

N. 1322

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori PIERONI, MANCONI, SARTO, BOCO,
BORTOLOTTO, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO
DI RICCO, PETTINATO, RIPAMONTI e SEMENZATO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 SETTEMBRE 1996

Norme per la chiusura al traffico pesante della strada
statale n. 16 nel tratto Rimini-Termoli

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge affronta l'annosa e irrisolta questione del traffico pesante sulla strada statale n. 16 nel tratto Rimini-Termoli, ovvero nel tratto costiero in cui i comuni adriatici sono caratterizzati dalla pressochè ininterrotta continuità e contiguità degli insediamenti residenziali. Ciascuno di quei comuni è attraversato dalla strada statale n. 16 o nel cuore o a immediato ridosso del centro storico.

Spesso la strada statale n. 16 corre parallela, a poche decine di metri, dagli arenili di località a forte vocazione turistica, affiancandosi alla linea ferroviaria Bologna-Pescara-Termoli-Bari. La situazione della viabilità di per sè già difficile è resa insostenibile dal costante flusso, verso sud e verso nord, di più di 2000 TIR al giorno che determinano un sovraccarico di traffico eccezionale e non più sopportabile dalla popolazione.

Le percentuali di rischio sono fra le più alte a livello nazionale sia in termini di mortalità (3 morti per 100 incidenti) sia in termini di danni materiali. Alla frequenza degli incidenti e alla gravità delle loro conseguenze si aggiunge per i residenti un intollerabile inquinamento acustico (elevata è l'incidenza statistica di malattie all'udito, cardiovascolari, nervose e neurovegetative) e un pesante inquinamento atmosferico (polveri, piombo, ossidi di azoto, di zolfo e di carbonio, oltre i limiti di sicurezza e di legge, con effetti dannosissimi sull'apparato respiratorio dei cittadini). Centri storici di notevole pregio con monumenti di assoluto valore artistico sono devastati dall'ininterrotta colonna quotidiana di mezzi pesanti per il trasporto merci.

Non si tratta di considerazioni fatte soltanto dalle associazioni ambientaliste nazionali e dai numerosi comitati e gruppi locali che da oltre un decennio cercano in

ogni modo di risolvere, o almeno di ridurre nell'entità, il problema in questione: è lo stesso gruppo di lavoro, nominato a suo tempo dal ministro dei lavori pubblici al fine di predisporre una relazione circa i problemi tecnici, giuridici e finanziari relativi al traffico della strada statale n. 16 «Adriatica» e dell'autostrada A-14 «Bologna-Bari», a convenirne.

Del resto i numerosi interventi pubblici in materia mostrano come la gravità della situazione, che si accentua di anno in anno, non possa più essere sottovalutata: le deviazioni estive del traffico pesante dalla strada statale n. 16 all'autostrada A-14, disposte da alcune delle regioni interessate tramite rimborso agli autotrasportatori, sono purtroppo soluzioni-tampone che, sia pur indispensabili nei mesi di maggior afflusso turistico e quindi di inevitabile peggioramento delle condizioni della circolazione, gravano sui bilanci regionali e provocano conflitti tra le regioni che attuano la deviazione e quelle che scelgono di non farlo. Le ordinanze di alcuni sindaci non risolvono il problema neppure per il territorio comunale di competenza per l'impossibilità, reiteratamente dichiarata da parte delle forze dell'ordine, di farle rispettare.

Una soluzione globale per il traffico sulla direttrice adriatica si prospetta con il progetto di trasporto combinato denominato «Corridoio adriatico», indicato e proposto dall'Unione europea come uno degli interventi prioritari per la realizzazione della rete di trasporto transeuropea, progetto per il quale il ministro dei trasporti ha recentemente garantito ai presidenti delle regioni interessate la costituzione di una struttura finalizzata alla ricerca dei fondi e al coordinamento. L'indirizzo della UE, di privilegiare il potenziamento del trasporto su rotaia combinato allo sviluppo del trasporto su acqua attraverso l'individuazione di infrastrut-

ture intermodali, se rispettato e perseguito come obiettivo dal nostro Governo e dalle nostre Amministrazioni regionali, consente di prevedere anche per il martoriato litorale adriatico il trasferimento su modalità alternative di rilevanti quantità di merci oggi trasportate su gomma. Nella stessa direzione va, per esempio, l'accordo siglato tra il Ministero dei trasporti, le Ferrovie dello Stato e la Regione per la riqualificazione dell'offerta e lo sviluppo del servizio ferroviario nelle Marche, che riconosce come prioritario il raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara.

Nel medio-lungo periodo potrebbe dunque essere possibile alleggerire il traffico merci sulla strada statale n. 16. Oggi, però, centinaia di migliaia di cittadini residenti nei comuni della costa adriatica vivono in un vero e proprio stato di emergenza, e la necessità di dare una risposta immediata è indifferibile.

Da ciò il presente disegno di legge che si compone di due soli articoli: il primo in cui si dispone, per motivi di salvaguardia della salute e di sicurezza pubblica, il divieto di circolazione del traffico pesante nel tratto della strada statale n. 16 fra Rimini e Termini (con le ovvie eccezioni per il traffico locale e per quello in arrivo o in partenza per operazioni di carico e scarico), il secondo che individua le sanzioni (in riferimento al vigente codice della strada) per i contravventori del divieto.

Nella formulazione il testo esclude qualsiasi onere di bilancio a carico dello Stato, rimuovendo l'ostacolo principale che ha impedito nelle precedenti legislature la definitiva approvazione dei disegni di legge in materia. Ostacolo che ha impedito al Parlamento di dare una risposta positiva ai tanti cittadini che, sulla costa adriatica, soffrono per la sistematica violazione del loro diritto alla sicurezza e alla salute.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Per motivi di salvaguardia della salute e di sicurezza pubblica, è fatto divieto di circolazione ad autotreni, autoarticolati e 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. I divieti di cui al comma 1 non operano per il traffico locale ovvero per quello in partenza o in arrivo ovvero per operazioni di carico e scarico di merci nel territorio dei singoli comuni compresi nei predetti tratti stradali.

3. La ricorrenza dei casi di cui al comma 2 deve essere dimostrata da parte dei conducenti su richiesta dell'autorità competente.

Art. 2.

1. Per la violazione dei divieti di cui all'articolo 1 si applicano le sanzioni di cui agli articoli 6 e 7 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificati rispettivamente dagli articoli 4 e 5 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360.