

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1995

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DAMI, FORESI, CARIGNANI, LA PIRA, PIERACCINI, TARGETTI,  
FASCETTI, MONTELATICI, DIECIDUE e BUCCIARELLI**

*Annunziata il 12 giugno 1951*

**Autorizzazione di spesa per la costruzione dell'autostrada Porrettana  
(Signorino-Spedaletto)**

ONOREVOLI COLLEGI! — È comunemente riconosciuta la necessità di provvedere al miglioramento delle comunicazioni fra il nord ed il centro della penisola ed in modo particolare alla rettifica di alcuni tratti più importanti sui quali il transito è intenso, (in particolare di quelli che comprendono i valichi dell'Appennino centrale).

Date le esigenze del bilancio e l'opportunità di non impiegare somme troppo ingenti, urgentemente richieste per l'opera di ricostruzione e potenziamento dell'economia nazionale, è opportuno che ci si rivolga di preferenza alle arterie stradali che sono suscettibili di modifiche tali da migliorare radicalmente le condizioni di viabilità (specialmente nei mesi invernali, durante i quali molti passi sono bloccati dalla neve), senza che tali modifiche comportino ingenti investimenti di capitali. Ora non vi è dubbio che, come è stato riconosciuto dalla Commissione piani stradali e ferroviari del Ministero dei lavori pubblici, la variante, che a parità di costo, consente i maggiori vantaggi è quella del traforo della Collina.

Il valico della Collina, posto in posizione centrale, è il passo appenninico attualmente più transitato dagli autoveicoli pesanti e da turismo come risulta dalle rilevazioni statistiche effettuate in data 1949-50 dall'Ufficio autotrasporti di Pistoia, dalla Direzione com-

partimentale dell'A.N.A.S. di Firenze, dalla polizia stradale e dall'Ufficio tecnico provinciale della stessa città. Da tali rilevazioni è risultato per il periodo 1° settembre 1949-31 agosto 1950 un passaggio medio giornaliero di oltre 500 autocarri pesanti. Le ragioni di tale intensità di traffico sono dovute alle ottime condizioni della statale 64 dal punto di vista della viabilità e all'accennata posizione centrale che ne fa l'arteria di comunicazione preferita, non solo per le comunicazioni fra il nord e il sud, ed in particolare fra Bologna e Firenze, ma anche per il raccordo del porto di Livorno con l'*hinterland* padano e per il transito che si svolge attraverso il tratto meridionale della via Aurelia e della Cassia. Insomma la statale 64 costituisce la direttrice nord-sud con più vasta zona di influenza rispetto ad altre strade di valico. Di qui la opportunità di migliorarne le condizioni viabili abbassando la quota di valico con l'esecuzione del traforo che qui proponiamo e delle rettifiche ad esso connesse.

Il tronco di variante deriva (come risulta dal progetto di massima elaborato dall'Ufficio tecnico provinciale di Pistoia presentato fin dal 1948 al Ministero dei lavori pubblici e successivamente aggiornato) dalla statale 64 in località Signorino (quota 638) e si sviluppa ad est della statale stessa con rettili raccordati da curve di raggio superiore a metri 180

arrivando a quota 780. A tale quota è situato l'imbocco sud-ovest della progettata galleria che dopo un percorso di circa metri 1100 sbocca a quota 785 nella vallata della Limentra.

Dalla quota suddetta ha inizio un tronco di raccordo che si sviluppa sul lato destro del fiume e si riallaccia alla statale a quota 753 (presso il chilometro 19). Il tronco in totale ha una lunghezza complessiva di metri 5585, di cui metri 1185 in galleria e presenta una pendenza massima del 5 per cento. La larghezza del piano viabile è di metri 8 oltre a due panchine di metri 0,75 ciascuna. Rispetto al corrispondente tratto della strada odierna di metri 9130 la variante realizza un accorciamento di metri 3545 ed una minore lunghezza virtuale di metri 5646.

Ma l'abbreviazione del percorso non costituisce il vantaggio preminente: quello principale è costituito dal fatto che con la costruzione del traforo si viene ad eliminare il tratto più impervio e ricco di tornanti che costituiscono nel periodo delle nevi l'inconveniente più grave per il traffico, il quale viene spesso interrotto a causa dello sbandamento dei veicoli nei tornanti suddetti. Non è raro, nelle giornate invernali, osservare teorie di centinaia di veicoli immobilizzati lungo la strada, tanto che è necessario organizzare colonne e dirottare il traffico sulla traversa Ponte alla Venturina-Pontepetri con perdite notevoli di tempo e disagi. L'attuazione della variante proposta eliminerebbe del tutto questo inconveniente in quanto la neve al disotto della quota del valico (m. 780) non costituisce intralcio al traffico. D'altra parte l'attuazione della variante, oltre ad evitare le interruzioni accennate, consegue un vantaggio permanente agli effetti all'economia dei trasporti in dipendenza dell'accorciamento del percorso e dell'abbassamento della quota di ben 150 metri con relativa economia di tempo, carburante, gomme ed altri materiali. La variante Signorino-Spedaletto consente dunque un miglioramento sostanziale delle condizioni di viabilità della strada statale 64 favorendo in modo più che sensibile non solo il traffico nord-sud, ma quello in direzione ovest-est con particolare riferimento al collegamento fra il porto di Livorno al retroterra padano.

Ma le ragioni che inducono a sostenere l'attuazione della variante proposta non si limitano a vantaggi assoluti con essa conseguibili, ma si estendono in relazione alla relativa modestia della spesa che essa richiederebbe rispetto alle altre soluzioni del problema del miglioramento dei traffici transappenninici.

La spesa prevista per l'attuazione della variante Signorino-Spedaletto sarebbe di solo 1 miliardo e trecento milioni che, ripartita in tre esercizi, comporterebbe la spesa annua di 433 milioni a cui potrebbe farsi fronte con i mezzi normali di bilancio e precisamente usufruendo dei fondi iscritti nel capitolo 43 del bilancio A. N. A. S. 1951-52 e destinati appunto ai lavori di sistemazione generale, di miglioramento delle strade statali e costruzione di nuove autostrade. Si aggiunga infine che l'autostrada progettata si presta alla istituzione di una tassa di pedaggio da applicarsi agli autoveicoli di passaggio, tassa che potrebbe compensare in buona parte le spese di costruzione. Infatti, prevedendo tasse di pedaggio computate in base alle effettive economie di carburante e di lubrificante conseguibili, e tenendo conto del passaggio medio giornaliero dei veicoli, convenientemente ridotto a scopo prudenziale, si potrebbe ricavare un provento annuo di lire 59 milioni circa da cui andrebbero detratte le spese per il mantenimento ed esercizio (spese di illuminazione, salari per sette controllori adibiti alla riscossione del pedaggio, spese generali, ecc.) Perciò (anche a non tener conto delle economie per i minori costi di mantenimento e di esercizio della strada statale 64 e per i minori oneri di manutenzione nel tratto variato) lo Stato potrebbe in qualche decennio recuperare l'intera somma erogata.

Onorevoli colleghi, ci sembra che non occorra spendere ancora molte parole, per mostrare che i vantaggi derivanti dall'esecuzione dell'opera proposta siano tali da raccomandarla alla vostra approvazione. E ciò a prescindere dal sollievo che l'esecuzione del lavoro comporterebbe agli effetti dell'assorbimento della disoccupazione in una delle zone più povere e depresse di tutto l'Appennino tosco-emiliano.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 1.350.000.000 per la costruzione dell'autostrada Porrettana (Signorino-Spedaletto) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A. N. A. S.) ai sensi dell'articolo 1, lettera c), del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

### ART. 2.

La spesa prevista al precedente articolo 1 è ripartita come appresso:

nell'esercizio finanziario 1951-52, lire 300.000.000;

in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1952-53 al 1954-55, lire 350.000.000.

### ART. 3.

All'onere di lire 300.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio 1951-52 si provvede con i fondi iscritti nel capitolo 43 del Bilancio dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A. N. A. S.) per l'esercizio medesimo.

### ART. 4.

I proventi dell'autostrada Porrettana (Signorino-Spedaletto) a termini dell'articolo 40, lettera g), del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, sono assegnati all'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali.