

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4058

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CRUCIANI, ALMIRANTE, CARADONNA, DE MARSANICH,
MICHELINI, TURCHI**

Presentata il 9 maggio 1967

Integrazione di fondi per l'esecuzione a cura dell'ANAS dei lavori per la costruzione delle strade di grande comunicazione Roma-Perugia-Cesena-Ravenna-Venezia e Civitavecchia-Viterbo-Terni-Rieti

ONOREVOLI COLLEGHI! — È ormai comune nozione che qualsiasi programma per lo sviluppo economico delle zone depresse non può sortire utili risultati se non si indirizza prima di tutto alla realizzazione delle indispensabili infrastrutture. Ciò è particolarmente vero per quanto concerne la fascia di depressione individuata da tempo, con caratteristiche proprie, nell'Italia centro-orientale, e comprendente l'Alto Lazio, l'Umbria, la Sabina, parte delle Marche e del Veneto, e soprattutto in riferimento a quella infrastruttura essenziale per un'economia moderna che è l'infrastruttura stradale. Dette zone, infatti, mentre non hanno beneficiato affatto o assai marginalmente della realizzazione dell'Autostrada del Sole, si trovano tutt'ora pressoché completamente avulse dal sistema delle grandi comunicazioni nazionali e internazionali; ed il loro isolamento, anziché diminuire, è destinato ad accentuarsi, man mano che si perfeziona il nostro sistema autostradale e ferroviario. Si pensi che tra non molto Perugia sarà, insieme a Potenza, il solo capoluogo di regione italiano non toccato da autostrade; e l'Umbria sarà, ancora una volta insieme alla Lucania, la sola regione non inserita nel sistema autostradale, fatta eccezione per la città di Orvieto, peraltro a sua volta malissimo collegata con il resto dell'Umbria. E si pensi a

che cosa avverrà quando la realizzazione della variante direttissima della ferrovia Firenze-Roma tra Montevarchi e Chiusi, tagliando fuori la stazione di Terontola dove si arrocca la ferrovia interna umbra Foligno-Perugia-Terontola, finirà di isolare completamente l'Umbria e il suo capoluogo anche dalle grandi comunicazioni ferroviarie nazionali.

Così pure, peraltro, le deficienze dei grandi collegamenti stradali nelle zone sopra individuate sono tali da frapporre un serio ostacolo ad ogni seria politica di sviluppo. A Terni, che è uno dei più importanti centri industriali del Paese, fa capo una rete stradale asfittica, che rende proibitivo (specie dopo le recenti frane) il collegamento con il Nord, con le città viciniori di Rieti e Viterbo, e soprattutto con Civitavecchia, che dovrebbe costituire il porto naturale dell'area industriale ternana. Anche i collegamenti di Terni e Perugia con Roma e con il Nord sono resi difficoltosi dalla tuttora mancata costruzione dei raccordi di queste città con l'Autostrada del Sole, pur previsti dal piano autostradale approvato con legge 24 luglio 1961, n. 729.

All'interno dell'Umbria, poi, difetti costruttivi e continue frane rendono frammentariamente o periodicamente impraticabili le strade fra Terni e il casello autostradale di Orte (« Ortana »), fra Terni e Spoleto (« Fla-

minia », ora chiusa al traffico per tre mesi per riparazioni nella zona della Somma), fra Todi e Baschi e il casello autostradale di Orvieto, fra Terni e Rieti, ecc.

Su un piano più generale, è facile constatare che tutte queste zone dell'Umbria, della Sabina, dell'Alto Lazio sono prive di un agevole collegamento con l'Italia nord-orientale; e che la stessa Roma, a quasi un secolo dall'unificazione nazionale, manca tuttora di una relazione stradale diretta con Venezia e in generale con le regioni venete. A questa inconcepibile deficienza del nostro sistema stradale avrebbe dovuto provvedere l'itinerario internazionale « E. 7 » Roma-Perugia-Cesena-Venezia-Vienna-Varsavia, di cui alla convenzione firmata a Ginevra il 16 settembre 1950 e ratificata con legge 16 marzo 1956, n. 371; ma questo itinerario, di cui il Governo si era impegnato in Parlamento nel 1961 a realizzare a quattro corsie, senza pedaggio, almeno il tronco da Magliano Sabina a Perugia, Cesena e Ravenna (da dove, lungo la costruenda strada « Romea », il traffico avrebbe potuto raggiungere Venezia più rapidamente che attraverso il giro per Bologna-Padova-Mestre previsto originariamente dalla convenzione di Ginevra), è rimasto tuttora praticamente irrealizzato, salvo che per il breve tratto dal chilometro 65 al chilometro 93 della vecchia via Tiberina 3-bis; mentre un altro breve tratto, tra il chilometro 37 e il chilometro 53, è in via di completamento. D'altra parte anche la « Romea » tra Ravenna e Venezia, com'è noto, è in più punti interrotta e tuttora non completamente costruita.

La realizzazione di questa che avrebbe dovuto costituire, con l'Autostrada del Sole e le due costiere tirrenica e adriatica, la « quarta arteria longitudinale italiana », lungo il tracciato delle antiche strade « Tiberina » e « Romea », e con il passaggio in galleria del valico appenninico di Monte Coronaro, oltre che costituire un impegno internazionale in virtù della ricordata convenzione di Ginevra, era stata solennemente promessa agli umbri dalle autorità di Governo nel 1959 come « contropartita » per il mancato accoglimento del progetto umbro-sabino per l'Autostrada del Sole; era stata compresa nel piano per la sistemazione della viabilità in Umbria e nell'Alto Lazio, approvato dall'ANAS in quella stessa occasione, e compare nella cartina ufficiale delle « strade di grande comunicazione » che l'ANAS si propone di costruire; ed è tuttora tenacemente ed unanimemente invocata dagli enti locali, dagli enti economici e dalle rappresentanze sindacali e politiche dell'Um-

bria, della Romagna e del Veneto riuniti in un apposito Comitato interregionale, che ha promosso allo scopo decine di convegni e di manifestazioni.

Ma alle loro insistenti richieste si continua a rispondere, da parte dell'ANAS, che i fondi per le strade di grande comunicazione sono tutti esauriti od impegnati (compresi quelli recentemente erogati con la legge 4 febbraio 1967, n. 25, che fa riferimento al vecchio programma di cui all'articolo 5 della legge 13 agosto 1959, n. 904); e che pertanto, per il completamento della « E. 7 » Romea, è necessaria una legge che preveda un finanziamento *ad hoc*. L'approvazione di questa legge, tra l'altro, consentirebbe all'ANAS di concentrare gli stanziamenti ordinari di cui dispone per questa zona nell'ammodernamento e nella sistemazione della « Flaminia » tra Foligno e Fano, con le stesse caratteristiche del tratto già sistemato tra Terni e Foligno.

Tale è del resto l'avviso espresso alla Camera nella seduta del 18 aprile 1966 dal ministro del bilancio Pieraccini, il quale, discutendosi le mozioni sulla crisi economica umbra, riconosceva la necessità prioritaria del completamento dell'itinerario « E. 7 » ed affermava che allo scopo è necessaria una legge speciale che il Governo — aggiungeva — ha allo studio. E parere non difforme esprimeva il ministro dei lavori pubblici Mancini, in diverse risposte ad interrogazioni di deputati umbri che sollecitavano la realizzazione dell'arteria, dallo stesso ministro riconosciuta come « primaria infrastruttura per lo sviluppo dell'Umbria e del Forlivese ».

Ma anche un'altra opera stradale è vivamente sollecitata dagli organi responsabili dell'Umbria, in unione — in questo caso — a quelli della Sabina e dell'Alto Lazio: la trasversale Civitavecchia-Viterbo-Terni-Rieti, che, collegando tra loro e al porto di Civitavecchia alcuni tra i centri più importanti dell'Italia centrale, darebbe luogo ad interscambi assai utili per l'economia di tutte le zone interessate, e addirittura indispensabili per la zona industriale ternana, che deve trovare in Civitavecchia il suo porto naturale (anche l'avvenire di questo porto — del resto — è strettamente legato a quello del suo retroterra). La necessità di questa arteria per lo sviluppo di questa fascia depressa dell'Italia centrale è ancora accresciuta dalla intervenuta soppressione della ferrovia Civitavecchia-Orte e da quella, minacciata, della ferrovia Terni-Rieti.

Il relativo progetto, che prevede l'utilizzazione di molti tratti stradali già esistenti da ampliare e rettificare e la costruzione di tratti

nuovi per ottenere un tracciato più scorrevole con le caratteristiche proprie di una strada di grande comunicazione, è stato già predisposto dal professor Tocchetti e dall'ingegner Malaspina, rispettivamente Presidente e Segretario generale della Federazione italiana della strada, su commissione dell'Amministrazione provinciale di Roma; per la sua pronta realizzazione si sono tenuti convegni a Orte, Roma e Viterbo (a cura dell'Associazione delle Camere di Commercio per il Lazio) e si sono avute recentemente decise prese di posizione dal Consorzio autonomo del porto di Civitavecchia e delle amministrazioni comunali di Rieti e di Terni, che hanno chiesto l'approvazione di una legge speciale allo scopo.

La presente proposta di legge si propone appunto — nella persistente carenza delle pur annunciate iniziative governative in proposito, e con un impegno di spesa relativamente

modesta (specie se si considera quanto è stato speso per le strade e autostrade in altre zone, che forse ne avevano minore bisogno) — di venire incontro alle aspettative delle popolazioni di zone d'Italia che praticamente non fruiscono di alcuna provvidenza legislativa, e di cui anche il Programma di sviluppo economico nazionale riconosce la situazione di depressione e di involuzione economica.

Con la realizzazione della «E. 7» Romea a quattro corsie e senza pedaggio per l'intero percorso Roma-Perugia-Cesena-Ravenna-Venezia e della Civitavecchia-Viterbo-Terni-Rieti la fascia centro-orientale d'Italia riceverà infatti una notevole spinta verso la ripresa di un autonomo meccanismo di sviluppo, quale in tali zone si ebbe in passato e che solo recentemente, per disgraziate e speriamo passeggero contingenze, ha subito rallentamenti e arresti.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per la costruzione, la sistemazione e il completamento — a cura e a carico dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali — degli itinerari internazionali e delle strade di grande comunicazione di cui al successivo articolo 2 è autorizzata, in aggiunta e ad integrazione dei fondi stanziati con le leggi 13 agosto 1959, n. 904 e 4 febbraio 1967, n. 25, la spesa di lire 40 miliardi, da ripartirsi in ragione di lire 20 miliardi nell'esercizio 1967 e di lire 20 miliardi nell'esercizio 1968.

ART. 2.

Lo stanziamento di cui all'articolo precedente sarà utilizzato esclusivamente per la costruzione, la sistemazione e il completamento delle seguenti strade:

1) strada di grande comunicazione Roma-Sangemini-Perugia-Città di Castello-Vallico di Monte Coronaro-Cesena, facente parte dell'itinerario internazionale «E. 7» di cui alla legge 11 maggio 1956, n. 371, da realizzare su quattro corsie di marcia e senza dar luogo ad imposizioni di pedaggio;

2) strada di grande comunicazione Cesena-Ravenna-Venezia (via «Romea»), da com-

pletare con caratteristiche analoghe a quelle dei tratti già in esercizio;

3) strada di grande comunicazione Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni-Rieti.

ART. 3.

L'approvazione dei progetti delle opere necessarie per la costruzione, la sistemazione e il completamento delle strade di cui al precedente articolo equivale a dichiarazione di pubblica utilità nonché di urgenza e di indifferibilità a tutti gli effetti di legge. Le strade predette sono inserite a tutti gli effetti, e con carattere di priorità nell'esecuzione, nel programma di cui all'articolo 5 della legge 13 agosto 1959, n. 904.

ART. 4.

Agli oneri, di cui all'articolo 1, si provvede mediante riduzione per i corrispondenti importi del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso per gli esercizi 1967 e 1968. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le conseguenti variazioni di bilancio.

ART. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.