

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3482

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MERLONI, FORLANI, RINALDI, CIAFFI, FOSCHI, SILVESTRI**

*Presentata il 21 dicembre 1988*

**Potenziamento della rete stradale e autostradale adriatica  
nelle regioni Marche e Abruzzo (corridoio adriatico)**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Sono ormai noti i fattori che hanno da tempo contribuito a rendere molto critica l'utilizzazione del tratto marchigiano della statale n. 16 (Adriatica). Essi, sistematicamente evidenziati da enti locali, organismi economico-sociali, turistici ed imprenditoriali, comunità cittadine, hanno ormai reso la situazione di una tale gravità da non consentire ulteriori rinvii sul piano dell'adozione di misure correttive di medio ma anche di lungo termine.

La gravità dei problemi di circolazione locale, gli attraversamenti dei centri urbani con pesanti conseguenze di congestione urbana e di rischi per la sicurezza, che penalizza i cittadini e rende sempre più complessa la normale attività di trasporto su gomma, non consente ulteriori indugi ed impone interventi radicali ma anche coerenti.

Tali cioè da salvaguardare l'integrità delle arterie principali di collegamento nord-sud, di ottimizzarne le funzioni e di razionalizzare in un nuovo assetto di rete i collegamenti stradali regionali e interregionali, soprattutto di tipo trasversale.

Il potenziamento infrastrutturale del « corridoio adriatico » nel territorio della regione Marche costituisce la prima fase di un intervento teso a realizzare quel largo disegno pianificatorio a dimensione nazionale che dovrebbe rendere equilibrate « domanda » ed « offerta » in termini di spostamenti su gomma, a lungo e medio sviluppo di percorrenza, così come risulta evidenziato nel Piano generale dei trasporti.

Inoltre costituisce un importante progresso nel progetto di realizzazione di un reticolo infrastrutturale a sostegno dello sviluppo regionale, attraverso collega-

menti trasversali e longitudinali, quali il potenziamento della Fano-Grosseto, della strada statale 76, della strada statale 77, della Salaria, della Flaminia e la realizzazione della Pedemontana.

Per quanto riguarda invece la regione Abruzzo il problema oggi più evidente è il completamento e l'integrazione del sistema autostradale regionale all'autostrada Bologna-Taranto, con la conseguente possibilità di attivare circuiti alternativi di traffico.

Il quadro della situazione attuale non consente ampie possibilità di scelta. Le modalità alternative di trasporto sono carenti; la configurazione del sistema costiero non favorisce la realizzazione di nuove infrastrutture; l'attuale organizzazione socio-urbanistica del territorio marchigiano rende scarsamente efficace l'ipotesi di nuove realizzazioni che spostino le principali linee di collegamento verso l'interno. Peraltro non è ipotizzabile la liberalizzazione dell'autostrada Bologna-Bari-Taranto in quanto, pur avendo il vantaggio immediato di fornire un'alternativa gratuita alla SS 16 soprattutto per i veicoli merci, metterebbe in crisi l'unica direttrice di collegamento veloce in senso nord-sud oggi attiva, di fatto paralizzandone le funzioni e producendo una condizione di isolamento delle Marche dal resto della rete nazionale di grande viabilità. Né d'altra parte la ricerca di soluzioni di emergenza può sostituirsi ad un concreto impegno dello Stato che non si limiti a fronteggiare la crisi, ma realizzi la soluzione dei nodi che la generano.

Queste considerazioni solo per affermare che il problema non consente l'uso di scorciatoie, soprattutto perché nell'organizzazione delle grandi reti di comunicazione, di cui l'autostrada Adriatica è parte fondamentale, le esigenze giuste a livello locale e regionale devono conciliarsi con quelle di carattere nazionale nel rispetto di più vincoli di compatibilità. Ma nel contempo le soluzioni devono essere concrete, realizzabili in tempi accettabili e finalizzate ad ottimizzare l'esistente, seppure in una strategia di più

ampio respiro con interventi finalizzati a salvaguardare e potenziare:

l'uso razionale del sistema stradale-autostradale nord-sud in una logica di integrazione con le arterie trasversali;

la specializzazione della funzione della statale n. 16 al servizio dei traffici locali e regionali nonché di quella dell'autostrada per il traffico nazionale di attraversamento;

il miglioramento delle condizioni di accessibilità dell'A-14 ed il relativo potenziamento.

In questa logica la presente proposta di legge prevede l'attuazione di soluzioni tendenti a:

realizzare ampliamenti e varianti sulla statale n. 16 del resto già previste negli strumenti urbanistici locali;

realizzare svincoli mirati per migliorare le condizioni di accessibilità all'autostrada ed in alcuni tratti ampliare a 3 corsie la sede autostradale;

collegare al mare l'A-24 (Roma-L'Aquila-Teramo) attraverso la realizzazione di una bretella che congiunga a nord la stessa A-24 con l'A-14. Ciò avrebbe anche il vantaggio di rappresentare un'importante maglia di integrazione della rete autostradale nazionale.

Per quanto riguarda in particolare il collegamento tra la Bologna-Taranto e la Roma-L'Aquila, la previsione è che tale integrazione avvenga a nord di Grottammare in punto da definire in base alla relativa fattibilità tecnico-economica, e comunque nella zona in cui (a partire da nord) hanno origine le impossibilità di intervento sulle attuali strada statale 16 e A-14.

Il tratto terminale dell'autostrada del Gran Sasso costituirebbe in pratica una variante funzionale della A-14 capace di risolvere sia l'avanzamento più a nord delle destinazioni dirette verso Ancona e provenienti da Roma e sia l'aggiramento della ristretta fascia costiera, sin troppo

impegnata come livello di densità urbanistica.

È naturale che in siffatta ipotesi l'attuale tratto autostradale che corre da Cupra Marittima a Giulianova dovrebbe essere destinato al potenziamento della SS 16, ovviamente liberalizzandolo, mentre il nuovo ramo autostradale potrebbe richiudersi sulla A-14, in corrispondenza della Valle del Tordino (tra Teramo e Giulianova).

La presente proposta di legge prevede uno stanziamento di 2.000 miliardi per la copertura dei costi di realizzazione del progetto, mediante una diversa allocazione dei fondi stanziati per il Piano decennale per la grande viabilità (per un totale di 500 miliardi di lire) e l'iscrizione ad opera del Ministero del tesoro nel bilancio statale di ulteriori 1.000 miliardi di lire.

A tal fine, l'acquisizione di 1.000 miliardi potrà avvenire anche mediante il recupero di fondi non utilizzati, ancorché assegnati ad altri settori di spesa. I residui 500 miliardi di lire saranno a carico della società Autostrade, a fronte dei benefici economici conseguenti alla proroga della concessione al 31 dicembre 2030.

Infine, per rendere più spediti i tempi e le modalità di svolgimento dei lavori, è autorizzato l'affidamento alla società Autostrade della gestione dell'intero progetto, elaborato di intesa tra regioni Marche e Abruzzo, società Autostrade e ANAS, ed autorizzato dal Ministero dei lavori pubblici entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La concessione avverrà entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, mediante atto aggiuntivo alla convenzione in essere tra ANAS e Autostrade SpA.

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### ART. 1.

1. In deroga alle disposizioni di cui all'articolo 18-*bis* del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, il Ministro dei lavori pubblici, quale presidente dell'ANAS, è autorizzato a predisporre, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, e di intesa con le regioni Marche e Abruzzo e con la società Autostrade SpA, un piano articolato di interventi per una soluzione globale e sistemica di riequilibrio infrastrutturale e di riassetto delle reti viarie di Marche e Abruzzo.

### ART. 2.

1. Il piano di cui all'articolo 1 deve prevedere l'ottimizzazione della dotazione infrastrutturale esistente in territorio marchigiano ed il completamento di alcune maglie di rete in territorio abruzzese, attraverso:

*a)* varianti alla strada statale 16 in sede autonoma, compresi gli svincoli con la viabilità ordinaria, e ove possibile in complanare all'autostrada A-14;

*b)* ampliamenti in sede della strada statale 16 sui tratti non propriamente di carattere urbano e per i quali non sono realizzabili tracciati in variante;

*c)* ampliamenti a tre corsie di alcuni tratti autostradali ed integrazione all'A-14 delle principali strade regionali trasversali mediante la realizzazione di nuovi accessi;

*d)* prolungamento dell'autostrada A-24 Roma-L'Aquila con collegamento a mare e interconnessione con l'A-14.

## ART. 3.

1. Per la copertura dei costi del « Progetto per il corridoio adriatico », è disposta un'assegnazione di 2.000 miliardi di lire, 500 miliardi dei quali da reperire tra i fondi a disposizione del Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531, ulteriori 1.000 miliardi di lire da acquisire mediante iscrizione sul bilancio dello Stato da parte del Ministro del tesoro che, a tal fine, potrà anche utilizzare somme stanziare da precedenti leggi di spesa e non utilizzate, ancorché riferite a settori diversi di intervento, e 500 miliardi di lire a carico della società Autostrade SpA.

## ART. 4.

1. La società Autostrade è autorizzata a realizzare l'intero progetto di potenziamento del corridoio adriatico, contribuendo per 500 miliardi di lire, con il beneficio economico derivante alla stessa dalla proroga del periodo di concessione fino al 31 dicembre 2.030.

2. Con apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione, da stipulare entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono concordati tra ANAS e società Autostrade SpA sia i tempi e le modalità degli interventi sia l'ammontare del beneficio economico da destinare alla realizzazione del « Progetto per il corridoio adriatico ».