

(N. 1538)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori CAPPELLINI, MOLÈ, MOLINELLI, CIANCA, FANTUZZI, MANCINELLI, DE LUCA Angelo, FORTUNATI, LEONE, CROLLALANZA, PAOLUCCI DI VALMAGGIORE, PORCELLINI, AMADEO, SPALLICCI, PUCCI, TARTUFOLI, CARELLI ed ELIA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 GIUGNO 1956

### Costruzione dell'Autostrada adriatica.

ONOREVOLI SENATORI. — In sede di applicazione della legge 21 maggio 1955, n. 463, l'apposito Comitato interministeriale ha ormai esaurito l'assegnazione del fondo di 100 miliardi disponibile per un decennio per la costruzione di autostrade avendo fornito i previsti contributi per la realizzazione di varie arterie e tronchi autostradali.

La attuazione delle citate provvidenze legislative, lungi dal coprire le necessità di una moderna rete di traffico, ha viepiù messo in rilievo l'esigenza urgente ed improrogabile di un completo e coordinato adeguamento del dispositivo stradale nazionale, da attuarsi con una organica visione degli interessi delle diverse Regioni, delle rispettive strutture economiche, degli attuali e prevedibili sviluppi del traffico, delle odierna e futura attività produttiva, turistica e commerciale.

A questa constatazione si perviene esaminando il programma di incremento autostradale approvato dai competenti organi tecnici e ministeriali, nel quale emerge evidente la lacuna che si delinea nella prevista rete di costruendo autostrade a seguito della esclusione della arteria adriatica collegante Bologna con Pescara.

È noto infatti che il tracciato della « Strada del Sole », recentemente affidata in concessione alla « Società per azioni Concessioni e Costruzioni Autostrade » con partecipazione I.R.I., dipartendosi da Milano, tocca Bologna, deviando quindi per Firenze, Roma, Capua per raggiungere Napoli.

L'importante Autostrada longitudinale costituisce tuttavia solo uno degli elementi fondamentali della nuova rete di arteria di grande traffico che, per potersi considerare effettivamente completa ed organicamente articolata, deve essere necessariamente integrata da un'altra longitudinale lungo il versante Adriatico congiungente il Nord con le Regioni del Centro e del Meridione della Penisola.

La necessità, o meglio l'urgenza di una tale autostrada è suffragata da una serie di fattori che mettono in evidente rilievo l'inopportunità di un suo ulteriore rinvio nel tempo e confermano l'assoluta esigenza che la realizzazione del tronco autostradale adriatico non venga disgiunta da quella delle arterie già programmate ed in ispecie della « Strada del Sole ».

Torna perciò utile illustrare qui le ragioni che impongono di colmare la lacuna che si ri-

scontra, allo stato attuale, nel piano di sviluppo autostradale a causa della esclusione del tracciato da Bologna a Pescara. È noto — e le statistiche ne fanno fede — che la Statale n. 9 « Emilia » da Bologna a Rimini e la statale n. 16 « Adriatica » da Rimini a Pescara sono da considerarsi tra le arterie più intensamente battute dal traffico, segnando incrementi, per numero e tonnellaggio dei veicoli transitanti, quanto mai intensi e sono già, allo stato attuale, assolutamente inadeguate ad un traffico ordinato, rapido e sicuro.

Basti come semplice indicazione il confronto fra le medie dei dati di transito quotidiano, rilevati in primavera ed in estate del 1954 e nel 1955 a Torrette di Fano, nel tratto fra Pesaro e Ancona.

Nel 1954 si è accertato il passaggio quotidiano di 1.684 autoveicoli e di 1.188 autocarri per un tonnellaggio complessivo di 21.820 tonnellate; nel 1955 di 2.078 autoveicoli e 1.606 autocarri con un tonnellaggio di 25.349 tonnellate con un incremento nel giro di un anno, superiore al 23 per cento per gli autoveicoli e al 35 per cento per gli autocarri, con una media globale superiore al 28 per cento.

Ad uguale livello ascende la circolazione di automezzi al posto di rilevamento di Rocca Priora, in provincia di Ancona, ove il traffico nel periodo di un anno ha segnato uguali indici di aumento.

Se si considera che una strada, secondo quanto è stato enunciato da un eminentissimo studioso di problemi stradali, il professor Tocchetti, al X Convegno nazionale stradale di Bolzano, deve considerarsi intransitabile allorchè raggiunga un traffico giornaliero di 12.500 tonnellate, è facile dedurre che le strade statali colleganti Bologna con Pescara versano ormai da tempo in uno stato di dannosissimo ingorgo, cui è necessità imprescindibile porre rimedio, senza attendere che, in parallelo con l'irrefrenabile incremento della motorizzazione, si giunga ad un vero e proprio intasamento del traffico, alla paralisi della circolazione automobilistica sulle strade del versante adriatico.

E che un ingorgo esista lo denotano i dati infortunistici che, sebbene non aggiornati in quanto risalgono al 1952, danno la Statale n. 16 « Adriatica » come una delle arterie più mi-

diali d'Italia con 593 incidenti con 76 morti e 697 feriti, cifre largamente superate negli anni successivi, secondo quanto officiosamente è dato conoscere.

È purtroppo facile profezia prevedere che i tratti della « Emilia » da Bologna a Rimini e della « Adriatica » da Rimini a Pescara, ove non si addivenga alla realizzazione della Autostrada e perduri — come perdurerà — l'attuale intenso ritmo di sviluppo del traffico, diventeranno ogni giorno di più la sede di innumerevoli incidenti con le conseguenti perdite in vite umane ed in beni.

Nell'escludere l'Autostrada adriatica, la quale dovrà avere il suo logico sviluppo fino a Lecce, dal programma di attuazione della legge n. 463 del 21 maggio 1955, non si è tenuto inoltre conto della sua fondamentale importanza ai fini dell'incremento delle attività economiche e produttive della Romagna, delle Marche e degli Abruzzi, Regioni che, seppure in diverso grado, presentano una situazione di depressione superabile solo con un profondo e vivificante impulso, quale solo l'allacciamento autostradale può determinare.

È noto che nell'Adriatico vi è un buon porto, quello di Ancona, attrezzatissimo che è attualmente condannato alla più completa e rovinosa paralisi.

L'approdo di Ancona, integrato da una apprezzabile industria cantieristica, è oggi deserto di traffici, non solo per la carenza di sbocchi commerciali in direzione del vicino ed estremo Oriente, con i Paesi dei Balcani, ma anche per le difficoltà di accesso e di collegamento con i centri industriali e manifatturieri del Settentrione e del restante retroterra.

L'Autostrada adriatica apporterebbe traffici e vita per lo scalo dorico, il che, in vista del pur lento e tardivo inserimento dell'Italia negli scambi commerciali con i Paesi dell'Est, costituirebbe per Ancona un fattore determinante di ripresa e di pieno sviluppo marittimo.

Non va neppure trascurato il fatto che a Falconara, presso Ancona, esiste un'importante raffineria dell'A.P.I. da cui si dipartono quotidianamente per lontane destinazioni numerose autocisterne che percorrono la Statale n. 16, contribuendo all'aumento notevole del traffico.

Neppure è da sottovalutare l'apporto di circolazione che deriverà inevitabilmente dalla messa in produzione dei giacimenti petroliferi abruzzesi, specialmente, se, come è giusto ed auspicabile, sarà data all'E.N.I. la possibilità di sfruttare, nell'interesse della Nazione, queste nuove e consistenti fonti di ricchezza e di lavoro.

Le zone petrolifere d'Abruzzo, per essere adeguatamente valorizzate, abbisognano indubbiamente di efficienti arterie di accesso, quale oggi non può essere assicurato dalla insufficiente sede stradale della Statale n. 16, già pressochè saturata dall'attuale volume di traffico.

Nè vanno ignorate le facilitazioni che si avrebbero nello smercio all'interno ed all'estero, per l'avvicinamento ed il più rapido accesso ai mercati, per i prodotti ortofrutticoli pregiatissimi delle zone romagnole e marchigiane (frutta, pomodori, cavoli, vini, ecc.) e per i prodotti ittici, di cui esistono nella costiera adriatica importantissimi centri quali Cattolica, Fano, S. Benedetto del Tronto, ecc.

L'Autostrada è inoltre condizione indispensabile per lo sviluppo delle attività turistiche, già fiorenti e rinomate della riviera romagnola (Rimini, Riccione, ecc.) ed in via di costante e promettente impulso a Gabicce, Pesaro, Fano, Senigallia e nelle località costiere dell'Anconitano, e delle provincie di Macerata, Ascoli e Pescara.

Quale sia l'importanza di questo settore è dimostrato dal fatto che i centri balneari romagnoli forniscono attualmente, da soli, circa 1/7 dell'intero reddito turistico nazionale.

Non è chi non veda pertanto che la difesa e lo sviluppo di questo fondamentale settore dell'economia delle regioni adriatiche sono intimamente legati e condizionati alla creazione di un'arteria autostradale che ne favorisca l'accesso al turismo nazionale ed estero che potrebbe essere dirottato, con gravi ed incalcolabili conseguenze economiche per l'intera economia della zona, verso il versante tirrenico, qualora da Bologna si dipartisse un solo tracciato autostradale in direzione di Firenze, Roma e Napoli.

Su un altro particolare e non meno fondamentale aspetto del problema va poi richiamata l'attenzione degli onorevoli senatori.

Da Bologna a Pescara l'attuale unica strada statale attraversa tutti i numerosi centri abitati, ivi compresi i maggiori centri cittadini e tutte le località balneari, comportando una serie di negative e dannose conseguenze e cioè: ostacolo ad un sano e razionale sviluppo urbanistico, intralcio per lo svolgimento delle attività locali, elevata frequenza degli incidenti con costante rischio alle persone ed alle cose in dipendenza del transito negli abitati di un forte e crescente numero di veloci ed ingombranti veicoli.

Per le ragioni sopra svolte può pertanto affermarsi che l'Autostrada è una necessità vitale per le regioni romagnola, marchigiana ed abruzzese, non solo per la grave ed ormai intollerabile congestione del traffico, per la urgenza di favorire lo sviluppo economico, produttivo, turistico e sociale di queste zone, ma soprattutto per la necessità di evitare le negative conseguenze che potrebbero derivare alle zone adriatiche dall'accantonamento a tempo indefinito del problema autostradale.

Le Regioni in questione presentano infatti un saggio di incremento della ricchezza minore di quelle di altre Regioni, ed il loro ritardo economico non potrà essere attenuato se non quando si avranno le condizioni perchè questo saggio sia superiore, o quanto meno pari, a quello di altre Regioni.

Si può affermare, perciò, che se le zone del versante adriatico non avranno l'Autostrada ed altre Regioni l'otterranno, questo divario di incremento, il ritardo della vita economica rispetto alle altre Regioni si aggraverà a danno di queste laboriose e benemerite popolazioni.

Sarebbe, di conseguenza, ingiusto che il versante adriatico restasse senza le strade da costruire con i proventi di un inasprimento fiscale, che grava notevolmente anche sulla circolazione delle Regioni sopra ricordate, il cui volume di traffico è tutt'altro che trascurabile nel complessivo volume del traffico nazionale.

È quindi ingiusto ed inopportuno che dalla parziale soluzione di un problema nazionale, quale è quello autostradale, derivi per queste zone un aggravio economico, senza il corrispettivo degli apporti del corrispondente investimento. A ciò si oppongono le popolazioni e gli Enti della Romagna, delle Marche e degli

## LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Abruzzi, regioni particolarmente depresse (ad eccezione della prima), che anzichè sopportare oneri per le esigenze nazionali, meritano indispensabili interventi per uscire dallo stato di minorità in cui si trovano.

È vero, infatti, che, specie per la Regione marchigiana — zona depressa — il gettito annuo dei tributi erariali supera la spesa statale nella Regione stessa di ben 6 miliardi circa all'anno (per il 1954 esattamente sei miliardi e 598 milioni, come si rileva dalla relazione del Presidente della 5<sup>a</sup> Commissione finanze e tesoro, onorevole Bertone, al bilancio del Tesoro per l'esercizio 1955-56), onde si può dire che essa non è nuova ad una ingiustizia di questo genere.

Da tutto quanto precede discende la constatazione che il problema non può essere rinviato a dopo il 1965, termine di applicazione del programma autostradale ormai approvato, in quanto la realizzazione della Autostrada adriatica è esigenza urgente ed indilazionabile, è un atto di giustizia riparatrice verso Regioni fino ad oggi trascurate ed ignorate, nonostante l'unanime anelito di sviluppo e di rinascita che anima gli Enti e le popolazioni tutte.

Non si pone, evidentemente, il problema di precedenza o di esclusione in rapporto alla

« Strada del Sole »; urge invece che la dorsale tirrenica si faccia, ma insieme ad essa si realizzi anche la longitudinale adriatica; si impone la loro simultanea realizzazione, proprio perchè si eviti che la soluzione parziale venga a risultare esiziale per gli interessi vasti, profondi e legittimi delle nostre Regioni adriatiche, perchè cioè la creazione di una organica rete autostradale costituisca un armonico ed equilibrato intervento che contemperì le necessità di tutte le Regioni, nel quadro del superiore interesse del Paese.

Quale dunque la soluzione?

La costruzione della Autostrada Bologna-Ancona-Pescara, che rappresenterebbe l'ideale collegamento del Nord con l'Adriatico e il Tirreno, l'indispensabile secondo braccio autostradale che consenta di articolare da Bologna anche in direzione del versante sud-est della Penisola la arteria facente capo a Milano e, oltre ancora, ai Paesi del Nord-Europa.

L'Autostrada, che per il tratto Bologna-Ancona è già stata progettata, in un'elaborato di massima da parte dell'ingegner Antonino Berti per conto della Società per Azioni fra Enti locali per l'Autostrada Milano-Pescara, dovrà avere una lunghezza di 360 Km. e comporterà una spesa complessiva di lire 66 miliardi e 200.000.000, così ripartita:

tronco Bologna-Rimini . . . . .	Km. 123,5	L. 21.900.000.000
tronco Rimini-Ancona . . . . .	» 82,5	» 15.500.000.000
tronco Ancona-Pescara . . . . .	» 154,0	» 28.800.000.000
	<u>Km. 360,0</u>	<u>L. 66.200.000.000</u>

tenendo conto che per il tratto Ancona-Pescara (Km. 154) il costo chilometrico, sulla base dei calcoli predisposti per i tronchi da Bologna a Rimini, può essere valutato in circa 187 milioni.

Ne consegue quindi che, in armonia col principio stabilito dall'articolo 3 della legge n. 463 del 21 maggio 1955 che fissa nel 40 per cento della spesa totale il contributo dello Stato ai concessionari delle autostrade per la realizza-

zione dell'Autostrada Adriatica Bologna-Ancona-Pescara occorre uno stanziamento di lire 26.480.000.000.

Alla copertura del contributo statale previsto dall'articolo 3 della legge 21 maggio 1955, n. 463 potrà farsi fronte mediante l'impiego dei ribassi d'asta risultanti dalle gare d'appalto per l'aggiudicazione delle opere autostradali ammesse a beneficiare delle provvidenze disposte dalla citata legge e, per la differenza,

## LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mediante appositi stanziamenti sul Bilancio del Ministero dei lavori pubblici per cinque esercizi a partire dal 1957-58.

Trattasi di un onere finanziario che lo Stato può agevolmente accollarsi non solo in considerazione delle prospettate esigenze, ma altresì nella certa previsione che l'erogazione del contributo integrativo di quelli già stanziati per effetto della citata legge n. 463, costituisce di fatto un investimento altamente produttivo ed economicamente conveniente in vista dei concreti benefici di ordine produttivo, turistico e sociale che potranno derivare alla economia delle Regioni adriatiche e dei conseguenti incrementi dei cespiti d'entrate erariali.

Occorre, da ultimo, e non certo perchè il problema sia di secondaria importanza, richiamare l'attenzione sulla già citata questione delle concessioni.

L'Autostrada è un servizio di interesse pubblico, la cui gestione deve essere sottratta, fin dove sia possibile, al gioco della speculazione, favorendo quelle iniziative che garantiscano il giusto temperamento dell'interesse generale con quello dell'impresa e più ancora quelle che perseguono esclusivamente la tutela delle esigenze collettive.

Devesi pertanto confermare e ribadire il principio — peraltro genericamente formulato — già accolto nel penultimo comma dell'articolo 3 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sancendo la precedenza e la preferenza nella attribuzione della concessione agli Enti locali, o ai loro Consorzi già costituiti o costituendi.

Tutto ciò premesso, onorevoli senatori, si sottopone al vostro esame e alla vostra approvazione la seguente proposta di legge integrativa della legge n. 463, del 21 maggio 1955.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

Per la costruzione dell'Autostrada Bologna-Ancona-Pescara (quale primo tronco dell'Autostrada adriatica fino a Lecce) è autorizzata la spesa di lire 26.480.000.000.

## Art. 2.

Nel caso in cui la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada vengano dati in concessione, in base all'articolo 3 della legge 21 maggio 1955, n. 463, sono, a parità di condizioni, preferiti gli Enti pubblici od i loro Consorzi.

## Art. 3.

Alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge, sarà provveduto mediante impiego dei ribassi d'asta risultanti dalle gare di appalto per l'aggiudicazione delle opere autostradali costruite ai sensi dell'articolo 3 della legge 21 maggio 1955, n. 463, e, per la rimanenza, con appositi stanziamenti da iscriversi negli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi dal 1957-58 al 1961-62.

## Art. 4.

Per quanto non previsto dalle presente legge si applicano le norme di cui alla legge 21 maggio 1955, n. 463.