

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori UCCHIELLI e FERRANTE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 MAGGIO 1996

Norme per la deviazione del traffico pesante dalla strada statale n. 16 (Adriatica) alla autostrada A-14 nel tratto da Rimini a Termoli

ONOREVOLI SENATORI. - Il problema del traffico pesante sulla strada statale n. 16 «Adriatica» (SS 16) che interessa le regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, è fin troppo conosciuto, non solo alla opinione pubblica, primi fra tutti i cittadini che risiedono e convergono per motivi di lavoro o turistico nelle zone interessate, ma anche allo stesso Parlamento ed al Governo. Vanno ricordati i numerosi articoli di stampa, le proposte di legge che si sono susseguite nella X, XI e XII legislatura, le innumerevoli iniziative dei comitati unitari, dei gruppi ambientalisti, delle associazioni, dei sindaci, degli autotrasportatori, il tutto finalizzato ad ottenere lo spostamento del traffico pesante (autotreni, autoarticolati, autosnodati) dalla SS 16 alla autostrada A-14 prioritariamente per motivi di sanità e sicurezza pubblica. L'ostacolo principale a qualsiasi soluzione ipotizzata è stato rappresentato dalla modalità e dai criteri da perseguire per la copertura finanziaria. Con l'inizio della XIII legislatura si ripropone con forza l'importanza di questo provvedimento se si pensa che l'attuale SS 16 «Adriatica» è diventata una vera e propria «arteria urbana» che crea numerosi problemi ai numerosi centri urbani che attraversa, per la loro vita comunitaria, l'ambiente e l'economia. Infatti sempre più numerosi sono gli incidenti, anche mortali che si verificano e che segnalano la elevata pericolosità del tracciato soprattutto in alcuni tratti in corrispondenza dei centri urbani. Inoltre il traffico provoca un grave inquinamento acustico ed atmosferico, oltre i limiti di sicurezza di legge, rilevati da tempo dai controlli effettuati dalle locali unità sanitarie locali e da alcune province. Si calcola che su ogni chilometro della SS 16 vengono scaricate ogni anno 60 tonnellate di biossido di azoto, veleno puro per i polmoni di chi vive lungo l'asta viaria. Sono infatti in costante

aumento le malattie a carico dell'apparato respiratorio, le malattie dell'udito, cardiovascolari, nervose e neurovegetative che colpiscono gli abitanti della costa adriatica. Le regioni Marche, Abruzzo e Molise, dal 1979, hanno adottato provvedimenti per dirottare il traffico pesante, in alcune settimane estive, onde salvaguardare, almeno in parte, l'attività turistico-balneare. Alcuni benefici si sono riscontrati con l'emanazione da parte di alcuni sindaci sensibili al problema, sin dal 1988, di apposite ordinanze di divieto di transito ai mezzi pesanti. Questi provvedimenti di per sé positivi, perché finalizzati alla tutela della salute dei cittadini sono stati svuotati o da ricorsi al tribunale amministrativo regionale, che ha sospeso la loro validità o per mancanza di continuità dei controlli da parte delle forze dell'ordine nelle ventiquattro ore soprattutto per carenze di personale e di mezzi. La conseguenza è che molti autotrasportatori per aggirare la legge transitano soprattutto nelle ore notturne: da mezzanotte all'alba, con punte sino alle sette del mattino. Si calcolano siano 10.000 i mezzi pesanti che transitano nel tratto abruzzese della SS 16 e della A-14. Si ricordano anche momenti di tensione che si sono avuti tra autotrasportatori, cittadini e forze dell'ordine nei luoghi prescelti per la deviazione obbligatoria. Anni fa, l'allora Ministro dei lavori pubblici Merloni, dopo numerosi incontri con amministratori di regioni, province, comuni ed associazioni aveva proposto un provvedimento amministrativo per la deviazione permanente del traffico pesante nei tratti della SS 16 che vanno da Cattolica ad Ancona Nord (72 Km) e da Ancona Sud ad Ortona (175 Km). La popolazione dei centri abitati interessati al dirottamento risulta di circa 500.000 abitanti.

L'onere relativo, calcolato in circa 20 miliardi avrebbe dovuto essere ripartito tra le regioni (25 per cento), le province (5 per

cento), i comuni (15 per cento), la Società Autostrade (15 per cento) e gli autotrasportatori (40 per cento). La proposta Merloni incontrò numerosissimi ostacoli di natura burocratica e finanziaria. Infatti per alcuni comuni la quota di propria spettanza fu ritenuta eccessiva rispetto alle condizioni finanziarie del proprio bilancio ed inoltre gli autotrasportatori ritengono la quota del 40 per cento troppo elevata. Si rischia ancora una volta un nulla di fatto mentre si annunciano nuove iniziative di protesta da parte dei comitati dei cittadini.

Onorevoli senatori ! Urge una soluzione definitiva, oltre le misure parziali, rivelatesi inadeguate. La strada statale n. 16 «Adriatica» è stata un grande fattore di sviluppo per le regioni che attraversa; adesso paradossalmente, proprio per l'eccessivo carico del traffico pesante, sta divenendo una for-

ma di diseconomia per le attività produttive. C'è quindi la necessità e l'urgenza di risolvere questo problema nell'ottica di sopportare un piccolo sacrificio economico da parte della collettività per avere un ritorno positivo sia per le condizioni ambientali e di sicurezza dei luoghi sia per la difesa e la valorizzazione delle attività economiche costiere. Infatti con questo provvedimento non si prevedono esborsi da parte dello Stato a differenza di alcune proposte precedenti. C'è la necessità di garantire il diritto alla salute dei cittadini della costa adriatica, un bene primario, sancito dalla nostra Costituzione. C'è l'obbligo da parte di noi tutti di garantire la vivibilità dei centri urbani, la qualità della vita dei cittadini, che non può essere uno *slogan* vuoto ma un reale programma di lavoro.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. Per motivi di sanità e sicurezza pubblica è fatto divieto di circolazione ad autotreni, autoarticolati ed autosnodati nei due sensi di marcia della 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 ovvero in partenza o in arrivo ovvero per operazioni di carico e scarico di merci nel territorio dei singoli comuni interessati.

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

4. Il Ministro dei lavori pubblici individua, con proprio decreto, i tratti autostradali corrispondenti a quelli di cui al comma 1 in cui è autorizzato il transito degli autotreni, autoarticolati e autosnodati e provvede a stipulare apposita convenzione con le società concessionarie delle autostrade interessate entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, valutato in lire 70 miliardi annui per il triennio 1996-1998, si provvede mediante un aumento delle tariffe autostradali determinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, previo accordo con le società concessionarie delle autostrade interessate.

2. I proventi aggiuntivi derivanti dall'aumento delle tariffe di cui al comma 1 sono

versati allo stato di previsione della entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

