

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2013

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DE MARZI FERNANDO, BORGHESE, PRETI, BIGNARDI, BOTTONELLI, CIBOTTO, ELKAN, ROMANATO, MANZINI, BERSANI, DEGLI ESPOSTI, CATTANI, COLOMBI ARTURO RAFFAELLO, NANNI, Busetto, CERAVOLO DOMENICO, ROFFI, CAVAZZINI, ARMAROLI, MERLIN ANGELINA, MARTONI

Presentata il 12 febbraio 1960

Modificazioni alla legge 21 maggio 1955, n. 463 e alla legge 13 agosto 1959, n. 904, per la costruzione dell'autostrada Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova

ONOREVOLI COLLEGHI! — In questi ultimi tempi abbiamo avuto modo di assistere al progressivo intensificarsi della circolazione stradale e constatare come in taluni settori il progressivo sviluppo degli indici del traffico coincida con l'aggravamento delle conseguenze che sono a tutti tristemente note.

È un fenomeno serio ed incontrovertibile, peraltro già esaminato in questo Parlamento nel quadro delle provvidenze che lo Stato intese attuare per la creazione di una rete autostradale moderna ed organica.

Già il Ministro dei lavori pubblici, nell'ambito del problema della viabilità, ha posto addietro le basi con la legge 21 maggio 1955, n. 463, per la realizzazione di questo vasto programma di opere autostradali con criteri ampi ed innovatori e fornendo del pari, con la legge più recente 12 febbraio 1958, n. 126 al settore provinciale e comunale lo strumento legislativo consono alla soluzione di problemi ad esso connessi.

Senonché tale rete non può ancora dirsi completa ed organica, perché ad essa mancano taluni punti di congiungimento deter-

minanti e, talvolta, addirittura essenziali. Che il problema del completamento della rete autoviaria sia tenuto presente ed in particolare evidenza dallo stesso Governo è dimostrato dal fatto che, con la legge 13 agosto 1959, n. 904, d'iniziativa governativa, il programma stabilito con la ricordata legge 21 maggio 1955, n. 463, venne già una prima volta integrato mediante l'inserimento, fra le autostrade in concessione da finanziare con contributo dello Stato, di quella Bologna-Pescara, Catania-Palermo e Messina-Catania mediante lo stanziamento di nuovi fondi occorrenti.

Ma, fra i tronchi che necessitano particolare considerazione, vi è anche quello che, partendo da Bologna e snodandosi attraverso le provincie di Ferrara e Rovigo per giungere a Padova, mette in comunicazione la nuova autostrada del Sole con quella, in corso di costruzione, Venezia-Trieste.

È noto che il problema dell'autostrada Padova-Bologna non è un problema nuovo; da tempo si è avvertita la necessità di realizzare una nuova e più moderna arteria di

collegamento fra le quattro provincie, per la manifesta insufficienza del percorso attuale rispetto al movimento; ed è evidente che la ingiustificata esclusione di tale arteria importantissima dal quadro poliennale varato da questo Parlamento, costituisce grave lacuna al piano medesimo, creando in tal modo una seria remora alla funzione generale che il piano rappresenta e un notevole pregiudizio allo sviluppo economico e al progresso delle regioni direttamente interessate e dell'economia nazionale.

Invero, l'intensificato aumento del traffico, in questi ultimi anni, ha acuito il problema e le previsioni fornite da alcuni organi all'uopo interessati, sulla base di indicazioni serie ed attendibili, anche se sprovviste del carattere della ufficialità, offrono la prova che il traffico sulla attuale Statale è giunto ormai alla cifra di ben 11.000 autoveicoli giornalieri.

Tutto ciò rende doveroso, da parte di questo Parlamento, adeguare l'efficacia dell'intervento dello Stato — alla nuova situazione — per risolvere, in maniera concreta ed uniforme, il programma del traffico nazionale che non potrà considerarsi completo se dovrà prescindere dalla realizzazione di questa nuova arteria di indifferibile necessità, per un più sollecito collegamento fra le provincie veneto-emiliane.

Infatti l'attuale strada è manifestamente insufficiente e pericolosa alla circolazione, soprattutto nel tratto Bologna-Ferrara che è notoriamente uno fra i peggiori tronchi di strade nazionali, per la precarietà della carreggiata e per le numerosissime curve.

Tale dato di insufficienza è destinato a peggiorare, dovendosi prevedere, oltre al normale continuo aumento del traffico, quello, più sopra descritto, dovuto al migliore collegamento dell'Italia alle regioni nord orientali dell'Europa che si otterrà colla attuazione della programmata autostrada Trieste-Venezia.

Pertanto la Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova costituirà il naturale e necessario completamento per il traffico automobilistico nord orientale-Italia, che potrà interamente svolgersi su autostrada attraverso le menzionate arterie, donde potrà proseguire lungo tutte le strade nazionali e le autostrade che fanno capo a Bologna, centro focale delle comunicazioni in Italia.

L'inclusione della autostrada Bologna - Padova verrà anche ad agevolare la realiz-

zazione di quel piano organico previsto dalla legge 16 marzo 1956, n. 371: « Adesione agli accordi internazionali in materia di circolazione stradale, concluso a Ginevra il 16 settembre 1950 e loro esecuzione », programma al quale anche l'Italia ha aderito per la costruzione di grandi strade di traffico internazionale identificate con la lettera E.

Onorevoli colleghi, da tutte queste considerazioni proviene la necessità di integrare i fondi della legge n. 463 per assicurare la costruzione di una arteria di collegamento fra le regioni veneto-emiliane e l'Italia Centro Meridionale.

Le previsioni tecniche e finanziarie per la realizzazione di tale integrazione, che secondo i criteri adottati dalla legge n. 463 del 1955 sarebbe attuata dando la concessione delle opere, sono le seguenti: autostrada Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova, lunghezza chilometri 100 circa, sezione a due sedi di metri 7,50 ciascuna separate da una aiuola spartitraffico di metri 3; costo presunto dell'opera 25 miliardi di cui un terzo circa coperto dal contributo dello Stato.

La misura del contributo statale dovrebbe essere pari a quella accordata per la realizzazione della Brescia-Padova, considerato che le due strade hanno caratteristiche tecniche ed economiche molto affini e pertanto analoghe esigenze finanziarie.

È opportuno aggiungere che per la realizzazione dell'opera si è già costituita una società per azioni formata dagli Enti pubblici delle provincie interessate e dalle Casse di risparmio, i quali enti pensano di provvedere alla copertura del fabbisogno finanziario con l'assunzione di un mutuo da contrarsi con un Istituto di credito fondiario — Sezione speciale opere pubbliche, ammortizzabile in anni 30 decorrenti dal completamento della autostrada con prestazione di garanzia pro quota da parte delle provincie, dei comuni e delle Camere di commercio industria ed agricoltura. Il piano preveduto dalla presente proposta di legge, nel presupposto della concessione del contributo statale nella misura di dieci miliardi, conta di finanziarsi, per gli esercizi previsti, secondo lo schema sopra richiamato.

La proposta di legge che ci onoriamo risponde alle finalità sopraindicate, in virtù delle quali confidiamo che essa possa trovare anche la pronta approvazione del Parlamento.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per la costruzione e l'esercizio in concessione della autostrada « Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova », i fondi di cui all'articolo 1 della legge 21 maggio 1955, n. 463, e articolo 2 della legge 13 agosto 1959, n. 904, sono integrati con lo stanziamento di lire 10 miliardi, così ripartiti:

Esercizio finanziario 1959-60 .	L.	2 miliardi
»	»	1960-61 . » 2 miliardi
»	»	1961-62 . » 2 miliardi
»	»	1962-63 . » 2 miliardi
»	»	1963-64 . » 2 miliardi

L. 10 miliardi

ART. 2.

Le somme di cui all'articolo 1 della presente legge sono iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro per i lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni fino alla concorrenza complessiva di lire 10 miliardi per i lavori di cui all'articolo 1. Il loro pagamento sarà ripartito negli esercizi finanziari indicati, entro i limiti delle somme per ciascuno di essi previste.

Sulle somme stesse grava, nella misura dello 0,75 per cento, la quota oneri generali da attribuirsi all'A. N. A. S. in dipendenza della attuazione del programma autostradale.

ART. 3.

L'approvazione dei progetti delle opere previste dalla presente legge equivale a dichiarazione di pubblica utilità, nonché di urgenza ed indifferibilità a tutti gli effetti di legge.

ART. 4.

Per la costruzione e l'esercizio in concessione della autostrada « Bologna-Ferrara-Rovigo-Padova » sono confermate le agevolazioni finanziarie e fiscali di cui all'articolo 5 della legge 21 maggio 1955, n. 463, e all'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904.

ART. 5.

Alla copertura della spesa di lire 2 miliardi per l'esercizio finanziario 1959-60, ai sensi dell'articolo 1, si provvede con corrispondente riduzione dello stanziamento previsto, per tale esercizio, dall'articolo 18 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle necessarie variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.