

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1413

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PETROCELLI, SAVIO, DI PIETRO, GIORDANO ANGELINI,
MACCHERONI, ENRICO TESTA, GRILLI, SILVIO MANTO-
VANI, ENNIO GRASSI, MELILLA, STANISCIÀ, CALZOLAIO,
SANGUINETI, CESETTI**

Norme per l'utilizzazione a tariffa agevolata del tratto di autostrada A-14 da Rimini a Termoli e del tratto di autostrada A-10 dal casello Genova-Sampierdarena a Genova-Voltri

Presentata il 29 luglio 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'interruzione della X legislatura non ha consentito l'approvazione del testo unificato, approvato in sede referente per l'Aula dalla IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) nella seduta del 15 maggio 1991, relativo all'utilizzazione a titolo parzialmente gratuito del tratto di autostrada A-14 che va da Rimini a Termoli e del tratto di autostrada A-10 fra i caselli Genova-Sampierdarena e Genova-Voltri.

Come ricorderete su tale argomento furono presentate quattro proposte di legge: Angeloni ed altri (715), Ciafardini ed altri (761), Donati ed altri (2469), e Cerofolini (3478); tenuto conto delle con-

nessioni fra le diverse proposte l'esame venne abbinato e il relatore onorevole Gastone Savio, dopo numerose sedute, portò a conclusione un nuovo testo che, pur destando perplessità e resistenze, riuscì a concludere positivamente l'iter in sede referente con il parere favorevole del Governo, espresso dal Sottosegretario, onorevole Francesco Curci.

Alcune difficoltà nacquero successivamente in merito alle modalità e ai criteri per la copertura finanziaria.

Con l'inizio della XI legislatura si ripropone l'importanza di questo provvedimento perché la situazione, in particolare sulla statale 16 e nei numerosi centri ur-

bani che attraversa, è notevolmente peggiorata: sono aumentati gli incidenti mortali; l'inquinamento acustico produce malattie all'udito, cardiovascolari, nervose e neurovegetative; l'inquinamento atmosferico, dovuto alla polvere, agli ossidi di azoto, di zolfo e di carbonio provoca effetti dannosi sull'apparato respiratorio; le stesse città sono assediate dai TIR e ne risentono negativamente il commercio e il turismo locale.

A fronte di tale insostenibile situazione si sono moltiplicate le iniziative dei comitati, dei gruppi ambientalisti, delle associazioni, dei sindaci, delle regioni, delle province ed anche da parte degli autotrasportatori, i quali chiedono a gran voce di incentivare lo spostamento del traffico pesante dalla strada statale n. 16 all'A-14, per motivi di sanità e sicurezza pubblica.

I benefici dovuti alla deviazione del traffico pesante sull'A-14 si sono potuti già apprezzare a seguito dell'emanazione di una circolare, in data 16 febbraio 1990, da parte del Ministro dei lavori pubblici e diretta ai prefetti delle province di Forlì, Pesaro-Urbino, Ancona, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Pescara, Chieti e Campobasso contenente una direttiva che autorizza i suddetti a sospendere la circolazione degli autoveicoli di peso superiore a 7,5 tonnellate sulla strada statale n. 16, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (codice della strada). La direttiva aveva efficacia fino al 31 dicembre 1990, con possibilità di proroga, fino a quando non fossero stati effettuati quegli interventi di carattere infrastrutturale che dovevano alleggerire la circolazione su alcuni tratti della statale n. 16. Con questa soluzione il Governo intese fornire un rimedio temporaneo ad un problema che ha senza dub-

bio caratteri di urgenza, ma che richiede una soluzione di più ampio respiro in attesa che maturino nuove decisioni che portino al riequilibrio del trasporto merci, attraverso una politica che privilegi il trasporto alternativo su rotaia e marittimo. Riteniamo che altre proposte di decongestionamento, come nuove autostrade e circonvallazioni avveniristiche, non solo sono più costose, ma provocherebbero ulteriori danni ambientali e un forte impatto con il territorio, tale da modificare le caratteristiche paesaggistiche dell'area costiera.

Onorevoli Colleghi! Non siamo i soli ad essere convinti che il problema dell'Adriatico da noi sollevato è del tutto peculiare rispetto ad altre situazioni simili, ma qui la situazione ha una sua ben definita specificità e gravità, perciò è pienamente giustificata la riproposizione e l'approvazione di una apposita proposta di legge. Ciò è doveroso da parte nostra in quanto le popolazioni interessate e le amministrazioni comunali non capirebbero come mai l'autostrada è sottoutilizzata, mentre la strada Adriatica è diventata una vera e propria «arteria urbana» che altera la vita comunitaria, l'ambiente e l'economia locale.

Al fine di facilitare l'iter della presente proposta, sulla quale chiediamo il vostro consenso, abbiamo ripresentato integralmente il testo unificato approvato dalla IX Commissione nella precedente legislatura, in modo da usufruire della disposizione dell'articolo 107 del Regolamento, che prevede procedure abbreviate per i testi dei progetti di legge già esaminati nella passata legislatura. Naturalmente rinviando al dibattito parlamentare e al confronto con il Governo la valutazione di apportare eventuali modifiche migliorative.

PROPOSTA DI LEGGE

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 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 1992, farà carico nella misura del 40 per cento agli autotrasportatori, nella misura del 25 per cento alle regioni interessate, nella misura del 20 per cento alle

province interessate e nella misura del 5 per cento ai comuni interessati. Il restante onere, valutato in lire 7 miliardi per l'anno 1992 è posto a carico del bilancio dello Stato e ad esso si provvede a carico del capitolo 8405 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il medesimo anno.