti)

- 1. Il finanziamento degli enti regionali autonomi delle strade è costituito dall'accantonamento di una quota pari all'8 per cento dell'Irpef, applicata sui contribuenti residenti nella regione, i cui proventi confluiranno su un apposito capitolo di spesa predisposto dagli Assessorati regionali al trasporto e viabilità. La percentuale accantonata sarà immediatamente disponibile per effetto di versamenti appositamente effettuati all'atto del versamento dell'IRPEF con arrotondamenti alle lire mille superiori.
- 2. Gli affidamenti finanziari, già impegnati dall'Ente nazionale per le strade per le opere in corso o già approvate alla data di entrata in vigore della presente legge, rimangono invariati.