

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 489

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **MARINUCCI MARIANI** e **ZAPPASODI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 LUGLIO 1992

Completamento dell'autostrada Roma-L'Aquila-Ancona

ONOREVOLI SENATORI. - Già nel 1955, per ottenere un collegamento diretto tra Lazio, Abruzzo e Marche, fu proposto lo studio dell'autostrada Roma-L'Aquila-Ancona (legge 21 maggio 1955, n. 463, riguardante provvedimenti per la costruzione di autostrade).

Tale collegamento realizzerebbe degli obiettivi di grande interesse per la valorizzazione del porto di Ancona e delle zone industriali dell'entroterra marchigiano fino a Senigallia, che oggi purtroppo non usufruiscono di rapidi collegamenti con il centro tirrenico italiano (Toscana, Abruzzo, Lazio, Campania).

Tale opera oggi si è resa di più facile realizzazione in quanto con l'attuale autostrada Roma-L'Aquila-Teramo sono stati superati gli Appennini che rappresentavano la parte più gravosa dell'opera stessa.

Non va dimenticato altresì l'impegno economico e tecnico attuato per la realizzazione del traforo del Gran Sasso, impegno che deve trovare più vasto raggio di impiego che non un semplice collegamento limitato alla zona teramana.

Il proseguimento dell'autostrada per Cesena non presenta infatti particolari difficoltà in quanto il tracciato studiato percorrere l'entroterra del territorio marchigiano mantenendosi mediamente ad una quota di quattrocento metri sul livello del mare, non superando mai i seicento.

Detto tracciato, partendo dall'autostrada esistente A/24 presso Teramo, passa per

Ascoli Piceno, Macerata, Jesi, entroterra anconetano e Senigallia, e si collega con l'autostrada esistente A/14 presso Cesena, servendo però a breve raggio tutte le località limitrofe che incontra il suo percorso nell'entroterra marchigiano.

La sua lunghezza complessiva è di circa 200 chilometri, con la previsione di spesa di circa 2.500 miliardi di lire.

Tale soluzione è preferibile all'ipotesi - per altro già in corso di realizzazione sul tratto Bologna-Rimini - della terza corsia sull'autostrada A/14.

Lo studio ulteriore del relativo definitivo progetto ed ogni incombenza predisposizione per la esecuzione dell'opera allo stato possono essere affidati al competente ufficio del direttore dell'ANAS, in relazione ai compiti ad esso attribuiti, nella decadenza della società SARA, con il decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, e successive modificazioni, in forza del quale l'Azienda è stata altresì autorizzata al completamento delle autostrade A/24 ed A/25, con l'ausilio del personale dipendente dalla predetta società.

Per tutte le considerazioni fatte, si ritiene di poter dire che questa opera, oltre ad essere di grande importanza per lo sviluppo dei rapporti commerciali ed industriali per tutta l'Italia centrale, completa il programma autostradale che il legislatore aveva già previsto sin dal 1955.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS), è autorizzato ad impegnare, per gli esercizi successivi a quello di competenza, il ricavo netto dei mutui che l'ANAS è autorizzata a contrarre ai sensi dell'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni, per il completamento dell'autostrada Roma-L'Aquila-Ancona, prevista nel programma poliennale di costruzione di autostrade di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463, per il tratto da Teramo ad Ancona, secondo il tracciato che da Teramo passa per Ascoli Piceno, Macerata, Jesi, entroterra anconetano, Senigallia, e si collega con l'autostrada Adriatica A/14 presso Cesena, salvi i miglioramenti del detto tracciato che potranno essere apportati in corso di ulteriore studio ed elaborazione del progetto definitivo.

Art. 2.

1. Sono richiamate tutte le norme di legge vigenti per il finanziamento al meglio e la più rapida esecuzione del detto completamento dell'autostrada Roma-L'Aquila-Ancona-Cesena, quanto mai rilevante nell'assetto della rete autostradale nazionale dopo l'apertura del traforo del Gran Sasso.

Art. 3.

1. Gli uffici speciali da istituire a norma dell'articolo 24 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, e successive modificazioni, vanno predisposti ed organizzati a supporto dell'ufficio del direttore generale dell'ANAS di cui al decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19,

convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, e successive modificazioni.

Art. 4.

1. Per l'esecuzione dell'opera di cui alla presente legge valgono tutte le norme finanziarie, tecniche e gestionali a tutt'oggi emanate per la più rapida e meglio garantita realizzazione di impianti e manufatti autostradali, compresa ogni normativa relativa al razionale ed efficiente impiego e trattamento dei tecnici e delle maestranze.

Art. 5.

1. L'allegata cartina del grafico con il tracciato di massima fa parte integrante della presente legge, in una con tutte le ipotesi progettuali di miglioramento che gli uffici dell'ANAS hanno in corso di studio e redazione.

Art. 6.

1. La spesa prevista, per la complessiva lunghezza della tratta Teramo-Cesena di circa 200 chilometri, è di 2.500 miliardi di lire.

Art. 7.

1. Con decreti del Ministro del tesoro si provvede alle necessarie variazioni dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e degli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'ANAS.

ALLEGATO (Articolo 5)

