

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3501

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RICCIUTI, BRUNI, DI LAURA FRATTURA, LA PENNA**

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

*Presentata il 16 dicembre 1993*

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 rico-

struito nell'entroterra per tutta la tratta compresa tra Pedaso e Poggio Imperiale per uno sviluppo complessivo di chilometri 175.

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.

Proprio per assicurare questa stretta connessione la proposta di legge prevede l'affidamento alla stessa concessionaria « Autostrade Spa » dell'A-24 e dell'A-25. Affidamento che permetterebbe anche una migliore gestione del raccordo con la bre-

tella Fiano Romano-San Cesareo e con la A-14 « Adriatica », consentendo l'eliminazione di alcune barriere e favorendo la adduzione di utenti che già ora pongono il traforo del Gran Sasso al primo posto tra i trafori, con 8.700 passeggeri nelle ventiquattro ore.

La proposta di legge, poi, prevede anche una soluzione per il personale della ex SARA.

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.

Lo stanziamento dei 4.000 miliardi per la copertura dei costi sarà così reperito: 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.

Onorevoli colleghi, tutto ciò premesso, e considerato che all'onere previsto non si dovrebbe far fronte con nuovi stanziamenti straordinari, auspichiamo un sollecito esame e una rapida approvazione della proposta che si sottopone alla vostra attenzione.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1994 il sovrapprezzo previsto dall'articolo 15, comma 5, lettera *b*), della legge 12 agosto 1982, n. 531, come modificato dall'articolo 11, comma 2, della legge 29 dicembre 1990, n. 407, a favore del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, è rispettivamente elevato a lire 6 ed a lire 18.

2. I maggiori introiti derivanti al Fondo centrale di garanzia dall'applicazione del comma 1 sono destinati alla copertura degli oneri connessi alla realizzazione di un piano globale di miglioramento della viabilità costiera adriatica, nel tratto compreso tra Pedaso e Poggio Imperiale, secondo le disposizioni della presente legge.

## ART. 2.

1. Il piano di cui all'articolo 1 è predisposto dal Ministro dei lavori pubblici entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le regioni Abruzzo e Marche.

2. Il piano prevede gli interventi per il miglioramento della viabilità esistente mediante arretramento dell'autostrada A-14 con conseguente liberalizzazione dell'attuale tracciato autostradale costiero compreso tra Pedaso e Poggio Imperiale nonché il collegamento della variante con le autostrade « Romane-Abruzzesi » (A-24 e A-25).

## ART. 3.

1. La società Autostrade Spa è autorizzata a realizzare il progetto esecutivo della variante di cui all'articolo 2 e, a tal

fine, la concessione, ad essa assentita, è prorogata fino al 31 dicembre 2030 e le sono affidati la realizzazione del completamento e l'esercizio delle autostrade A-24 Roma-L'Aquila-Teramo-Alba Adriatica, e A-25 Torano-Pescara.

ART. 4.

1. Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il consiglio di amministrazione, provvede con atto aggiuntivo alla vigente convenzione, a definire i rapporti con la società Autostrade Spa derivanti dalla presente legge. In particolare l'atto aggiuntivo prevede:

a) il trasferimento alla società concessionaria dei rapporti giuridici contrattuali costituiti per l'attività di esercizio dell'infrastruttura e delle costruzioni relative al completamento dell'itinerario autostradale « Roma-Teramo-Alba Adriatica » e « Torano-Pescara » e della costruzione del laboratorio di fisica nucleare;

b) il trasferimento alla società concessionaria del personale dipendente della Società autostrade romane ed abruzzesi (SARA) in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, nonché del personale assunto ai sensi dell'articolo 6, quinto comma, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106; i prestatori di lavoro conservano nei confronti della società concessionaria i loro diritti acquisiti anteriormente al trasferimento;

c) la determinazione delle tariffe di pedaggio, che deve assicurare la copertura dei costi di esercizio, di manutenzione e di rinnovo degli impianti, oltre alla devoluzione allo Stato di una quota annua del gettito degli introiti, a titolo di canone di concessione;

d) l'autorizzazione ad iscrivere quale immobilizzazione reversibile all'attivo del bilancio della società concessionaria, l'intero investimento effettuato dalla SARA e

dall'ANAS per la realizzazione delle autostrade che si concedono in esercizio e al passivo sotto la voce « Fondo compensativo », un ammontare di pari importo onde consentire la commisurazione delle quote di ammortamento tecnico da determinarsi annualmente;

e) che la concessionaria, fermo l'obbligo di rispettare, nell'affidamento degli appalti, il principio di non discriminare in base alla nazionalità le imprese di Stati appartenenti alla Comunità europea, di cui all'articolo 3, primo comma, lettera a), della legge 8 agosto 1977 n. 584, sia tenuta ad aggiudicare mediante gara non meno del 60 per cento dei lavori a base di appalto;

f) che l'aliquota delle spese generali di costruzione ammesse nelle perizie di spesa non superi il 10 per cento dell'importo complessivo delle perizie medesime;

g) l'assegnazione quale contributo delle risorse di cui all'articolo 1.

#### ART. 5.

1. Il personale alle dipendenze della ex concessionaria SARA Spa, nonché quello assunto dal direttore generale dell'ANAS ai sensi dell'articolo 6, comma quinto, del decreto legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, viene trasferito, con effetto dalla data del decreto ministeriale di concessione, alla società concessionaria di cui all'articolo 3.

2. In alternativa al trasferimento di cui al comma 1, il personale di cui al medesimo comma 1 dipendente dall'ANAS che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia esclusivamente addetto al settore costruzioni, può optare, con domanda da presentarsi all'ANAS entro sessanta giorni dalla data predetta, per il collocamento alle dipendenze dell'ANAS o per il collocamento a riposo.

3. Il personale di cui al comma 2 che ne abbia fatto domanda è inquadrato, con decorrenza dalla data di entrata in vigore

della presente legge e previo parere del consiglio di amministrazione, nei ruoli dell'ANAS. Il personale stesso è destinato agli uffici ANAS di Roma e dell'Abruzzo ed il relativo trattamento economico non può essere inferiore a quello in essere alla data di entrata in vigore della presente legge; l'eventuale differenza retributiva verrà corrisposta con assegno *ad personam* non pensionabile.

4. Al personale di cui al comma 2 collocato a riposo spetta, oltre al trattamento di quiescenza e previdenza normalmente previsto, una indennità pari all'ultima mensilità percepita per un numero di mensilità pari ai mesi ancora da decorere per il collocamento a riposo, ma comunque non superiore a ventiquattro mensilità.