SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 1938)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori MARINUCCI MARIANI e ORCIARI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° AGOSTO 1986

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 Senigallia non presenta infatti particolari difficoltà in quanto il tracciato studiato percorre 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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1750)

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

La sua lunghezza complessiva è di circa 125 chilometri, con una previsione di spesa di circa 2.000 miliardi di lire.

Lo studio ulteriore del relativo definitivo progetto ed ogni incombente predisposizione per la esecuzione dell'opera allo stato possono essere affidati all'ANAS ed al benemerito ufficio del direttore generale dell'ANAS stessa, 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, 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'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, 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, e si collega con l'autostrada Adriatica A/14 presso Senigallia, 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, 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, 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.

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 predetto 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.

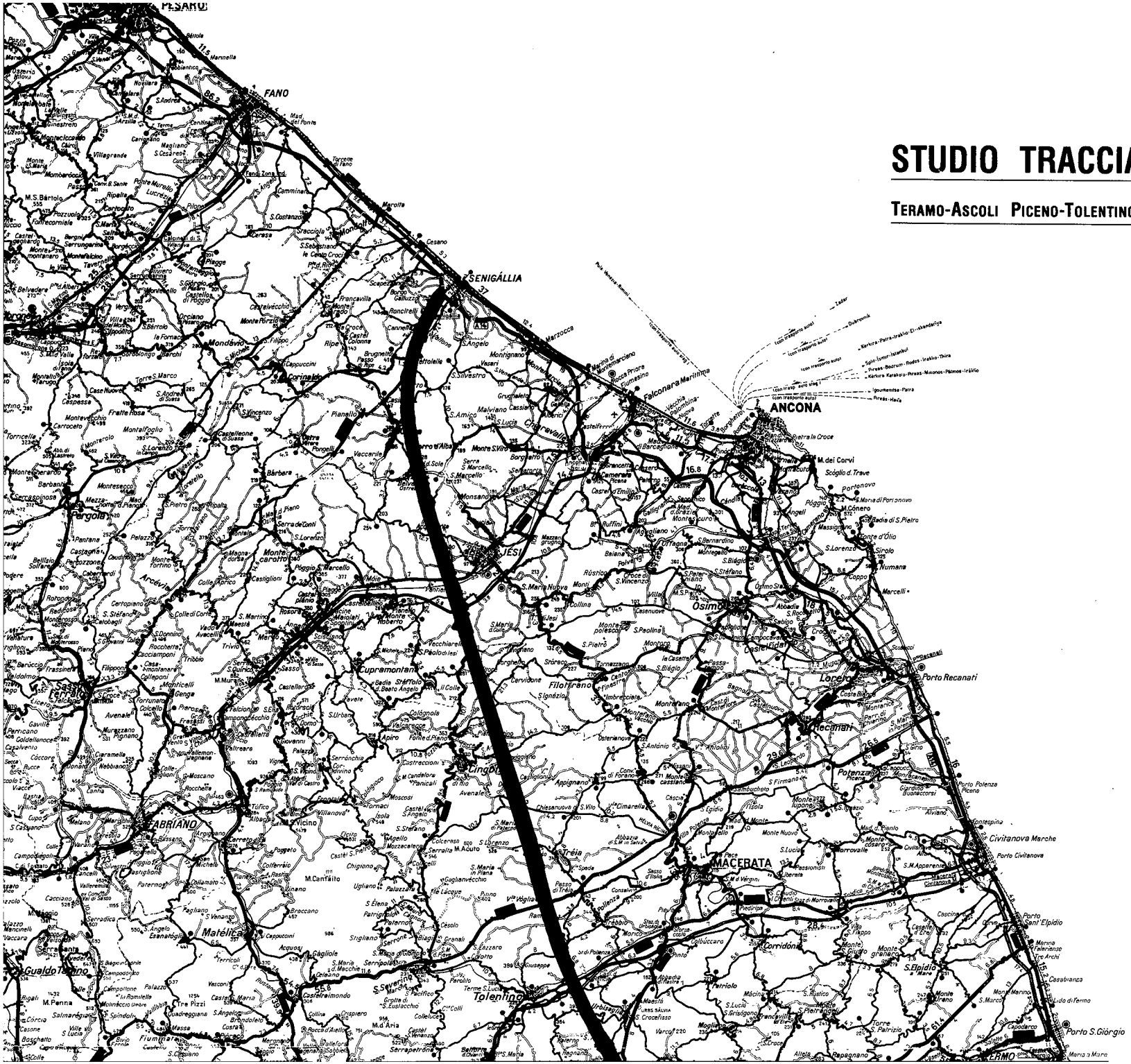
1. La spesa prevista, per la complessiva lunghezza della tratta Teramo-Senigallia di 125 chilometri, è di 2.000 miliardi di lire.

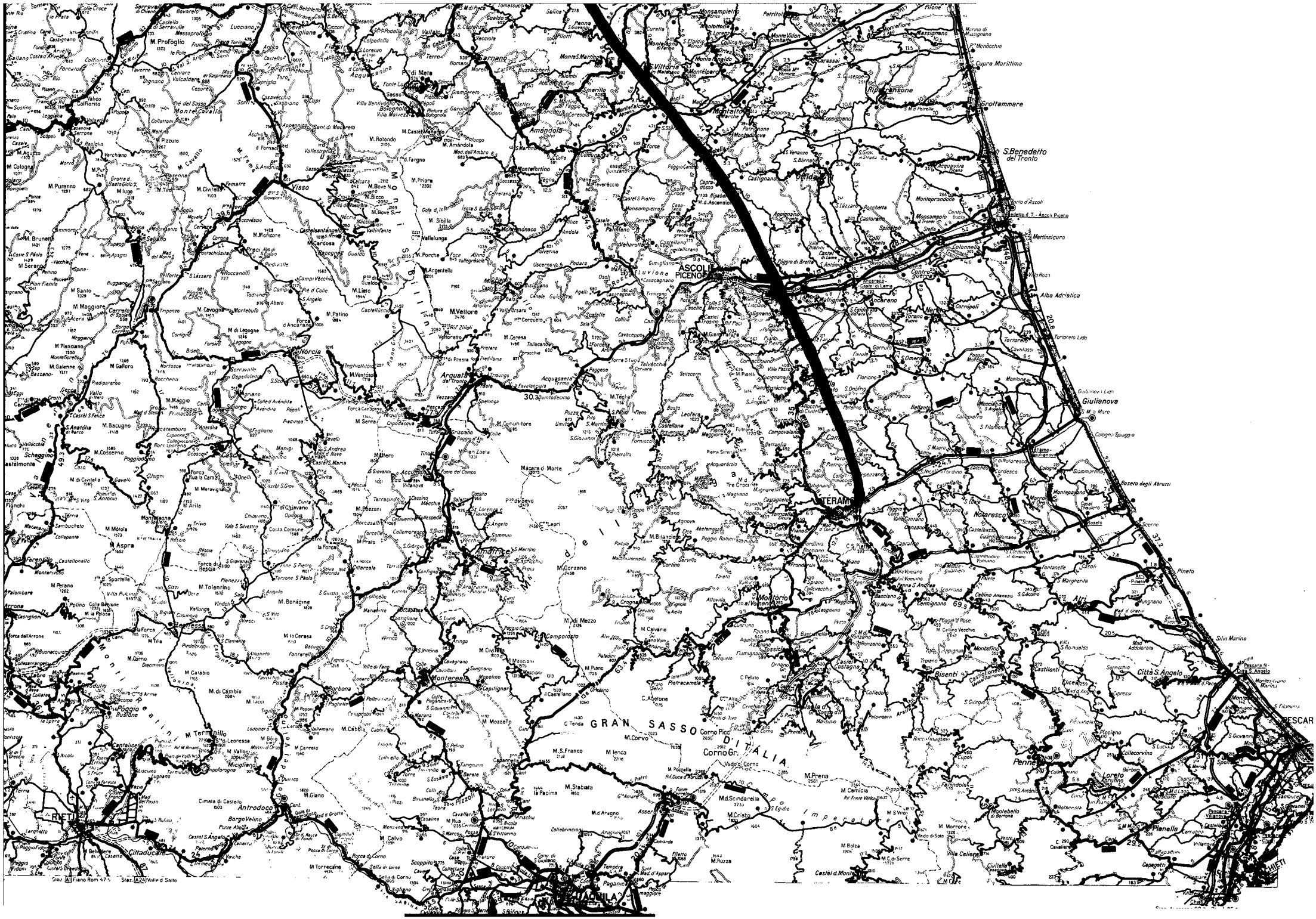
Art. 7.

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.

STUDIO TRACCIATO DI MASSIMA

TERAMO-ASCOLI PICENO-TOLENTINO-MACERATA-CINGOLI-JESI-SENIGALLIA




ASCOLI PICENO
TERAMO
GRAN SASSO D'ITALIA
Giulianova
S.Benedetto del Tronto
Alba Adriatica
Tortoreto Lido
Martinsicuro
Cupra Marittima
Grottammare
Colonnella
Ancarano
Notaresco
Città S.Angelo
Silvi Marina
Pineto
Roseto degli Abruzzi
Montorio al Vomano
Penne
Pianella
Loreto Aprutino
Bisenti
Montefino
Montebello di Bertona
Castel d.Monte
Campotosto
Montereale
Amatrice
Norcia
Arquata del Tronto
Visso
Antrodoco
Borgo Velino
Cittaducale
Rieti
Poggio Bustone
Cascia
Leonessa
Accumoli
Tufo
Tino
Macerata d'Arrone
Pescara
Chieti
Aquila