

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3628

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

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

Presentata il 9 febbraio 1989

**Collegamento dell'autostrada A25 Roma-Teramo con
l'autostrada A14 – Adriatica – e potenziamento della
rete viaria adriatica dell'Abruzzo e delle Marche**

ONOREVOLI COLLEGHI! — È ormai in via di ultimazione l'autostrada Roma-Teramo. Il prossimo mese di aprile sarà aperto al traffico l'ultimo tratto Villavomano-Teramo, mentre non vi è ancora alcun progetto serio per il suo collegamento con l'autostrada Adriatica. Il traffico già molto intenso, che raccoglie l'A25, soprattutto nei mesi estivi, nei fine settimana, e nei periodi di vacanze invernali è destinato ad aumentare con l'apertura della seconda canna del traforo del Gran Sasso e con l'ultimazione dei lavori di raddoppio, che consentiranno anche il transito delle merci.

Già ora alla fine dell'autostrada si formano file interminabili di automobili,

non essendovi un collegamento adeguato, dopo Teramo, con l'A14.

Né si può mortificare il ruolo della nuova arteria lasciandola morire a Teramo, mentre è stata concepita come una direttrice di grande traffico tra Roma, l'Abruzzo, le Marche, la Romagna, il Veneto occidentale e i paesi dell'est, e come valida alternativa all'autostrada Bologna-Firenze-Roma, che ha gravissimi problemi di ingorghi, soprattutto nel tratto appenninico.

Solo collegandola con l'A14 la nostra autostrada potrà diventare uno strumento formidabile per lo sviluppo e il progresso delle regioni Abruzzo e Marche e delle altre regioni adriatiche del nord e assicu-

rare uno dei collegamenti trasversali più importanti della nostra penisola.

L'aggancio alla A14 dovrebbe avvenire a nord di Grottammare. Con una piccola bretella di pochi chilometri sarà collegata anche ad Alba Adriatica. Questo tratto di autostrada Teramo-Grottammare opportunamente collegato con l'A14 al casello di Montesilvano assolverà anche ad un'altra importantissima indispensabile funzione, quella di rendere possibile, in modo definitivo, la deviazione del traffico pesante della strada statale 16 all'autostrada A14 nel tratto Montesilvano-Grottammare, che diventerebbe autostrada aperta senza pedaggio. Lo stesso avverrà nei tratti Francavilla-S. Vito e Val di Sangro-Trigno, una volta costruita la variante all'A14 anche in quella zona. È a tutti noto il disagio delle popolazioni della costa abruzzese e marchigiana a causa del traffico pesante che rende impossibile il traffico sulla strada statale 16 nei numerosi centri abitati. Il pericolo frequente di grossi incidenti, l'inquinamento acustico e atmosferico ha costretto gli amministratori di queste cittadine a ricorrere ai gravi noti provvedimenti di chiusura al traffico dei mezzi pesanti in lunghi tratti della strada statale, creando situazioni di grave disagio per gli autotrasportatori che, a causa della crisi del settore, non sono in grado di pagare il pedaggio dell'autostrada, che aggraverebbe i costi dei trasporti compromettendo la situazione, assai precaria, di una miriade di piccoli padroncini.

L'autostrada Adriatica, d'altra parte, non può accogliere tutto il traffico pesante che si svolge tra nord e sud e che all'80 per cento viene effettuato su gomma. In attesa che si possa operare il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, valorizzando vie già esistenti e riscoprendo vie antiche, oggi completamente abbandonate, è necessario salvaguardarne la funzione di via di trasporto rapida tra l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale. In un progetto completo, de-

finitivo, razionale del trasporto, che richiede enormi risorse finanziarie e tempi assai lunghi, dovranno essere previste varianti alla strada statale 16 per tutti i centri costieri attraversati, la costruzione di una nuova autostrada transcollinare che vada da Foggia a Forlì e colleghi direttamente tutti i capoluoghi di provincia e le città più importanti delle regioni attraversate, la realizzazione di una nuova linea ferroviaria sullo stesso percorso con il ruolo preminente di trasporto veloce delle merci. In questa ottica bisognerà riconsiderare anche il ruolo del mare Adriatico come via di comunicazione e di trasporto.

In questo momento però la liberalizzazione completa dell'A14 metterebbe in crisi l'unico collegamento veloce esistente tra l'Italia settentrionale e l'Italia meridionale, isolerebbe le regioni adriatiche dalla rete nazionale della grande viabilità e inciderebbe in modo negativo sia sull'organizzazione che sul costo del trasporto merci, sia anche sul trasporto dei passeggeri. Tanto più che allo stato delle cose non esistono valide alternative ad essa. Infatti su questo tratto, per la natura difficile dei luoghi, non sono in costruzione le terze corsie né sono previste.

Le varianti alla strada statale 16 per evitare gli abitati di Francavilla, di Montesilvano, della Marina di Città S. Angelo, di Silvi e di Roseto, già progettate e in parte finanziate, andranno ad eliminare gli inconvenienti esistenti. Occorre però accelerare al massimo il completamento del finanziamento che trova copertura in questa legge e dare inizio ai lavori.

Il costo di quest'opera è previsto in lire 3.000 miliardi la cui copertura può essere realizzata: per lire 1.000 miliardi mediante una diversa allocazione dei fondi stanziati per la grande viabilità; con l'iscrizione in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, di lire 1.000 miliardi; per 1.000 miliardi di lire a carico della Società autostrade.

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, la Società autostrade SpA è autorizzata a realizzare il prolungamento dell'autostrada Roma-Teramo mediante la costruzione del tratto Teramo-Grottammare, a nord, del tratto Teramo-Montesilvano, a sud, la realizzazione delle varianti dell'attuale « A14 » nei tratti Francavilla-S. Vito, e Val di Sangro-Trigno.

2. Una volta completata e aperta al traffico l'opera di cui al comma 1, gli attuali corrispondenti tratti dell'autostrada saranno liberalizzati e consegnati all'ANAS.

3. L'ANAS è autorizzata a realizzare varianti e ampliamenti alla strada statale n. 16, nonché integrazioni del sistema stradale delle regioni Abruzzo e Marche, sulla base di un piano articolato di interventi finalizzati al riordino, alla sistemazione e al potenziamento della rete viaria delle due regioni.

ART. 2.

1. Alla Società autostrade, che è autorizzata a realizzare tutte le opere autostradali previste dalla presente legge, è accordata, a pareggio dell'onere di lire 1.000 miliardi a suo carico, la proroga, fino al 31 dicembre del 2030, del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385, come già prorogato dall'articolo 13 della legge 12 agosto 1982, n. 531.

ART. 3.

1. Con apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione da stipularsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono concordate tra l'ANAS e la Società autostrade SpA le percentuali convenzionali di attribuzione del beneficio economico conseguito dal bilancio di dette società, per effetto della proroga del periodo di concessione disposta dall'articolo 2.

ART. 4.

1. Per la copertura dei costi per la realizzazione delle opere previste all'articolo 1 è disposta una assegnazione di lire 3.000 miliardi, di cui lire 1.000 miliardi a carico dei 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 1.000 miliardi mediante iscrizione in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e lire 1.000 miliardi a carico del bilancio della Società autostrade SpA.