

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3539

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MENICACCI, ALMIRANTE, GUARRA, ROMUALDI,
CARADONNA, TURCHI**

Presentata il 15 luglio 1971

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, nonché Civitavecchia-Viterbo-Terni-Rieti-Torano, oltre che per il completamento della strada statale n. 3 « Flaminia » nel tratto Foligno-Nocera Umbra-Gualdo Tadino-Osteria del Gatto-Fano

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 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 per nulla o assai marginalmente della realizzazione dell'Autostrada del Sole, si trovano tuttora pressoché completamente avulse dal sistema delle grandi comunicazioni nazionali ed internazionali; ed il loro isolamento, anziché diminuire, è destinato ad accentuarsi, man mano che si perfeziona il nostro sistema autostradale e ferro-

viario. 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 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 « 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 proficua politica di sviluppo. A Terni, che è uno dei più importanti centri industriali della nazione, fa capo una rete stradale asfittica, che rende proibitivo 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 dal tuttora mancato completamento 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 o di difficile scorrimento le strade fra Terni e il casello autostradale di Orte (« Ortana »), fra Terni e Spoleto attraverso il passo della Somma, fra Todi e Baschi e il casello autostradale di Orvieto, fra Terni e Rieti, fra Foligno-Nocera Umbra-Gualdo Tadino-Osteria del Gatto e Fano lungo l'antica via consolare del III secolo a.C. che confluiva a Rimini sulla Via Aemilia verso la Gallia Cisalpina.

* * *

I. — 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 da questo lato di una relazione stradale diretta con Venezia e in generale con le regioni venete. A questa inconcepibile deficienza del nostro sistema stradale dovrà provvedere l'itinerario internazionale « E. 7 » Roma-Perugia-Cesena-Venezia-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 può raggiungere Venezia più rapidamente che attraverso il giro per Bologna-Padova-Mestre previsto originariamente dalla convenzione di Ginevra), è rimasto tuttora praticamente irrealizzato, salvo i brevi tratti della vecchia via Tiberina 3-bis, mentre vari altri tratti sono in via di completamento. Dall'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 tra Città di Castello e Cesena, oltre che costituire un impegno internazionale in virtù della ricordata convenzione di Ginevra, era stata solennemente promessa agli umbri dalle autorità di Governo fin dal 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 unanimamente invocata dagli enti locali, dagli enti economici e dalle rappresentanze sindacali e politiche dell'Umbria, della Romagna e del Veneto, che — riunite in un apposito Comitato interregionale — promossero allo scopo decine di convegni e di manifestazioni.

In questi ultimi tempi, inoltre, tutti gli enti interessati hanno progettato la opportunità che la « E 7 » nel tratto terminale Perugia-Roma segua un tracciato diverso da quello finora progettato in base al quale l'arteria dovrebbe confluire — superato l'importante centro termale di San Gemini — nel raccordo già costruito tra Terni-Nera Montoro e il casello dell'Autostrada del Sole ad Orte (il che porterà a convogliare tutto il traffico che si svolgerà lungo tale arteria internazionale, in aggiunta a quello con i restanti centri dell'Umbria e delle Marche, lungo l'Autostrada del Sole, che risulta già insufficiente ad assorbire tutto il traffico attuale del Nord verso il Sud della penisola e viceversa) e da qui proseguire — come proposto anche dal penultimo « Convegno internazionale del traffico » a Stresa su approfondita relazione dell'avvocato Francesco Violati — per la Bassa Sabina in provincia di Rieti, lungo la direttrice Configni, Poggio Mirteto, Passo Corese e da qui, confondendosi con la « Salaria », sboccare a Roma, suo naturale punto terminale.

Quali vantaggi arrecherebbe un siffatto tracciato? Per rispondere a tale domanda è necessario approfondire la conoscenza della posizione geografica della conca ternana e della città di Terni, su cui convergono numerosissime arterie, tutte di notevole importanza. Esse sono:

- 1) raccordo autostradale da Orte (Autostrada del Sole) Narni Scalo-Terni e Spoleto;
- 2) raccordo autostradale, viceversa, da Spoleto a Terni-Narni Scalo e Orte;

3) strada statale n. 3 Flaminia da Roma a Terni; e, viceversa, da Terni e Narni a Roma;

4) strada statale n. 3 Flaminia da Terni a Spoleto e Foligno; e, viceversa, da Fano, Foligno e Spoleto a Terni e Narni;

5) strada statale n. 3-bis Tiberina da bivio strada statale n. 3 Flaminia (Ponte Sanguinaro) a Narni, Narni Scalo e Sangemini; e, viceversa, da Perugia e Sangemini a Narni, fino al bivio della strada statale n. 3 Flaminia a Ponte Sanguinaro;

6) strada statale n. 204 Ortana da Viterbo e Orte a Narni ed a Terni; e, viceversa, da Terni e Narni a Orte e Viterbo;

7) strada statale n. 209 Valnerina da Terni a Visso; e, viceversa, da Visso a Terni;

8) strada statale n. 79 Ternana da Sangemini a Terni; e, viceversa, da Terni a Sangemini verso Perugia;

9) strada statale n. 79 Ternana da Terni a Piediluco verso Rieti; e, viceversa, da Rieti e Piediluco verso Terni;

10) strada statale n. 205 Amerina da Terni e Narni per Amelia ed Orvieto; e, viceversa, da Orvieto ed Amelia per Narni e Terni;

11) strada provinciale Carsulana da bivio Porteria di Acquasparta a Cesi e Terni; e, viceversa, da Terni e Cesi per bivio Porteria di Acquasparta;

12) strada provinciale di Maratta dal cimitero di Terni a Narni Scalo; e, viceversa, da Narni Scalo al cimitero di Terni;

13) strada provinciale da Terni a Stroncone, a Le Prata ed a Greccio; e, viceversa, da Greccio a Stroncone e Terni.

Perciò la Conca ternana è sempre stata nei secoli un punto d'incontro di traffici e di attività turistiche, industriali e culturali.

Anche nel campo ferroviario la situazione geografica ha portato Terni ad essere un nodo di notevole importanza: la maggior linea ferrata dello Stato Pontificio, già prima del 1850, partendo da Roma toccava Orte, Terni, Foligno, Ancona verso le province marchigiane e romagnole che costituivano allora, insieme al basso Lazio il nerbo dello Stato Pontificio.

Il criterio delle costruzioni ferroviarie fu quello di seguire le vie d'acqua: e pertanto il Tevere, il Nera, la Vallata spoletana, il Toppino e l'Esino furono le direttrici seguite dalla più antica ferrovia dell'Italia centrale Roma-Orte-Terni-Ancona.

A questa si aggiunge, nel secolo scorso, la ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona per collegare trasversalmente le due ferrovie adriatiche Roma-Ancona e Roma-Pescara.

Nel 1915 entrò poi in funzione anche la ferrovia elettrica Terni-Todi-Perugia-Ponte San Giovanni-Umbertide prolungata poi fino a Sansepolcro.

Questa zona strategicamente importante, costituita dalla Conca ternana, fu sempre raggiungibile per via ordinaria da Roma, sul percorso più breve attraverso la bassa Sabina, lungo la strada comunemente conosciuta come via Salaria-Ternana: essa faceva risparmiare oltre 10 chilometri rispetto al percorso lungo il Tevere ed il Nera. Questa scorciatoia per Roma, sebbene scomoda per la accidentata altimetria, fu preferita dal genio strategico di Garibaldi nella campagna del 1849 (Repubblica romana) e del 1867 (spedizione di Mentana); anche la spedizione dei fratelli Cairoli a Villa Glori seguì la stessa via; e nel 1922 la marcia su Roma (raduno a Monterotondo) si svolse lungo la scorciatoia suddetta, la quale assunse per decenni il nome ufficiale di strada Littoria, rimanendo però sempre terribilmente scomoda per due o tre difficili passaggi.

Questa scorciatoia Terni-Roma ha ora assunto la denominazione ufficiale di strada statale n. 313 di Passo Corese; essa segue quasi esattamente una direttrice da Nord a Sud lungo la valle del torrente Aia Narnese fino alle sorgenti presso Configni; scende lungo le valli della Bassa Sabina (zone di Casperia e Cantalupo); si dirige su Poggio Mirteto Scalo, raggiunge la foce del Farfa nel Tevere presso il Ponte Sfondato e si riunisce a Passo Corese con la strada statale n. 4 Salaria proseguendo per Monterotondo e Roma.

Questo tracciato rettilineo tra Passo Corese e la Conca ternana costituì la parte caratteristica del progetto umbro-sabino per l'Autostrada del Sole; ed avrebbe fatto risparmiare una decina di chilometri tra Roma e Firenze se altri motivi non avessero indotto il Governo di allora a dirottare questa arteria, essenziale per l'Italia, sul discusso tracciato per Orvieto e Fabbro, parallelo alla ferrovia Orte-Chiusi-Firenze.

L'Autostrada del Sole ha ormai adempiuto al suo compito di avvicinare il Nord (Milano) attraverso Bologna e Firenze fino a Roma, Napoli e le regioni meridionali della Penisola; oggi che l'Autostrada del Sole si dimostra supersaturata di traffico, diventa necessario adottare — appunto — la proposta scorciatoia Terni-Configni-Passo Corese-Roma che, abbreviando di ben 10 chilometri la distanza Terni-Roma, permetterebbe di avvicinare la capitale a tutte le regioni adriatiche e del Centro Italia (l'Umbria, tutte le Marche e le Romagne) sul trac-

ciato razionale ed interessante della Bassa Sabina.

Alla realizzazione dell'autostrada-scorciatoia a quattro corsie Roma-Passo Corese-Configni-Terni non dovrebbe porre ostacoli la società « Autostrade » (facente parte dell'organizzazione IRI) la quale è divenuta da tempo un grosso monopolio: l'Autostrada del Sole è superaffollata da utenti italiani e stranieri, fino ad essere intasata di traffico in molti periodi dell'anno; principalmente nei periodi delle ferie estive e nelle giornate che precedono e seguono le festività principali, specie quando s'incontrano giornate « ponte » fra una festività e l'altra.

Se ne è avuta la riprova durante l'esodo estivo del luglio e dell'agosto 1969, quando è stato perfino vietato l'accesso sul tratto appenninico Firenze-Bologna, escludendone gli autocarri pesanti più di 50 quintali; e quando enormi ingorghi di traffico si sono formati agli imbocchi e agli sbocchi di Milano e di Roma.

La nuova autostrada a 4 corsie dovrebbe raggiungere da Roma e da Configni la Conca di Terni, in corrispondenza con l'incrocio fra il raccordo autostradale Terni-Orte ed il nuovo tracciato dell'itinerario « E 7 » previsto in zona di Maratta Bassa presso la fornace Tacconi. In questa località dovrebbe aversi uno svincolo importante e moderno che permetterebbe di raccordare tutta la Conca ternana con la città di Terni, con gli abitati anche intorno a San Valentino ed ai sobborghi di Collescipoli, nonché alle zone industriali di Narni Scalo (stabilimenti Linoleum, Elettrocarbonium, Spea, ecc.), alle Acciaierie e alla industria chimica della Polymer, collegandosi anche verso Spoleto e Foligno (via Flaminia) ed alle provenienze dal Nord (Perugia-Todi-Acquasparta-Sangemini).

Dal grande svincolo di cui sopra l'autostrada diretta per Roma dovrebbe svolgersi lungo la valle del torrente Aia Narnese fino a Configni, dove una breve galleria tra le quote 346 a nord e 360 a sud permetterebbe di superare il valico per scendere nella zona verso Cantalupo e Casperia, verso Torri in Sabina, Stimigliano, Forano fino allo scalo ferroviario di Poggio Mirteto, poi verso il Ponte Sfondato alla foce del Farfa, per raggiungere a Passo Corese la strada statale n. 4 Salaria già in via di trasformazione con quattro corsie parallele fra Passo Corese, Monterotondo e Roma (la distanza tra terminale sud E 7 e Passo Corese è di km 52 circa).

La vecchia strada statale n. 313 di Passo Corese, molto scomoda soltanto in due o tre

brevi tratti potrebbe servire come strada di servizio durante la costruzione dell'autostrada a 4 corsie Terni-Roma: essa dovrebbe essere libera da pedaggio, senza le reti laterali di interruzione e dovrebbe avere come il resto dell'itinerario internazionale E 7, frequenti svincoli studiati per l'inserimento del traffico anche fuori dei caselli, divenuti ormai fastidiosi perfino agli utenti dell'Autostrada del Sole e giustificabili solo per il pagamento dei pedaggi.

L'autostrada libera a 4 corsie permetterebbe di completare, fra Roma e la Conca ternana, l'itinerario internazionale E 7 Roma-Venezia-Vienna-Varsavia che così potrebbe, come voleva la conferenza internazionale di Ginevra, avere origine da Roma e liberare tutto l'itinerario da ogni pedaggio.

Questa autostrada Terni-Roma costituirebbe una grandiosa valorizzazione per tutte le località della Bassa Sabina, da Cottanello a Stimigliano, da Selci a Forano, a Torri in Sabina e Casperia a Montopoli, e per molte altre località sabine turisticamente interessanti e valorizzabili con facili escursioni dalla Capitale.

L'esistenza della scorciatoia da Roma alla Conca ternana, accorciando tutte le distanze tra la Capitale, l'Umbria, le Marche e la Romagna potrà significare un risparmio grandioso nella spesa sia per gli utenti, sia per la collettività nel campo del traffico dei passeggeri e delle merci per quella parte del centro d'Italia che è particolarmente depressa in seguito alla mancanza di adeguate provvidenze: questa zona è stata chiamata in altri tempi « Isola maledetta » perché esclusa dallo sviluppo industriale del Nord e dalle invidiate provvidenze per il Mezzogiorno, che sono venute man mano avvicinandosi fino alla periferia di Roma per comprendervi Anzio, Pomezia, Latina, ecc.

La proposta realizzazione della scorciatoia Terni-Roma si avvale dell'incondizionato appoggio delle Camere di commercio, degli Enti provinciali per il turismo, delle Unioni degli industriali, dei commercianti e degli agricoltori, nonché delle Amministrazioni regionali, provinciali e comunali delle zone di Terni, di Perugia, di Forlì, di Ravenna, di Pesaro, di Ancona, di Macerata, di Rieti e di Roma.

Sarebbe veramente desiderabile che tutti i Parlamentari delle zone suddette, senza contrasti di partito, si unissero per appoggiare la costruzione di questa autostrada che gioverebbe ad una grande parte dell'Italia centrale e potrebbe determinare un più rapido sviluppo delle zone interessate tanto più che

questa scorciatoia da Roma verso il centro peninsulare d'Italia è propugnata anche da molti appassionati cultori dei problemi del traffico e dai tecnici delle costruzioni autostradali, tutti convinti che non trascurabili saranno i vantaggi, cui gli stessi organi rappresentativi interessati (IRI, società « Autostrade ») non possono restare « a contrario » insensibili: alleggerire il traffico lungo l'Autostrada del Sole, ridurre le distanze per Roma da parte degli utenti della « E 7 », accorciare le distanze fra Terni e Passo Corese dai 52 chilometri attuali a soli 44 chilometri, avvicinare di più le popolazioni ternane e perugine con la capitale e avvicinare ancora a queste le genti sabine, oggi per gran parte isolate e prive di un asse stradale di agevole scorrimento, concorrere a potenziare — almeno per un tratto — la « Salaria », così vitale per collegare Roma e il Lazio ad una delle sue più importanti province e a vaste plaghe delle Marche e della Romagna.

Alle insistenti richieste per completare tale opera varia si continua a rispondere, da parte dell'ANAS, che i fondi per le strade di grande comunicazione sono tutti esauriti, a partire da quelli 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 » Roma almeno per i tratti residui qui suggeriti, è necessaria una legge che preveda un finanziamento *ad hoc*, prescindendo anche dalla legge recentemente approvata in tema di modifiche e integrazioni alla attuale legislazione autostradale del 28 aprile 1971, n. 287 (*Gazzetta ufficiale* del 1° giugno 1971, n. 137), che ha riservato all'Umbria solo le briciole.

II. — L'approvazione della presente proposta di legge, tra l'altro, consentirebbe all'ANAS di concentrare gli stanziamenti ordinari di cui dispone per questa zona nell'ammodernamento e nella sistemazione della strada statale n. 3 « Flaminia » con le stesse caratteristiche del tratto già sistemato tra Terni e Foligno, a partire dalla località di Ponte Centesimo per Nocera Umbra, Gaifana, Gualdo Tadino, Osteria del Gatto, Sigillo, Costacciaro, Villa Col dei Canali, Scheggia, al limite dell'Umbria, fino a Fano, nelle Marche sul mare Adriatico, con raccordo all'Autostrada adriatica, già in funzione.

È questa un'arteria di fondamentale interesse che penetra l'Umbria tutta nel cuore e che, se completata, contribuirà notevolmente a togliere questa regione centrale del paese

dal suo secolare isolamento inserendola nei grandi traffici longitudinali.

Tale del resto è l'avviso espresso alla Camera nella seduta del 18 aprile 1966 dal ministro del bilancio Pieraccini, il quale, discutendo le mozioni sulla crisi economica umbra, riconosceva la necessità prioritaria del completamento dell'itinerario « E 7 » e della strada statale n. 3 Flaminia ed affermava che allo scopo è necessaria una legge speciale che il Governo — aggiungeva — ha allo studio. E parere non difforme esprimeva l'allora ministro dei lavori pubblici Mancini, in risposta a diverse interrogazioni di deputati umbri che sollecitavano la realizzazione di tali arterie, dallo stesso ministro riconosciute come « primarie infrastrutture per lo sviluppo dell'Umbria e del Forlivese ».

E la « Flaminia » va completata per la inderogabile necessità di creare nelle province umbro-marchigiane una rete ammagliatrice che colleghi l'entroterra alle grandi arterie costiere, per risollevarne l'economia di una terra depressa (la popolazione in 10 anni è scesa in termini assoluti di oltre il 10 per cento) e per scongiurare oltretutto il pericolo di un ulteriore isolamento che sovrerà inevitabilmente con l'entrata in funzione di arterie trasversali a nord (le « Due Mari » Fano-Grosseto) e nell'immediato Sud (l'Autostrada Roma-L'Aquila-Pescara).

In ogni caso la « Flaminia » è inadeguata al traffico; in molti tratti è rimasta pressappoco delle stesse dimensioni di 2000 anni fa (ne fanno fede i ponti e le infrastrutture costruiti dai vari consoli romani) e basterebbe questa constatazione a giustificare un immediato intervento e l'arteria è inadatta a garantire un soddisfacente ritmo di sviluppo economico e a consentire l'afflusso delle correnti turistiche, in via di crescente espansione. Sono ormai venti anni che gli umbri ed i marchigiani insistono in favore della « Flaminia » per la quale si ritiene sia il momento di concentrare tutti gli sforzi perché il problema sia portato al più presto ad una adeguata soluzione.

Attualmente siamo ancora in fase di progetto di massima: davvero non si comprende — e se lo chiedono tutti, ormai — perché, mentre a partire dalla zona di Foligno verso Roma la strada in oggetto ha subito importanti trasformazioni con ampliamenti e rettifiche ragguardevoli, il tratto congiungente la città di Fano con la zona di Foligno ha solo subito ritocchi trascurabili.

Tale situazione si riflette negativamente su tutta l'Umbria e sulle zone settentrionali delle

Marche, che non hanno altro rapido collegamento con la capitale. Sicché si rende urgente che lavori vengano eseguiti anche in questo ultimo tratto della Flaminia anche al fine di conferire a tale arteria quella omogeneità che la logica suggerisce: tanto più che essa costituisce l'unica possibilità di congiunzione delle Marche (in particolare della provincia di Pesaro) con le regioni tirreniche, con Roma. Con una arteria funzionale i traffici assumerebbero maggiore dinamicità incrementando il volume degli scambi commerciali e il flusso turistico.

E proprio sotto questo ultimo profilo va sottolineata l'importanza della strada in oggetto che diverrebbe un itinerario quanto mai allettante per i turisti dell'Umbria e del Lazio che in ogni estate si riversano (a prezzo di tanti ritardi e spesso di tanto sangue) sulle spiagge adriatiche.

Infine, il vertiginoso incremento della motorizzazione e lo sviluppo edilizio verificatosi ed ancora in atto lungo i lati dell'arteria reclamano un immediato intervento che non può limitarsi a semplici lavori di rettifica di una curva, alla eliminazione di un dosso o all'allargamento di un metro o due di carreggiata in qualche tratto, ma che consiste invece in una sua integrale sistemazione.

III. — Ma anche un'altra opera stradale — la terza — 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-Torano, 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, fu 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 tutta la Sabina (in specie dei centri dell'ex circondario di Cittaducale aggregato alla provincia di Rieti nel 1927) che hanno chiesto l'approvazione di una legge speciale allo scopo.

Non solo, ma il progetto di massima è già stato predisposto anche dagli uffici tecnici dell'ANAS che — tra l'altro — ne hanno calcolato il costo, almeno per il solo tratto Terni-Rieti in poco più di 18 miliardi di lire, come il ministro dei lavori pubblici ha recentemente comunicato in risposta ad una nostra interrogazione.

In realtà esistono al momento più progetti; andrà prescelto quello che saprà garantire un più felice inserimento nei piani regolatori generali di Terni e di Rieti, in conformità ai piani di assetto del territorio, così come voluto dal CIPE con riferimento al tronco autostradale Civitavecchia-Orte e la maggiore economia di spesa a parità di caratteristiche.

Conseguentemente lo smaltimento del traffico pesante interregionale, l'inserimento nell'*hinterland* di vicini comuni della Conca ternana, la valorizzazione delle bellezze turistiche (cascata delle Marmore, lago di Piediluco, Terminillo), e la raccolta attraverso la strada statale 79 e le confluenze sulla stessa delle provenienze dalla fascia montana a nord della direttrice Rieti-Terni (oltre che con la E 7 sul raccordo autostradale Orte-Terni, la strada statale n. 3 Flaminia, la strada statale 209 Valnerina, la strada statale 221 di Leonessa, la strada statale 316 Configni e Passo Corese).

E siffatto progetto — ecco dimostrata la complementarietà delle tre strade di cui alla presente proposta — vale anche in quanto inserito nel progetto di prolungamento della « E 7 » verso Roma. Viene così completato quel tronco di collegamento al livello intermetropolitano fra il sistema « Alto Lazio-Alle Marche-Umbria » e quello abruzzese, consentendo l'espandersi della economia della Conca ternana e della regione umbra verso le zone di intervento della Cassa per il Mezzogiorno nel territorio della provincia di Rieti — con

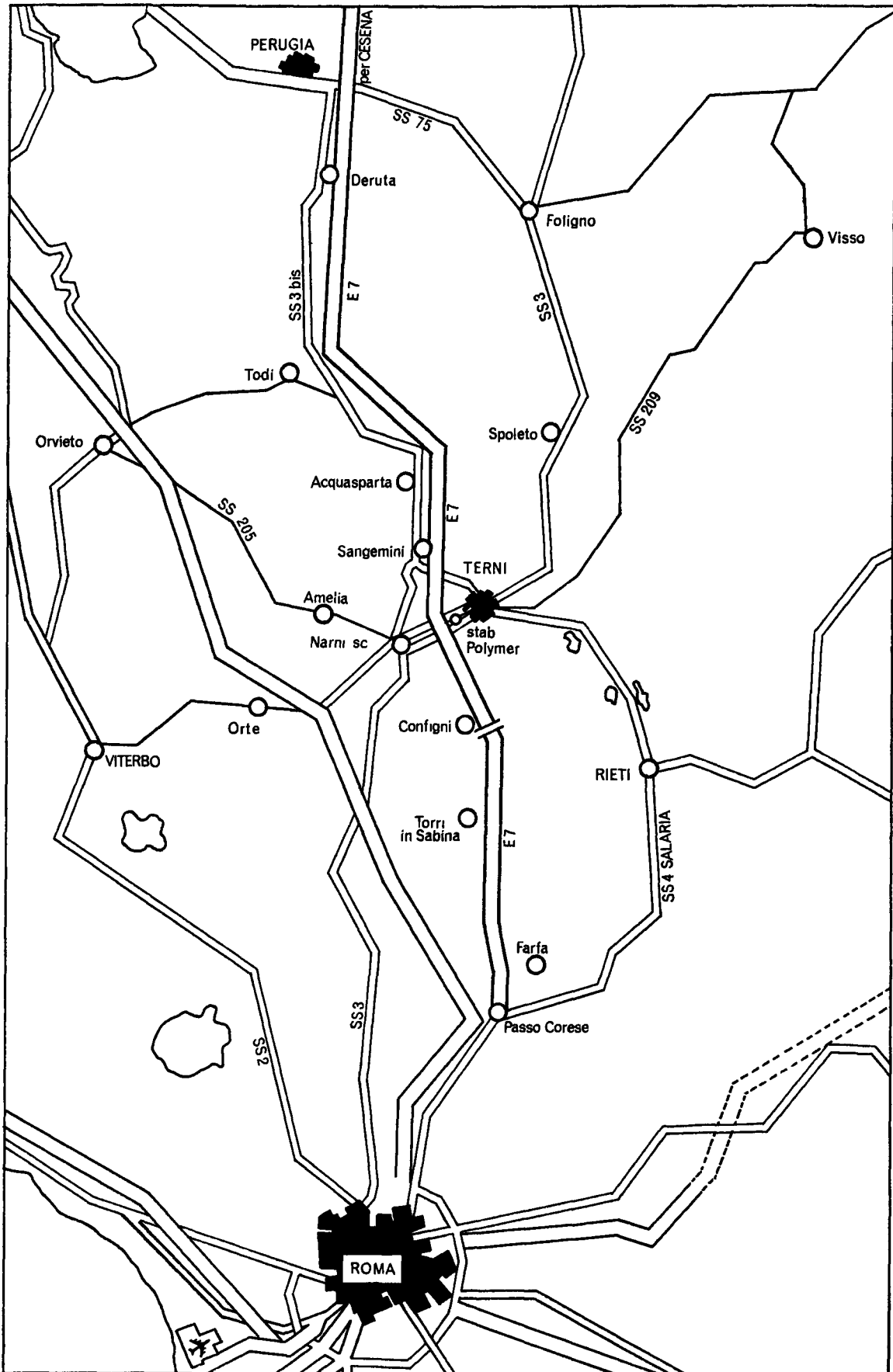
il suo nucleo industriale e il Terminillo che va incentivato — fino alla regione abruzzese (ove insiste Torano collegata all'Autostrada del Sole, al limite della vasta e depressa plaga del Cicolano) e da qui fino a Cassino e il porto di Gaeta, a chiudere in modo circolare il tracciato attraverso la parte centrale della nostra penisola.

È necessario non frapporte indugi sicché — al più presto — quelli che sono ora solo progetti diventino una concreta, benefica realtà.

La presente proposta di legge si propone dunque — 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 riconosceva 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-Venezia e della Civitavecchia-Viterbo-Terni-Rieti-Torano (la realizzazione di quest'ultima è stata richiesta con carattere di priorità dal presidente del consiglio regionale del Lazio in recentissime dichiarazioni programmatiche, tanto più che la progettazione esecutiva è in via di completamento) e — altresì — con il completamento della strada statale n. 3 Flaminia, su cui insiste un traffico eccezionalmente intenso, 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 disgrazie e speriamo passeggero contingenze, ha subito arresti decisamente preoccupanti.

È per questo atto di giustizia — onorevoli colleghi — che gli umbri ed i sabini e non solo loro, mettono alla prova la buona volontà, la sensibilità, la sollecitudine del Parlamento della Repubblica italiana.



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, 4 febbraio 1967, n. 25, e successive, la spesa di lire 60 miliardi da ripartirsi in ragione di lire 20 miliardi nell'esercizio 1972, di lire 20 miliardi nell'esercizio 1973 e di lire 20 miliardi nell'esercizio 1974.

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-Passo Corese-Poggio Mirteto-Sangemini-Perugia-Città di Castello-Valico 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 completare con caratteristiche analoghe a quelle dei tratti già in esercizio;

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

4) strada statale n. 3 « Flaminia » da completare nel tratto Ponte Centesimo di Foligno-Nocera Umbra-Gualdo Tadino-Osteria del Gatto di Fossato di Vico-Fano.

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'esecu-

zione, nel programma di cui all'articolo 5 della legge 13 agosto 1959, n. 904, e leggi successive.

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 1972, 1973 e 1974.

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 nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.