

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1865

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato GIANMARCO MANCINI

Riconoscimento come raccordo autostradale senza pedaggio  
della variante A-12 nel tratto Lucca-Viareggio

*Presentata il 10 novembre 1992*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il problema della viabilità stradale nella piana di Lucca e Montecatini ha assunto proporzioni di una « magnitudine » tale da richiedere urgenti interventi per alleviare gli insostenibili disagi del traffico ivi presente.

La viabilità stradale in questa pianura, per mancanza di alternative, è costretta infatti ad accogliere e smaltire buona parte del traffico proveniente da un'area metropolitana che comprende le città di Firenze, Prato, Pistoia, Lucca, il comprensorio del cuoio (Fucecchio, Santa Croce, Castelfranco, Val di Nievole) e inoltre Montecatini e Pescia.

Si tratta di un'area ad elevatissima concentrazione abitativa ed industriale con una superficie di 1000 chilometri quadrati, in cui risiedono due milioni di

abitanti e circolano quasi 1.800.000 veicoli leggeri e pesanti. Al momento il collegamento tra quest'area e le vie di transito costiero in direzione Nord-Sud (S.S. Aurelia, autostrada Livorno-Genova), è affidato principalmente all'autostrada Firenze-Mare (A11) che all'altezza di Lucca si biforca in due tronchi: Lucca-Migliarino e Lucca-Viareggio (A12).

Il tronco Lucca-Viareggio denominato « la bretella » è stato aperto al traffico nel 1973, ha una lunghezza di 21,150 Km ed un casello di esazione posto a Lucca San Donato; a Massarosa, si trova uno svincolo di uscita.

Si tratta di un'opera stradale tecnologicamente obsoleta, non dotata di corsie di emergenza e che non possiede nemmeno i requisiti di superstrada per larghezza, sicurezza e velocità di scorrimento.

La bretella, relativamente alla sicurezza, occupa il quarto posto, nella graduatoria negativa delle autostrade italiane più soggette ad incidenti. I tempi di percorrenza, soprattutto nei periodi estivi di grande movimento turistico, possono arrivare alle due-tre ore. Rapportando questo valore ai venti chilometri di lunghezza del tratto, si ottiene una velocità di scorrimento compresa tra i 6 e i 10 chilometri all'ora. Tali valori corrispondono a quelli del traffico urbano di città ad alta densità abitativa. La sola alternativa per l'utente che non intende affrontare i disagi della bretella è costituita dalla strada provinciale che collega Lucca con Viareggio e Pietrasanta, rimasta come era ottanta anni or sono e che non ha mai beneficiato di alcun allargamento o di altri miglioramenti. A causa delle urbanizzazioni attuate nell'area, questa arteria assume un sempre più marcato carattere di strada intercomunale con incroci, deviazioni e tutti gli altri impedimenti al traffico caratteristici della viabilità urbana. Queste condizioni comportano uno stato di congestione lungo tutto l'itinerario e ne inficia pesantemente la scorrevolezza.

Tra Lucca e la costiera Versiliese il traffico risulta così strozzato.

Questa limitazione pregiudica enormemente sia gli utenti (soprattutto i pendolari) in termini di percorrenza, consumi di combustibile ed usura degli automezzi; sia la possibilità di una soddisfacente interazione della zona Lucca-Viareggio con l'area Prato-Firenze, dinanzi indicata.

Alcuni osservatori potrebbero obiettare che questa strozzatura non è la sola e che praticamente tutte le zone di confine dell'area metropolitana fiorentina soffrono di situazioni analoghe. Per ovviare a queste limitazioni la Società autostrade ha diversi programmi tra i quali giova ricordare l'interconnessione tra l'A1 e la A11, il rifacimento dello svincolo di Prato Est, eccetera.

Questi miglioramenti quando saranno realizzati non faranno altro che aumentare la richiesta di mobilità sia sulla A11 (attualmente di circa 40.000 autoveicoli medi al giorno) che sulla A12 (la bretella

con 25.000 veicoli medi al giorno), realizzando così un'insostenibile aggravio del traffico su quest'ultima.

Il declassamento della bretella da autostrada a raccordo autostradale senza pagamento di pedaggio appare come l'unico provvedimento in grado di sortire immediati e benefici effetti sulla viabilità di tutte le aree interessate.

Questo declassamento consentirà l'eliminazione del casello di Lucca San Donato, che rappresenta l'ostacolo maggiore al traffico ed è responsabile di buona parte dei tempi morti che si registrano nella percorrenza autostradale da Lucca a Viareggio e viceversa.

È necessario ripetere in questa sede che la conseguenza più negativa di questi tempi morti, dal punto di vista socio-economico, è rappresentata da inutili consumi di carburante, accumulo di gas di scarico, usura dei motori e stress dei conducenti. In termini di costo diretto per gli utenti, tutti questi elementi rappresentano un'onere senz'altro superiore al prezzo del pedaggio richiesto.

Occorre poi ricordare che la bretella, aperta al traffico all'inizio del 1973, nei suoi quasi vent'anni d'esercizio, sia sotto il profilo macro-economico sia dal punto di vista del rapporto benefici-costi, ha già ampiamente ripagato il costo di investimento iniziale.

Ad ogni buon conto si ritiene di rispettare i termini della concessione (in scadenza nell'anno 2002) ed imporre agli utenti un pedaggio che assicuri risorse sufficienti alla manutenzione ordinaria e straordinaria del tratto in questione. A tal riguardo adottando parametri prudenti e comunemente accettati, si possono ventilare costi di manutenzione annuali dell'ordine dei 60/65 milioni di lire al chilometro.

Infine è necessario ricordare che il declassamento della bretella a raccordo autostradale senza pagamento di pedaggio segue gli stessi criteri ed orientamenti generali che sono stati ritenuti validi in altri casi come ad esempio quelli di Sicignano Scalo-Potenza, Siena-Firenze, Salerno-Avellino, Bettolle-Perugia, Ferrara-Porto Garibaldi.

Con la presente proposta di legge pertanto si dispone che il Ministro dei lavori pubblici, con proprio decreto, riconosca il tratto autostradale in oggetto come raccordo autostradale senza pedaggio in base al primo e secondo comma dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni, con conseguente eliminazione della barriera esistente e di quelle che alla stessa data fossero in corso di realizzazione, ripristinando lo stato originario dei siti. Si prevede inoltre che, in via transitoria, fino alla data di scadenza della concessione, il pagamento del pedaggio debba avvenire mediante acquisto, da parte dei soggetti interessati, di tessere al portatore comprovanti l'avvenuto pagamento del pedaggio stesso.

Il testo proposto si compone di sette articoli.

Con l'articolo 1 il Ministro dei lavori pubblici riconosce, con proprio decreto, l'autostrada in oggetto come « raccordo

autostradale senza pedaggio » in base ai commi primo e secondo dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729. L'articolo 2 stabilisce che in via transitoria, dalla data di entrata in vigore della legge alla data di scadenza della concessione accordata alla società gerente il tratto, si proceda al pagamento del pedaggio tramite tessere al portatore suddivise per tariffa a seconda della categoria dei veicoli e della validità temporale. L'articolo 3 stabilisce che le tessere rilasciate per i veicoli appartenenti alla classe con tariffa più elevata abilitino al transito anche quelli di categoria inferiore.

Con l'articolo 4 si esentano i motoveicoli dal pagamento del pedaggio. Gli articoli 5 e 6 prevedono il controllo da parte degli organi di polizia e i punti vendita delle tessere.

L'articolo 7 infine stabilisce le sanzioni per chi circola senza tessera o con tessera non valida per il veicolo condotto.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Alla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei lavori pubblici, con proprio decreto, riconosce l'autostrada A-12 Lucca-Viareggio, denominata « la bretella », come raccordo autostradale senza pedaggio ai sensi dei commi primo e secondo dell'articolo 13 della legge 24 luglio 1961, n. 729, come modificata dalla legge 19 ottobre 1965, n. 1197.

2. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la barriera di esazione del pedaggio dell'autostrada A-12 Lucca-Viareggio, posta a S. Donato, è soppressa.

## ART. 2.

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge e fino alla scadenza della concessione di esercizio, i conducenti dei veicoli circolanti sull'autostrada A-12 devono essere muniti di tessera comprovante l'avvenuto pagamento del pedaggio.

2. L'importo del pedaggio di cui al comma 1 è fissato in:

a) durata annuale:

1) lire 150.000 per le vetture e gli altri veicoli di cui alle lettere a), b), c), d) del primo comma dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959 n. 393;

2) lire 262.000 per gli autocarri di cui alla lettera d) del primo comma dell'articolo 26 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

3) lire 300.000 per gli autotreni e gli altri veicoli di cui alle lettere e), f), g), h), i) del primo comma dell'articolo 26 del ci-

tato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

4) lire 37.000 per i rimorchi di cui al primo comma dell'articolo 28 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 3 della legge 10 febbraio 1982, n. 38;

b) durata semestrale: la metà degli importi annuali di cui alla lettera a);

c) durata mensile: un dodicesimo degli importi annuali di cui alla lettera a);

d) durata settimanale: un cinquantesimo degli importi annuali di cui alla lettera a).

3. Le tessere comprovanti il pagamento del pedaggio di cui al comma 1 sono al portatore. Il Ministro dei lavori pubblici emana le norme occorrenti alla predisposizione delle tessere.

#### ART. 3.

1. Le tessere rilasciate per la circolazione dei veicoli di cui alle lettere e), f), g), h), i) del primo comma dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, abilitano al transito anche i veicoli di cui alle lettere a), b), c), d), l) del citato primo comma dello stesso articolo. La tessera rilasciata per i veicoli di cui alla lettera d) del primo comma del citato articolo 26 abilita al transito anche i veicoli di cui alle lettere a), b), c) ed l) del primo comma del medesimo articolo.

#### ART. 4.

1. I motoveicoli di cui alle lettere a), b), c), d) dell'articolo 25 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono esentati dal pagamento del pedaggio ai sensi della presente legge.

## ART. 5.

1. I controlli sull'osservanza dell'applicazione delle norme previste dalla presente legge sono eseguiti dalla polizia stradale nelle aree di pertinenza autostradale e sulle rampe di uscita dell'autostrada stessa.

## ART. 6.

1. La società concessionaria dell'autostrada A-12 pone in vendita le tessere di cui all'articolo 2 in punti predisposti a cura della società stessa, oppure avvalendosi di esercizi commerciali esistenti in aree di pertinenza autostradale.

## ART. 7.

1. Il conducente che circola sul raccordo autostradale di cui al comma 1 dell'articolo 1 sprovvisto di tessera valida, ovvero munito di tessera rilasciata per un veicolo di categoria diversa da quello condotto, al di fuori dei casi previsti dall'articolo 3, è punito con una sanzione pecuniaria pari a due volte l'importo del pedaggio annuale dovuto per il veicolo condotto ai sensi del comma 2 dell'articolo 2.