

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3615

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

RICCIUTI, AIARDI, NENNA D'ANTONIO, CRESCENZI, ARTESE

Presentata il 7 febbraio 1989

**Norme sul nuovo tracciato dell'autostrada adriatica
nelle regioni Abruzzo e Marche**

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'unità proposta di legge presenta una novità nel campo stradale-autostradale in quanto con essa si risolvono razionalmente ed efficacemente i gravosi problemi del traffico che incombono sulla costiera adriatica marchigiana ed abruzzese. Essi vanno risolti con assoluta immediatezza perché hanno raggiunto una gravità non più sopportabile per l'economia locale e nazionale.

È ormai nota a tutti la critica situazione in cui si trova la strada statale n. 16 (Adriatica) nel tratto costiero marchigiano-abruzzese. Essa infatti non è più degna di essere chiamata strada statale di grande comunicazione in quanto altro non è che una intermittenza senza soluzione di continuità di traverse urbane,

con tutte le penalizzazioni ed i rischi che ciò comporta per la fluidità del traffico e la sicurezza dei cittadini.

L'economia della lunga teoria di città e insediamenti urbani sorti nell'ultimo quarto di secolo nella splendida costiera marchigiana-abruzzese, è pesantemente minacciata dalla congestione del traffico. In proposito si ricorda che oltre il 60 per cento del turismo dell'intera regione Abruzzo, si svolge nella tratta costiera Giulianova-Francavilla e che da tale turismo dipende l'economia locale.

Non potendo più considerarsi l'attuale strada statale n. 16 un'arteria di collegamento, il problema va risolto radicalmente arretrando il suo sedime sull'attuale parallelo nastro autostradale dell'A 14 che a sua volta dovrà essere

ricostruito nell'entroterra per tutta la tratta compresa tra Pedaso e Valle del Trigno per uno sviluppo complessivo di chilometri 175.

Come si può osservare nell'allegata cartina, i problemi di collegamento veloce nord-sud vengono risolti con l'arretramento dell'A 14, i collegamenti regionali vengono risolti con lo spostamento della strada statale n. 16 sull'A 14, naturalmente liberalizzata dal pedaggio, e il traffico locale viene risolto con l'attuale strada statale n. 16.

L'autostrada adriatica è e deve restare parte integrante della rete autostradale europea e nazionale e non può essere regionalizzata o addirittura comunalizzata soluzione a cui spesso si è ricorsi nei periodi di maggiore intensità di traffico.

La nuova variante dell'autostrada A 14 oltre ad assicurare egregiamente il collegamento veloce nord-sud, migliora, con mirati svincoli, tutto l'entroterra marchigiano-abruzzese. Basti pensare a quale contributo economico comporterebbe un apposito svincolo autostradale inserito nella zona della val Vibrata che oggi è da considerarsi il più importante insediamento industriale della regione.

Inoltre detta variante completerebbe l'autostrada romana-abruzzese, ora troncata a Teramo, spingendola più a nord, collegandola con l'autostrada A 14 e rendendola così un'efficacissima trasversale dell'Italia centrale che collega le due grandi direttrici di traffico adriatico e tirrenico.

Il proseguimento ed inserimento dell'autostrada A 24, nella rete autostradale nazionale non è più un semplice collegamento limitato alla zona teramana bensì

troverebbe un più vasto raggio di impiego. Non va dimenticato l'impegno tecnico-economico attuato per la realizzazione del collegamento autostradale Teramo-Roma attraverso il grande traforo del Gran Sasso.

Per tutte le considerazioni fatte, si ritiene di poter asserire senza tema di smentita, che la variante autostradale proposta oltre a risolvere i problemi di traffico della costiera marchigiana-abruzzese, offre il grande sviluppo economico, commerciale e industriale dell'entroterra ed un migliore sfruttamento della rete autostradale abruzzese.

La presente proposta di legge prevede una spesa complessiva di 4.000 miliardi di lire per la realizzazione della variante autostradale « Pedaso-Valle del Trigno » per uno sviluppo complessivo di chilometri 175 con relativi svincoli intermedi per allaccio alla viabilità esistente e mirate zone di sviluppo turistico-industriale.

Lo stanziamento dei 4.000 miliardi per la copertura dei costi sarà così reperito: lire 1.000 miliardi quale contributo della società Autostrade SpA con il beneficio economico derivante alla stessa dalla proroga della concessione; lire 1.000 miliardi da reperire tra i fondi a disposizione del piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531; lire 2.000 miliardi a carico del bilancio dello Stato, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro che a tal fine potrà utilizzare somme stanziata da precedenti leggi di spesa e non utilizzate, ancorché riferite a settori diversi di intervento.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, è autorizzato a predisporre, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, d'intesa con le regioni Abruzzo, Marche e con la società Autostrade SpA, un piano globale di miglioramento della viabilità costiera adriatica, nel tratto compreso tra Pedaso e Valle del Trigno, secondo un tracciato di massima riportato nell'allegata cartina, con tutte le ipotesi progettuali di miglioramento che la società Autostrade SpA riterrà opportune in fase di progettazione esecutiva.

ART. 2.

1. Il piano di cui all'articolo 1 prevede il miglioramento della viabilità esistente mediante arretramento dell'A 14 con conseguente liberalizzazione dell'attuale tracciato autostradale costiero compreso da Pedaso e Valle del Trigno nonché il collegamento della variante con le autostrade « Romane-Abruzzesi » (A 24 - A 25) che costituiscono l'unica valida trasversale Adriatico-Tirreno dell'Italia centrale.

ART. 3.

1. La società Autostrade SpA è autorizzata a realizzare il progetto esecutivo della variante di cui all'articolo 1 con il beneficio economico derivante alla stessa dalla proroga di concessione fino al 31 dicembre 2030.

ART. 4.

1. La spesa complessiva prevista, per la variante « Pedaso-Valle del Trigno » della lunghezza di chilometri 175 con re-

lativi svincoli intermedi per allaccio alla viabilità esistente, è di 4.000 miliardi di lire da reperire: 1.000 miliardi quale contributo della società Autostrade SpA con il beneficio economico derivante alla stessa dalla proroga di concessione di cui all'articolo 3; 1.000 miliardi da reperire tra i fondi a disposizione del piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531; 2.000 miliardi a carico del bilancio dello Stato, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro che a tal fine potrà utilizzare somme stanziare da precedenti leggi di spesa e non utilizzate, ancorché riferite a settori diversi di intervento.

ART. 5.


1. L'ANAS è autorizzata, mediante atto aggiuntivo alla vigente convenzione, alla definizione dei rapporti con la società Autostrade SpA, derivanti dalla presente legge.


ALLEGATO


X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

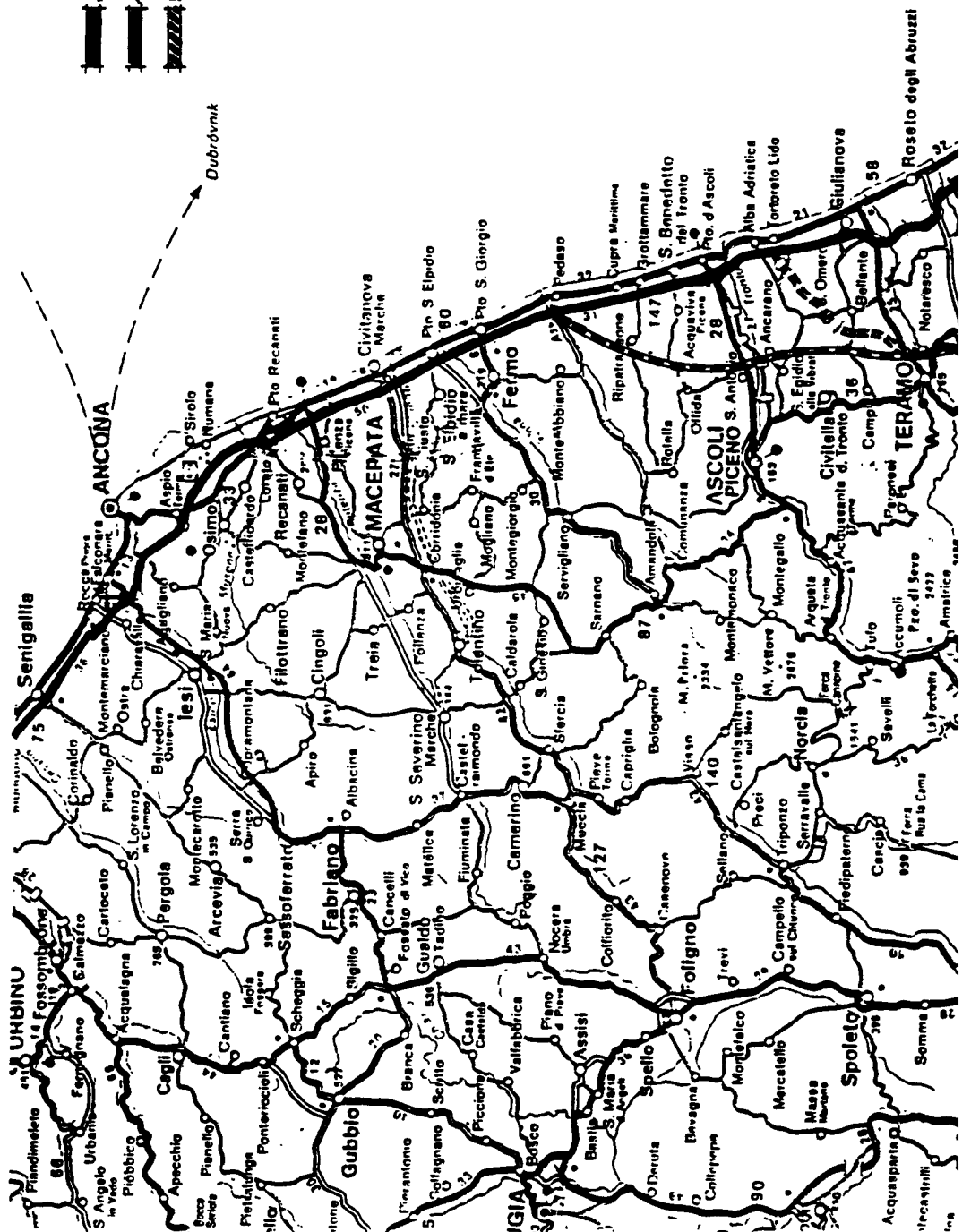
ALLEGATO
(articolo 1)

LEGENDA

 **AUTOSTRADA ROMANA ED ABRUZZESI**

 **AUTOSTRADA A14**

 **VARIANTE A14**



— Spht

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

