

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1656}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RAPAGNÀ, PANNELLA, ELIO VITO, TARADASH,
CICCIOMESSERE, BONINO**

Divieto di circolazione per i mezzi pesanti sulla strada statale n. 16 (Adriatica) nel tratto Rimini-Termoli

Presentata il 1° ottobre 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — È ormai nota a tutto il Paese l'insostenibile situazione del traffico sulla strada statale n. 16, nel tratto compreso tra Rimini e Termoli, gravato da un eccezionale sovraccarico di Tir.

Da più di un decennio singole associazioni e poi, sempre più numerosi, cittadini e associazioni riuniti nei comitati « Straffichiamoci », « Città per vivere », « Cassandra » e in comitati unitari, comprensivi anche di enti locali, conducono una serrata lotta per la difesa del diritto alla salute, ogni giorno minacciata dalla altissima percentuale di incidenti, di mortalità e dai livelli di inquinamento acustico e atmosferico, oltre i limiti di sicurezza e di legge.

Sono infatti in costante aumento le malattie a carico dell'apparato respirato-

rio, le malattie dell'udito, cardiovascolari, nervose e neurovegetative che colpiscono gli abitanti della costa adriatica.

Rilevanti sono i costi sociali prodotti da tale situazione: pesanti costi aggiuntivi per la sanità e per il traffico stesso caotico e ostacolato.

La voce dei cittadini, delle associazioni, dei comitati, dei comuni e delle regioni interessate è giunta in quest'Aula già nel corso della IX legislatura, mediante le prime due proposte di legge, una di iniziativa del deputato Guerrini ed altri, « Utilizzazione a titolo gratuito del tratto d'autostrada A-14 compreso tra Rimini e San Salvo » (atto Camera n. 217), l'altra d'iniziativa del consiglio regionale delle Marche, « Provvedimenti per la deviazione del traffico pesante dalla strada

statale n. 16 all'autostrada A-14 nel territorio delle Marche » (atto Camera n. 422).

La Commissione lavori pubblici della Camera iniziò l'esame delle suddette proposte e il relatore valutò positivamente una sperimentazione della liberalizzazione della A-14 per il tratto compreso tra Rimini e San Salvo per un periodo di tre anni, come arco di tempo necessario per studiare e verificare soluzioni a regime, ma la fine anticipata della IX legislatura non consentì la conclusione dell'esame delle suddette proposte di legge.

Nel corso della X legislatura furono presentate nuove proposte:

la prima, d'iniziativa Angeloni ed altri, il 9 luglio 1987 (atto Camera n. 715), « Utilizzazione a titolo gratuito del tratto di autostrada A-14 compreso tra Rimini e San Salvo »;

la seconda, d'iniziativa dei deputati Ciafardini, Di Pietro, Cicerone e Petrocelli, il 9 luglio 1987 (atto Camera n. 761), « Utilizzazione a titolo gratuito per i mezzi pesanti del tratto di autostrada A-14 tra Rimini e Termoli »;

la terza, d'iniziativa Donati ed altri, l'11 marzo 1988 (atto Camera n. 2469) « Divieto di circolazione per i mezzi pesanti sulla strada statale adriatica nel tratto Rimini-Termoli ».

Queste proposte furono esaminate dalla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni, la quale elaborò un testo unificato presentato alla presidenza il 22 maggio 1991, relatore l'onorevole Gastone Savio, dal titolo: « Disposizioni sulla circolazione dei mezzi pesanti sulla strada statale adriatica e su alcuni tratti delle autostrade A-14 e A-10 ».

Il nuovo testo prevedeva la salvaguardia del principio del pedaggio da pagarsi sulle autostrade e la seguente ripartizione dell'onere valutato in lire 70 miliardi: 40 per cento a carico degli autotrasportatori, 25 per cento a carico delle regioni interessate, 20 per cento a carico delle province, 5 per cento a carico dei comuni e solo il restante 10 per cento a carico dello Stato.

Ma il testo unificato veniva bloccato dal parere contrario della Commissione bilancio il 7 maggio 1991, in quanto il Ministro Prandini non aveva ritenuto opportuno garantire la copertura finanziaria (la modesta cifra di lire 7 miliardi per il 1991). Pertanto il grave problema non veniva risolto ed è andato via via aggravandosi.

Sono quindi tornate attuali alcune proposte tendenti alla realizzazione di varianti e di circonvallazioni in particolare per alcuni centri abitati più invivibili: Francavilla, Pescara, Montesilvano, Roseto degli Abruzzi, ma tali interventi, costosissimi oltretutto parziali e limitati ai centri menzionati, prevedono tempi lunghi di realizzazione; pertanto la soluzione immediata e liberatoria per tutti i centri della fascia costiera da Rimini a Termoli resta quella di vietare il transito dei mezzi pesanti sulla strada statale n. 16, deviandolo sulla parallela e vicina A-14.

Tale soluzione è stata adottata già dal 1979 dalle regioni Marche, Abruzzo e Molise, per alcune settimane estive, onde salvaguardare, almeno in parte, l'attività turistico-balneare. Ma permanendo tutto l'anno gravissima la condizione igienico-sanitaria della popolazione residente nei centri rivieraschi, alcuni comuni abruzzesi e marchigiani (Fermo, S. Benedetto, Giulianova, Roseto, Silvi, Montesilvano, Città Sant'Angelo, Francavilla) hanno emanato a partire dal 1989 ordinanze di divieto di transito per i mezzi pesanti. Non è però possibile far rispettare tali ordinanze per la scarsità dei mezzi e degli uomini a disposizione degli enti locali e per lo scarso impegno da parte delle prefetture interessate, ad eccezione di quella di Teramo, la quale fornisce pattuglie di vigilanza, dalle ore 20 alle ore 24, nel tratto Giulianova-Pineto, in corrispondenza degli svincoli autostradali, con enorme beneficio del solo centro cittadino di Roseto, il quale fruisce anche della presenza di posti di blocco effettuati giornalmente fino alle ore 24 dai locali vigili urbani.

Ovviamente da mezzanotte in poi non si può circolare, non si può dormire neanche a Roseto, tale e tanta è la massa

di Tir che invadono il centro abitato come due interminabili treni che procedono nei due sensi di marcia ininterrottamente, a cento metri dal mare, a cinquanta metri dalla ferrovia, a quattro chilometri dall'autostrada. Quale scempio di risorse! Urge pertanto una soluzione definitiva, oltre le misure parziali, rivelatesi inadeguate. Una soluzione definitiva che vada oltre i provvedimenti a carattere stagionale i quali neanche risolvono il problema del turismo a causa della loro breve durata (2-3 settimane), nel contempo però mortificano il diritto alla salute dei cittadini residenti facendo intravedere la soluzione possibile che viene loro negata. Urge una soluzione definitiva perché si fa sempre più grave la condizione igienico-sanitaria (i danni alla salute si cumulano) ma anche perché a partire dalla emanazione delle ordinanze dei sindaci (sacrosante perché la tutela della salute dei cittadini è il primo dovere dei sindaci) è sorta una nuova questione, gravissima sul piano civile: per tanti cittadini non è più possibile tollerare il mancato rispetto di tali ordinanze. Essi non possono rassegnarsi di fronte allo spettacolo quotidiano di ordinanze evase, a costo di subire denunce per via delle forme di lotta adottate: il famoso sciopero del pedone, attraversamento continuo delle strisce pedonali, mettersi davanti ai Tir abusivi.

A dire il vero a causa di questa giusta non rassegnazione alcuni di noi hanno rischiato qualcosa di più delle denunce: minacce di morte, rischio di essere schiacciati da ruote oltremodo pesanti. Con il nostro progetto intendiamo ripresentare

il testo approvato in Commissione trasporti nella X legislatura e nello stesso tempo aggirare l'ostacolo della copertura finanziaria, dando la possibilità alle regioni Abruzzo, Marche e Molise ed agli enti locali interessati di stipulare apposite convenzioni con la società concessionaria della A-14 e di stabilire eventuali agevolazioni per gli autotrasportatori. L'utilizzo dei tratti autostradali da parte dei mezzi pesanti rappresenta, anche a tariffa ridotta, un maggiore introito per le società concessionarie, una diminuzione degli alti costi per gli autotrasportatori e nessun esborso da parte dell'erario statale in quanto, a differenza delle precedenti proposte, i costi relativi ad eventuali riduzioni del pedaggio autostradale non verrebbero coperti dal bilancio dello Stato ma assunti percentualmente sui bilanci delle regioni, delle province, dei comuni e di altri enti interessati alla soluzione del grave problema.

Non possiamo rassegnarci perché la nostra salute è insidiata ogni giorno, riteniamo di aver diritto ad abitare in città vivibili: le nostre città per vivere, non per morire! Non possiamo rassegnarci anche perché troppo grave è il messaggio derivante dall'evasione delle ordinanze dei sindaci. Forse che la legge non è uguale per tutti? Le ordinanze possono non essere rispettate? Il diritto alla salute può essere così tanto umiliato? Per tutte queste ragioni l'obiettivo principale della presente proposta di legge è quello di garantire il diritto alla salute, bene primario, sancito dalla nostra Costituzione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Per motivi di sanità e di 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.

2. Il divieto di cui al comma 1 non opera per il traffico locale in partenza o in arrivo, ovvero per operazioni di carico e scarico di merci nel territorio dei singoli comuni interessati e per i mezzi di soccorso.

3. La ricorrenza dei casi di cui al comma 2 è accertata dall'autorità competente attraverso l'esibizione, da parte dei *conducenti, di documenti attestanti la residenza, la sede dell'impresa o società datrice di lavoro e delle bolle di accompagnamento delle merci.*

4. Il Ministro dei lavori pubblici, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, individua, con proprio decreto, i tratti autostradali in corrispondenza dei tratti stradali di cui al comma 1, sui quali i mezzi pesanti di cui al medesimo comma 1, dovranno transitare a seguito del divieto.

5. Le regioni e gli enti locali compresi nei rispettivi territori, anche consorzandosi tra loro, possono stipulare idonee convenzioni con le società concessionarie per i singoli tratti della rete autostradale interessati e stabilire agevolazioni per gli autotrasportatori che utilizzino la rete stessa in corrispondenza con la rete stradale prevista nel comma 1.

6. Le regioni e gli enti locali possono coprire i costi relativi alla differenza tra l'importo del pedaggio sostenuto dagli autotrasportatori e l'intera tariffa auto-

stradale, assumendo sui propri bilanci il relativo onere cui fanno fronte mediante l'utilizzazione del gettito derivante dalle imposte di competenza degli enti interessati.