

N. 715-761-2469-3478-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

(Relatore: **GASTONE SAVIO**)

SULLE

PROPOSTE DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ANGELONI, MENZIETTI, PACETTI, STEFANINI, TESTA ENRICO,
DIGNANI GRIMALDI, FILIPPINI GIOVANNA**

Presentata il 9 luglio 1987

Utilizzazione a titolo gratuito del tratto di autostrada
A-14 compreso tra Rimini e San Salvo

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CIAFARDINI, DI PIETRO, CICERONE, PETROCELLI

Presentata il 9 luglio 1987

Utilizzazione a titolo gratuito per i mezzi pesanti del
tratto di autostrada A-14 compreso tra Rimini e Termoli

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DONATI, ANDREIS, CERUTI, SCALIA, FILIPPINI ROSA,
MATTIOLI, BASSI MONTANARI, SALVOLDI, BOATO***Presentata l'11 marzo 1988*

Divieto di circolazione per i mezzi pesanti sulla strada
statale Adriatica nel tratto Rimini-Termoli

d'iniziativa del deputato CEROFOLINI*Presentata il 21 dicembre 1988*

Utilizzazione a titolo gratuito per i mezzi pesanti del tratto
di autostrada A-10 fra i caselli Genova-Sampierdarena e
Genova-Voltri

Presentata alla Presidenza il 22 maggio 1991

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il provvedimento che ci accingiamo ad esaminare è frutto dell'unificazione di alcune proposte di legge (Atti Camera nn. 715-761-2469-3478) concernenti i problemi connessi alla circolazione dei mezzi pesanti sulla strada statale n. 16 « Adriatica », nonché sul tratto Genova-Cornigliano, corrispondente al tracciato dell'antica via Aurelia.

Per quanto riguarda la questione relativa al corridoio, si deve innanzitutto considerare lo sviluppo socio-economico che ha interessato la fascia adriatica in questi ultimi decenni e conseguentemente la forte crescita dei traffici, sia di merci che di persone. Il traffico così originato,

viene ad aggiungersi a quello regionale, interregionale e di transito con un'alta incidenza di merci e con la sovrapposizione, nel periodo estivo, del traffico turistico.

Di contro, la rete dei trasporti presente in quest'area non si è invece sviluppata con analoga intensità ed oggi risulta estremamente inadeguata creando gravi problemi di mobilità sull'intera fascia adriatica ed in particolare nelle regioni Marche e Abruzzo. A ciò si aggiungono notevoli problemi di pericolo e disagio per le popolazioni dei comuni rivieraschi.

Considerando gli ultimi dati che stimano in 20.000 veicoli leggeri e 2.500

veicoli pesanti i mezzi giornalmente in transito lungo l'arteria in parola, la percorribilità diventa caotica e rischiosa sia per gli automobilisti che per gli abitanti del posto, che sono costretti a vivere in un ambiente inquinato dai rumori e dai gas di scarico di migliaia di automezzi.

Da un'indagine sull'inquinamento atmosferico lungo la strada statale n. 16 nell'ambito di San Benedetto del Tronto, eseguita nel 1987, risulta che senz'altro viene superato annualmente il limite massimo di legge delle particelle sospese; nella stessa relazione tecnica viene inoltre sottolineato che i campionamenti eseguiti in coincidenza dei giorni in cui era in corso lo sciopero degli autotrasportatori hanno permesso di constatare una diminuzione intorno al 50 per cento sia delle particelle sospese, che del biossido di azoto.

Se ne deduce che l'eventuale dirottamento del traffico di automezzi pesanti dalla strada statale n. 16 all'autostrada A-14, porterebbe ad un miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie della popolazione esposta lungo l'arteria, per la quale si è, inoltre, assistito in questi ultimi anni ad un aumento di malattie dell'udito, cardiovascolari, nervose e neurovegetative. A proposito dell'inquinamento acustico si ricorda l'esistenza di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 1991, che, in attuazione dell'articolo 2, comma 14, della legge 8 luglio 1986, n. 349, fissa in 70 *decibel* il limite diurno ed in 60 *decibel* quello notturno di accettabilità del livello di rumore validi per tutto il territorio nazionale. Tali limiti sono certo superati in queste zone.

Qual è, dunque, l'oggetto dell'articolo 1 del testo in esame? Vista l'impossibilità da parte dell'ANAS di attuare in tempi brevi le varianti ai centri abitati, di cui al Piano decennale per la grande viabilità, è previsto temporaneamente il divieto di circolazione ad autotreni, autoarticolati e autosnodati nei due sensi di marcia sulla strada statale n. 16 « Adriatica », nel tratto compreso tra il comune di Rimini ed il comune di Termoli.

Eventuali deroghe al divieto — per i casi di partenza e arrivo ovvero di operazioni di carico e scarico delle merci nella

zona interessata — sono concesse e accertate dalla autorità attraverso la certificazione in possesso degli autotrasportatori.

Il comma 4 stabilisce i termini della convenzione tra lo Stato e le società concessionarie dei tratti autostradali interessati volta a ridurre l'onere economico derivante agli autotrasportatori dal necessario utilizzo in alternativa alla strada statale n. 16, dell'autostrada A-14. L'onere dei pedaggi è infatti ripartito tra lo Stato, le regioni, le province, i comuni interessati e fra gli autotrasportatori. L'articolo successivo — 1-bis — fissa le percentuali di contribuzioni: 40 per cento a carico degli autotrasportatori, 25 per cento alle regioni, 20 per cento alle province, 5 per cento ai comuni interessati. Il restante onere di 7 miliardi per il 1991 — che considerando un onere complessivo di 70 miliardi sempre per il 1991 equivale al 10 per cento — sarà a carico dello Stato.

Prima di concludere, ricordo che la norma suddetta è stata estesa anche alla zona di Cornigliano — sita nel Ponente della città di Genova — che soffre degli stessi problemi. Infatti su tale strada si riversa oltre che il traffico al servizio dei residenti, anche quello delle zone del levante e di quelle centrali del capoluogo dirette a Ponente dove sono ubicati importanti complessi industriali e l'aeroporto. La deviazione, in questo caso, interessa il tratto dell'autostrada A-10 fra i caselli Genova-Sampierdarena e Genova-Voltri.

Per tutte le ragioni suddette si rende necessaria una sollecita approvazione del provvedimento in esame, tenuto conto, fra l'altro, che il contributo degli Enti (60 per cento) fa salvo il principio del pedaggio da pagarsi sulle autostrade. Ciò anche in considerazione di tutti i problemi esposti sia dall'ANAS che dalla società Autostrade SpA in occasione di audizioni svolte il 18 gennaio 1989, presso la IX Commissione e che la temporaneità del provvedimento non crea alcun tipo di precedente nel rapporto tra enti locali e società autostrade.

GASTONE SAVIO, *Relatore.*

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE
(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

« La V Commissione bilancio,

rilevato che l'articolo 1-bis (*) del provvedimento determina oneri, non quantificati, a carico degli enti pubblici territoriali senza indicare i mezzi per farvi fronte, in contrasto quindi con la disposizione di cui all'articolo 27 della legge n. 468 del 1978;

rilevato altresì che la quota di spesa, pari a 7 miliardi, posta a carico dello Stato è coperta utilizzando un accantonamento di fondo speciale le cui disponibilità per il 1991 risultano esaurite;

ESPRIME PARERE CONTRARIO ».

(*) Articolo 2 del testo unificato della Commissione.

TESTO**UNIFICATO DELLA COMMISSIONE**

Disposizioni sulla circolazione dei mezzi pesanti sulla strada statale « Adriatica » e su alcuni tratti delle autostrade A-14 e A-10.

ART. 1.

1. Per motivi di sanità e sicurezza pubblica è fatto divieto di circolazione ad autotreni, autoarticolati ed autosnodati nei due sensi di marcia sulla strada statale n. 16 « adriatica » nel tratto compreso tra il comune di Rimini e il comune di Termoli, nonché nel tratto di viabilità urbana di attraversamento del quartiere di Genova-Cornigliano, inclusi i rispettivi territori comunali.

2. I divieti di cui al comma 1 non operano per il traffico locale ovvero in partenza o in arrivo ovvero per operazioni di carico e scarico di merci nel territorio dei singoli comuni interessati.

3. La ricorrenza dei casi di cui al comma 2 di deroga al divieto è accertata dall'autorità competente attraverso l'esibizione, da parte dei conducenti, di documenti attestanti la residenza, la sede della ditta o società datrice di lavoro e delle bolle di accompagnamento delle merci.

4. Il Ministro dei lavori pubblici individua con proprio decreto i tratti autostradali corrispondenti a quelli di cui al comma 1 e provvede a stipulare apposita convenzione con le società concessionarie delle autostrade di cui trattasi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ponendo a carico dello Stato, delle Regioni, delle Province, dei Comuni interessati e degli autotrasportatori il relativo onere.

ART. 2.

1. L'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 1, valutato in lire 70 miliardi

per l'anno 1991, è a carico nella misura del 40 per cento degli autotrasportatori, nella misura del 25 per cento delle regioni interessate, nella misura del 20 per cento delle province interessate e nella misura del 5 per cento dei comuni interessati. Il restante onere, valutato in lire 7 miliardi per l'anno 1991, è posto a carico dello Stato. Ad esso si fa fronte mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del ministero del tesoro per l'anno 1991 all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento per « somme da corrispondere alle regioni ed ad altri enti in dipendenza dei tributi soppressi nonché per l'acquisizione allo Stato del gettito ILOR ».

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

PROPOSTE DI LEGGE

N. 715

ART. 1.

1. Ai fini della utilizzazione, a titolo gratuito, del tratto di autostrada A-14 compreso tra Rimini e San Salvo, il Ministro dei lavori pubblici provvede a stipulare apposita convenzione con la società concessionaria « Autostrade S.p.A. », entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 2.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si fa fronte, per l'anno 1988, utilizzando dieci miliardi di lire del fondo di tesoreria destinato alla perequazione delle oscillazioni nelle quotazioni dei prezzi dei prodotti petroliferi, istituito con decreto-legge 26 gennaio 1983, n. 13, convertito dalla legge 3 marzo 1983, n. 64.

2. Alla spesa derivante per gli anni 1989 e seguenti si fa fronte mediante corrispondente utilizzo delle maggiori entrate di cui al decreto-legge 31 marzo 1983, n. 88, convertito dalla legge 2 maggio 1983, n. 163.

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

N. 761**ART. 1.**

1. Ai fini della utilizzazione, da parte dei mezzi pesanti, a titolo gratuito, del tratto di autostrada A-14 compreso tra Rimini e Termoli, il Ministro dei lavori pubblici provvede a stipulare apposita convenzione con la società concessionaria « Autostrade S.p.A. », entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 2.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si fa fronte, per l'anno 1987, utilizzando cinque miliardi di lire del fondo di tesoreria destinato alla perequazione delle oscillazioni nelle quotazioni dei prezzi dei prodotti petroliferi, istituito con decreto-legge 26 gennaio 1983, n. 13, convertito dalla legge 3 marzo 1983, n. 64.

2. Alla spesa derivante per gli anni 1988 e seguenti si fa fronte mediante corrispondente utilizzo delle maggiori entrate di cui al decreto-legge 31 marzo 1983, n. 88, convertito dalla legge 2 maggio 1983, n. 163.

3. Le quote gravanti su ciascun anno, a partire dal 1988, saranno indicate dalla legge finanziaria.

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

N. 2469**ART. 1.**

1. Per motivi di sanità e sicurezza pubblica è fatto divieto di circolazione ad autotreni, autoarticolati ed autosnodati nei due sensi di marcia sulla strada Adriatica nel tratto compreso tra il comune di Rimini e il comune di Termoli, inclusi entrambi i territori comunali.

2. Il divieto di cui al comma 1, non opera per il traffico locale ovvero in partenza o in arrivo per operazioni di carico e scarico di merci nel territorio dei singoli comuni interessati.

3. La ricorrenza dei casi di cui al comma 2 di deroga al divieto è accertata dall'autorità attraverso l'esibizione, da parte dei conducenti, di documenti attestanti la residenza, la sede della ditta o società datrice di lavoro, e delle bolle di accompagnamento delle merci.

ART. 2.

1. La violazione del divieto di cui all'articolo 1 comporta la sospensione della patente di guida per un mese, da disporsi da parte del prefetto competente per territorio.

2. In caso di recidiva infrannuale la sospensione della patente viene disposta per un periodo di sei mesi.

N. 3478**ART. 1.**

1. Ai fini della utilizzazione, da parte dei mezzi pesanti, a titolo gratuito, del tratto di autostrada A-14 compreso tra i caselli di Genova-Sampierdarena e Genova-Voltri, il Ministro dei lavori pubblici provvede a stipulare apposita convenzione con la società concessionaria « Autostrade SPA », entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 2.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si fa fronte in parte, per l'anno 1988, prelevando 5 miliardi di lire del fondo di tesoreria destinato alla perequazione delle oscillazioni nelle quotazioni dei prezzi dei prodotti petroliferi, istituito con decreto-legge 26 gennaio 1983, n. 13, convertito dalla legge 3 marzo 1983, n. 64.

2. Alla spesa per gli anni 1988 e seguenti si fa inoltre fronte con le maggiori entrate di cui al decreto-legge 31 marzo 1983, n. 88, convertito dalla legge 2 maggio 1983, n. 163.

3. Le quote gravanti su ciascun anno, a partire dal 1988, saranno indicate dalla legge finanziaria.

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