CAMERA DEI DEPUTATI N. 1267

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato SBARBATI CARLETTI

Norme per la ristrutturazione della viabilità connessa al « corridoio adriatico »

Presentata il 9 luglio 1992

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La situazione del cosiddetto « corridoio adriatico », che interessa le regioni Marche ed Abruzzo a partire dall'area pesarese, è fin troppo nota non solo all'opinione pubblica, primi fra tutti i cittadini che risiedono o convergono per motivo di lavoro o turistico nelle zone interessate, ma anche allo stesso Parlamento ed al Governo.

Vanno, infatti, ricordati i numerosi articoli e resoconti comparsi sulla stampa nazionale e locale, ma soprattutto le proposte di legge che si sono susseguite nella precedente legislatura.

Debbono, inoltre, essere menzionati i numerosi interventi nelle competenti Commissioni parlamentari, specie in occasione della discussione sull'ultimo stralcio del piano triennale ANAS. In esso – giova ricordarlo – il problema non è affrontato, nonostante ormai tutti riconoscano che si tratta di un'emergenza nazionale, ma è relegato nei cosiddetti interventi fuori quota, per i quali è previsto un finanziamento puramente indicativo e quindi di improbabile attivazione, e non si sa né se, né quando, si cominceranno a pianificare. Tra tali interventi è bene tenere presente quello del 6 marzo 1991, con il quale deputati di diversa estrazione politica hanno inteso richiamare l'attenzione del Governo sulla improcrastinabilità di un intervento risolutore al riguardo.

Si è parlato di emergenza nazionale (alla quale peraltro non si rimedia con l'espediente di spostare il traffico pesante dalla strada statale n. 16 all'A-14, cui si

intende ancora fare ricorso magari con un discutibilissimo esonero dal pagamento del pedaggio) perché i probemi non riguardano ormai più soltanto la mobilità dei cittadini, ma anche la loro salute, minacciata dall'inquinamento atmosferico ed acustico che ha da tempo raggiunto i limiti della sopportabilità.

Tale circostanza gravissima induce a ritenere che il problema non può risolversi più con singoli interventi sulla viabilità principale, ma che è necessario un vero e proprio piano che interessi anche la viabilità di supporto a quella minore, con particolare riguardo agli assi di penetrazione trasversale e agli attraversamenti degli abitati.

È amaro, peraltro, constatare come debba intervenire il Parlamento per risolvere un problema che almeno a livello di pianificazione e progettazione preliminare poteva essere già impostato dagli organi della pubblica amministrazione e c'è invero da chiedersi, di fronte all'inerzia ministeriale, quali ne siano le vere ragioni.

Ciò premesso, si chiarisce che i limiti territoriali dell'intervento (articolo 1) corrispondono a quelle zone in cui la soluzione del problema, per la configurazione stessa del terreno e degli insediamenti, non è più procrastinabile, ma non può escludersi che il sistema ipotizzato, concettualmente nuovo, possa trovare applicazione anche nelle zone limitrofe.

L'articolo 2 indica i criteri cui dovrà informarsi il progetto preliminare di fattibilità, criteri che, in linea di massima, rispondono a quanto è emerso dal più recente dibattito in varie sedi culturali, professionali e politiche. Poiché, peraltro, precise esigenze sono parimenti emerse nelle stesse sedi, si stabiliscono altresì le priorità delle quali il progetto deve tener conto.

L'articolo 3 mira a risolvere il problema della copertura finanziaria sulla base di stime che potranno essere comunque riscontrate proprio nella fase del progetto di fattibilità con una copertura individuata a carico di fondi già accantonati per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno, in relazione alla funzione strategica del « corridoio » nella politica delle aree « meridionali » che sono bagnate dall'Adriatico.

Si sottolinea, infine, che nessuna innovazione si intende apportare per quanto attiene alle procedure di affidamento dei lavori che restano soggetti alle norme derivanti dalla direttiva 89/440/CEE.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. La viabilità autostradale, statale, provinciale e locale, compresa nel tratto costiero delle regioni Marche ed Abruzzo, è oggetto di ristrutturazione globale ed integrata. Il progetto di fattibilità è predisposto, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, dall'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) d'intesa con la società Autostrade, previa indizione di conferenze di servizi e definizione di accordi di programma promossi dal Ministro dei lavori pubblici, ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 240.

ART. 2.

1. Il progetto di cui all'articolo 1 è ispirato ai seguenti criteri:

a) garantire la mobilità dei cittadini insediati o in transito sul tratto stradale disciplinato;

b) integrare il sistema viario parallelo alla costa con gli assi di penetrazione trasversale;

c) garantire la separazione del grande traffico da quello locale attraverso la specializzazione delle funzioni della viabilità esistente e di quella da realizzare;

d) consentire un più agevole accesso alle infrastrutture, prime fra tutte quelle portuali;

e) snellire, anche con interventi strutturali, l'accesso alla viabilità autostradale;

f) consentire il contenimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico entro limiti compatibili con la normativa tecnica vigente;

g) assicurare il rispetto dei valori culturali e paesaggistici del territorio.

2. Il progetto deve tener conto delle seguenti priorità:

a) potenziamento della strada statale n. 16 nel tratto Gabicce-Civitanova Marche, con tangenziali e varianti, raccordate con le indicazioni degli strumenti urbanistici vigenti;

b) realizzazione di un nuovo tronco autostradale a maggiore distanza dalla costa tra Civitanova Marche e Giulianova, con allaccio diretto alla autostrada A 24 Roma-Teramo;

c) inserimento nella strada statale n. 16 dell'attuale sede autostradale tra Civitanova Marche e Giulianova e declassamento del corrispondente tratto della citata strada statale n. 16.

d) apertura di nuovi caselli per incrementare l'accessibilità al sistema autostradale.

ART. 3.

1. All'onere derivante dalla attuazione della presente legge, pari a lire 2.500 miliardi, si provvede:

a) quanto a lire 500 miliardi per ciascuno degli anni 1993, 1994, 1995 e 1996, mediante corrispondente riduzione, per gli anni 1993-1994, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992 e con rifinanziamenti della legge 1° marzo 1986, n. 64, concernente la disciplina organica dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno.

b) quanto a lire 500 miliardi, mediante la definizione, da parte del Ministro dei lavori pubblici, di un apposito atto aggiuntivo con la società Autostrade che preveda la realizzazione del « corridoio adriatico » sulla base di un piano finanziario cui sia assicurato un contributo di lire 500 miliardi della predetta società con il beneficio economico derivante alla società stessa dalla proroga della concessione in vigore fino al 31 dicembre 2030.