

(N. 2041)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori CAPPELLINI, MOLE, BRASCHI, ELIA, AMADEO, SPALLICCI, SCHIAVI
BUSONI, ALBERTI, PORCELLINI, GERVASI, CIANCA, MANCINELLI e MOLINELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 LUGLIO 1957

Sistemazione della strada interprovinciale « Rimini–Novafeltria–San Sepolcro »
interessante le province di Forlì, Pesaro e Arezzo

ONOREVOLI SENATORI. — È evidente come la particolare conformazione orografica della nostra penisola, ed in particolare la catena appenninica, ponga un notevole ostacolo allo sviluppo degli scambi ed alla facilità delle comunicazioni fra il versante Adriatico e quello Tirrenico. Dall'esame, anche superficiale di una carta stradale, risulta infatti che l'Italia è dotata di due strade costiere — quella Tirrenica (Via Aurelia e Statale n. 1) e quella Adriatica (Via Adriatica e Statale n. 16) — mentre è in corso di attuazione l'Autostrada dorsale, detta del « Sole », che congiungerà Napoli con Milano attraversando Roma, Firenze e Bologna. A ciò aggiungasi la realizzazione non più dilazionabile della auspicata e richiesta autostrada Bologna-Pescara, — attraverso Rimini, Pesaro ed Ancona — che con il successivo prolungamento fino a Lecce potrebbe domani completare la rete viabile longitudinale del Paese.

Si può pertanto affermare che, lungo la direttrice Nord-Sud, il traffico è attualmente e meglio lo sarà in un prossimo avvenire, sufficientemente smaltito e servito.

Ben differenti sono invece le conclusioni quando si passi ad esaminare la situazione

delle comunicazioni trasversali, con particolare riferimento a quelle fra la zona alte Marche — bassa Romagna con la Toscana.

L'unica direttrice trasversale, a carattere statale, che consente una congiunzione del litorale Adriatico, compresa fra Rimini-Ancona con le province toscane, e con quelle di Arezzo in particolare, è la Statale di Bocca Trabaria, che, partendo dalla Nazionale Adriatica a Fano, segue la Statale n. 3 (Flaminia) fino a Calmazzo e da qui devia per la SS. n. 73-bis raggiungendo, attraverso Borgo Pace, il valico di Bocca Trabaria (m. 1044), e l'abitato di S. Giustino e S. Sepolcro ove si innesta alla Statale n. 73 (Tiberina) per Arezzo e Siena.

Salendo verso il Nord, il più prossimo valico appenninico statale è quello del Mandrioli (m. 1173) sulla Strada statale n. 71 che inizia dalla Strada statale n. 9 (Via Emilia) presso Cesena.

Quasi esattamente a metà della distanza di Km. 72 che intercorrono fra Fano e Cesena, e precisamente a Rimini, sbocca la larga e ridente vallata del Marecchia. Sul lato destro di essa si sviluppa una arteria interprovinciale, che, attraverso i valichi di San Cristo-

foro (m. 910) e di Viamaggio (m. 988), mette in diretta comunicazione Rimini con San Sepolcro.

Non ha chi non vede come tale strada, che corre lungo il confine di due regioni (Marche e Romagna) verso il cuore della Toscana (provincia di Arezzo), sia la più qualificata ad integrare e potenziare i collegamenti trasversali fra il versante Adriatico e quello Tirrenico dell'Italia centrale, con enormi vantaggi per gli interessi agricoli, commerciali, industriali, turistici delle tre Regioni. Vantaggi particolarmente sensibili per le zone montane attraversate, che, dalla presenza di una moderna strada, otterrebbero un miglioramento dei raccordi fra le loro piccole borgate, che attualmente corrono il grave pericolo di morire dissanguate, con importanti centri. Il miglioramento delle comunicazioni è infatti uno fra i più sicuri ed efficaci provvedimenti atti ad arginare il preoccupante esodo della montagna, poichè il traffico è sempre fonte di attività e di benessere.

Ma perchè il traffico, sia esso pesante o turistico, possa intensificarsi, occorre che trovi nell'arteria che deve servirlo requisiti di comodità e vantaggi tali da fargliela preferire. Sulla economia dei trasporti influisce infatti, in modo preponderante, sia l'andamento planimetrico che quello altimetrico della strada. Così che la presenza di curve a raggio limitato, la ristrettezza della sede stradale, le eccessive pendenze, le cattive condizioni del pieno viabile, sono tutti fattori che, costituendo cause di disagio e di limitazione di velocità influiscono negativamente, in maniera sensibile, sul costo dei trasporti e sulla confortevolezza del traffico.

Perciò nel quadro del potenziamento di una diretta comunicazione fra Rimini e San Sepolcro, se pure si può mantenere come direttrice il tracciato dell'attuale interprovinciale, è indispensabile prevedere e provvedere ad adeguare le sue caratteristiche (larghezza, raggi di curvature, pendenze, pavimentazione) a quelle richieste da una moderna arteria di grande traffico.

L'attuale congiungimento Rimini San Sepolcro — che si svolge nei territori delle tre provincie di Forlì, Pesaro ed Arezzo — ha, nel tratto Rimini-Novafeltria, discrete caratteristiche generali, salvo la necessità di ade-

guare la sua larghezza alle esigenze di un traffico che è già oggi particolarmente intenso. Da Novafeltria a San Sepolcro invece la strada presenta oltre che deficienze di sezione anche sostanziali difetti plano-altimetrici. Adeguare tutto il percorso alle esigenze dei moderni mezzi, sia pesanti che veloci, dà sicuro affidamento che il già considerevole traffico che si verifica sulla strada nelle attuali condizioni, può essere ulteriormente incrementato con evidente vantaggio dell'economia di tutta la zona ad essa interessata.

In detta zona è situato il bacino minerario di Perticara, tra i più importanti d'Italia per la produzione di zolfo, dal quale il minerale grezzo deve compiere un lungo giro vizioso per essere trasportato alle raffinerie di Assisi, nonchè le cave di materiali calcarei di Ponte Verucchio in provincia di Forlì, infine le industrie alimentari di San Sepolcro troverebbero uno sbocco agevole verso l'importante mercato della Romagna.

Inoltre tutto l'Aretino oggi servito dalla lontana Pescara, potrebbe, con molta maggiore convenienza, ricorrere per il suo approvvigionamento ittico al litorale marchigiano-romagnolo creando un nuovo utile sbocco all'industria della pesca di tale zona. Similmente potrebbe essere realizzata una maggiore facilità di accesso ai centri turistici e storici toscani (Arezzo, Siena, Firenze, ecc.) con possibile valorizzazione, sia delle risorse turistiche che delle risorse sportive di tutta la zona montana gravitante verso la strada in parola.

Conviene inoltre tenere presente che tale strada è l'unica che potrebbe servire contemporaneamente le tre Regioni, Romagna, Marche, Toscana e costituire, in un prossimo futuro, un comodo e rapido collegamento intermedio fra l'Autostrada del « Sole » e la Bologna-Pescara, senza contare che contribuirebbe, in una certa misura, a far fare un piccolo passo in avanti sulla via della rinascita ad una regione (quella marchigiana) e ad una provincia (quella di Pesaro) particolarmente depresse.

Giova infine ricordare che con la sistemazione della Strada interprovinciale di cui al presente disegno di legge, si creerebbero le condizioni per un serio riesame della situa-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zione relativa alla progettata soppressione da parte del Ministero dei trasporti della ferrovia Rimini-Novafeltria (Km. 34) per deficit di esercizio. Smantellamento che non può in ogni caso essere realizzato nella presente carenza e inadeguatezza delle vie stradali di comunicazione a forte traffico tra Rimini e Novafeltria (con bivio per la Repubblica di San Marino) e per l'alto valore sociale e commerciale che la ferrovia in parola rappresenta.

Sulla base di tali presupposti gli Enti maggiormente interessati (e precisamente le provincie di Forlì, Pesaro e Arezzo, i comuni di Rimini, S. Arcangelo di Romagna, S. Leo, Novafeltria, Maiolo, Talamello, Pennabilli, Badia Tebalda e S. Sepolcro) si sono fino dal 1948 interessati al problema e, in questi ultimi tempi, con l'ausilio dei rispettivi organi tecnici, hanno esaminato le condizioni indispensabili per dare alla interprovinciale Rimini-San Sepolcro le caratteristiche di una arteria di grande traffico.

Tali condizioni investono evidentemente un carattere finanziario ed un carattere tecnico.

Ampie ed approfondite discussioni avvenute in più riunioni, hanno portato alla concorde decisione che il finanziamento di un'opera di tal genere esorbita dalle possibilità di bilancio di tutti gli Enti interessati, e che pertanto è indispensabile invocare un diretto intervento statale.

Onde dare adeguata concretezza alla richiesta stessa, è apparso indispensabile che essa fosse basata su di un progetto della cui compilazione sono stati incaricati gli Uffici tecnici delle tre provincie interessate.

In assolvimento del compito loro assegnato i predetti Uffici tecnici hanno definito un progetto di larga massima ispirato ai seguenti principi e caratteristiche:

— *contenimento della spesa* in limiti ragionevoli: per il che si è conservato il tracciato della attuale interprovinciale, salvo poche inevitabili varianti, atto o ad evitare zone franose o a conseguire un allungamento di percorso per diminuire la forte pendenza di alcuni tratti;

— *larghezza della strada fra ciglio e ciglio*:

a) m. 12,00 (di cui m. 10,00 di carreggiate e m. 2,00 di banchine e arginelli in terra) nel tratto Rimini-Novafeltria, già quasi saturo dal rilevante traffico attuale;

b) m. 9,00 (di cui 7,00 di carreggiata e m. 2,00 di banchine ed arginelli in terra) nel restante tratto Novafeltria-San Sepolcro;

— *raggi di curvatura*:

a) non inferiori a m. 40,00 nei tratti pianeggianti;

b) non inferiori a m. 25,00 nei tratti di montagna;

— *pendenze massime*:

a) non superiori al 7 per cento in rettifilo;

b) non superiori al 4,50 per cento nelle curve a raggio minimo;

— *pavimentazione stradale*: bitumata (due trattamenti ad emulsione bituminosa ed uno a bitume puro a caldo), previo eventuale ricarico cilindrato di pietrisco ove necessario.

La spesa prevedibile per la sistemazione della strada interprovinciale Rimini-San Sepolcro ascende a complessive L. 2.500.000.000 suddivise come appresso:

A) Movimenti di terra . . .	L.	604.803.900
B) Opere d'arte e manufatti »		515.003.150
C) Opere marginali . . . »		204.820.000
D) Ossatura di sottofondo . »		297.360.000
E) Ricarico e pavimentazione »		400.670.000
F) Case cantoniere (n. 9) . »		82.000.000

Totale complessivo L. 2.104.657.050

Importo arrotondato L. 2.104.660.000

G) Somme a disposizione » 395.340.000

Totale generale L. 2.500.000.000

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzata la sistemazione, a cura dello Stato, della strada interprovinciale Rimini-Novafeltria-San Sepolcro attraversante le province di Forlì, Pesaro e Arezzo.

Art. 2.

La spesa occorrente, prevista in lire 2 miliardi e mezzo, sarà interamente anticipata dallo Stato in quote costanti in dieci esercizi finanziari a partire dal 1957-58 e fino al 1966-1967, salvo il ricupero delle quote a carico delle province di Forlì, Pesaro e Arezzo, che sono determinate nella misura del 30 per cento della spesa medesima da ripartirsi tra le tre province predette in proporzione delle spese incontrate per la sistemazione dei rispettivi tronchi.

Le Amministrazioni provinciali rimborseranno le loro quote in trenta annualità costanti senza interessi decorrenti dal terzo anno successivo a quello in cui è stato redatto il verbale di collaudo.

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge.