CAMERA DEI DEPUTATI N. 4383

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato DELFINO

Presentata il 19 dicembre 1962

Autorizzazione di spesa per il proseguimento e il completamento dei lavori di sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge viene presentata nel giorno in cui ha luogo la prima gara di appalto dei lavori di sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara.

L'opera impegnerà una spesa di 14 miliardi e 900 milioni.

Poiché 4 miliardi e mezzo sono stati stanziati dalle ferrovie dello Stato, altri 3 o 4 miliardi saranno ricavati dalla vendita di pregiate aree di risulta, occorrono ancora almeno 7 miliardi per completare il finanziamento.

Poiché esperienze anche recenti ci hanno insegnato che le opere pubbliche finanziate « a singhiozzo » vengono sempre a costare di più, ci è sembrato utile oltre che opportuno predisporre tempestivamente il completamento del finanziamento di un'opera, quale la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara, che anche per motivi di ordine tecnico (la contemporaneità dei lavori con la necessità di assicurare la costante efficienza di un nodo ferroviario importantissimo) non può subire pause o rallentamenti.

La presentazione della presente proposta di legge rappresenta inoltre, per il proponente, l'ultimo doveroso atto di una azione parlamentare iniziata sin dai primi giorni dell'attuale legislatura e continuata in tutti questi anni con fiduciosa costanza.

Agli atti parlamentari sono consegnati ben sette discorsi pronunciati in aula dal proponente dall'ottobre del 1958 al marzo del 1962 nonché infinite interrogazioni e ordini del giorno presentati sull'argomento.

Senza tale azione, affiancata poi da colleghi di altri gruppi politici, il problema non si sarebbe avviato a soluzione.

È infatti proprio dalla Camera dei Deputati, col voto unitario espresso il 12 dicembre 1959 dalla Commissione trasporti, che il problema della sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara ebbe l'avvio decisivo alla sua soluzione.

Nel corso infatti della approvazione del secondo stanziamento per l'attuazione del primo piano quinquennale di ammodernamento delle ferrovie dello Stato, la Commissione trasporti della Camera, riunita in sede legislativa, approvò all'unanimità un ordine del giorno presentato dal proponente e da altri colleghi, col quale si impegnavano i primi fondi da destinare ai lavori di sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara.

Successivamente l'Amministrazione ferroviaria elaborò il progetto esecutivo dell'opera, ma con decreto del 17 gennaio 1962 il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, pur approvando il progetto ed accantonando per l'opera 4 miliardi e mezzo sui fondi del primo piano quinquennale (giusto il ricordato voto parlamentare), ne rinviava l'esecuzione all'approvazione da parte del Parlamento di una legge speciale che comple-

tasse il finanziamento. Il nuovo Ministro dei trasporti Mattarella ha modificato tale decreto con un nuovo decreto emesso il 5 luglio 1962, decidendo l'inizio dei lavori con i fondi già a disposizione, senza attendere l'approvazione della legge speciale.

La decisione del Ministro dei trasporti è stata determinata oltre che dalla valutazione della inopportunità di tenere ulteriormente cospicui fondi congelati, dalla estrema urgenza che la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara riveste per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria adriatica nella tratta Ancona-San Severo.

Tale raddoppio – indispensabile allo snellimento e al potenziamento del traffico della linea Milano-Lecce – non è concepibile senza la contemporanea sistemazione degli impianti della stazione di Pescara che non sono in condizioni idonee a ricevere il raddoppio, mancando completamente di sottopassaggi e di altre attrezzature necessarie.

Il raddoppio Ancona-San Severo, dopo un primo finanziamento in virtù della legge del 1959 per l'utilizzazione del prestito nazionale, risulta ora definitivamente finanziato dal piano decennale per l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato. I lavori procedono alacremente e la sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara non era pertanto ulteriormente prorogabile.

Dall'esecuzione di tali lavori trarrà inoltre notevole vantaggio la circolazione stradale sulle importanti arterie della statale adriatica e della Tiburtina-Valeria il cui traffico è bloccato per più di 8 ore al giorno dalla chiusura dei passaggi a livello, oltre che per il transito dei treni, anche e soprattutto per le manovre di stazione, incrociandosi strada e binari tre volte nell'area urbana a brevissima distanza dalle due stazioni di Centrale e di Porta Nuova.

Per questi motivi il proponente impostò il problema in Parlamento non in termini urbanistici locali – anche se lo sviluppo vertiginoso dell'edilizia e della vita economica di Pescara avrebbero pur giustificato un provvedimento che liberasse la città dalla opprimente cintura di ferro dei binari – ma in termini di interesse nazionale.

Questa tesi che era stata per lunghi anni respinta dagli ambienti ministeriali e governativi e che la volontà decisa della popolazione di Pescara contribuì a portare avanti, fu infine accolta – come ricordato – dalla Commissione trasporti della Camera dei Deputati.

Nel momento in cui quel voto parlamentare si concretizza nell'inizio dei lavori, il proponente ritiene di doversi ancora rivolgere al Parlamento affinché, approvando la presente proposta di legge, esso ribadisca la sua decisione e consenta la rapida e completa definizione dell'opera.

Sul piano tecnico la nuova sistemazione consiste essenzialmente nello spostamento a monte delle linee di accesso alle stazioni di Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova; nel sollevamento della quota del piano dei piazzali di queste stazioni e nella diversa distribuzione, tra le stazioni accennate, dei relativi impianti.

In particolare, è opportuno sottolineare l'importanza che ha lo spostamento della linea di Ancona, compresa tra Pescara e Montesilvano: ci sarà infatti un arretramento, verso la fascia collinare, che toglierà le « soggezioni » derivanti dalla presenza della ferrovia, a tutta la zona a valle di questa fascia e porterà all'abolizione di tutti i passaggi a livello. Analogo spostamento è previsto per un tratto della ferrovia per Foggia e per Sulmona.

Il sollevamento del piano delle stazioni renderà possibile il facile attraversamento degli impianti ferroviari, in corrispondenza del centro urbano e comporterà, anche qui, la eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti. L'arretramento, per oltre 100 metri, della nuova stazione, libererà un'area di indubbio interesse edilizio, andando invece ad impegnare una zona, alle spalle degli impianti, relativamente produttiva.

L'assoluto svincolo tra viabilità ordinaria e traffico ferroviario renderà possibile la istituzione di quei collegamenti stradali tra le zone a monte ed a valle della ferrovia che, già come esigenza in atto, si renderanno di capitale importanza nel quadro di un maggiore sviluppo della città.

La diversa distribuzione di impianti tra le due stazioni ferroviarie prevede il trasferimento a Porta Nuova del « ricevimento » e « partenza » dei treni-merci; alla stessa stazione faranno capo il binario di allacciamento al Portocanale e quello di raccordo alla costruenda Zona industriale. Tale trasferimento, naturalmente, comporta una riduzione di attività della Stazione Centrale.

Per quanto riguarda gli impianti interni di Pescara Centrale sono previsti cinque binari « passanti » e cinque binari « tronchi » e, constatato il trasferimento dei servizi merci a Pescara Porta Nuova, la Stazione Centrale sarà impegnata solo con i treni merci

della linea principale. Dal lato Pescara Porta Nuova saranno sistemati i binari per la sosta delle locomotive.

Il previsto sollevamento del piano dei piazzali delle nuove stazioni, rende possibile la costruzione di due moderni complessi edilizi di una perfetta funzionalità con gli impianti. A Pescara Centrale, saranno costruiti, al livello stradale, un «fabbricato viaggiatori», i servizi postali, una stazione per autolinee, tutto sul piano del nuovo piazzale previsto dal piano regolatore. Alla quota di «sollevamento», verranno sistemati, gli uffici di stazione, le sale di attesa, i servizi igienici, il deposito personale viaggiante, i ristoranti, bar ecc.

A Pescara Porta Nuova, sono previsti un fabbricato viaggiatori che, alla stessa altezza del piano sollevato sarà raggiungibile mediante due rampe. È previsto inoltre un fabbricato per magazzino e sale per spedizioni, distribuzione, ricevimento delle merci.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per la prosecuzione e il completamento, a cura del Ministero dei trasporti, dei lavori di sistemazione degli impianti ferroviari di Pescara è autorizzata la spesa di 7 miliardi da stanziarsi in cinque esercizi consecutivi in ragione di lire 500 milioni nell'esercizio 1962-63, di lire 2 miliardi in ciascuno degli esercizi 1963-64 e 1964-65, di lire un miliardo e 500 milioni nell'esercizio 1965-66 e di lire un miliardo nell'esercizio 1966-67.

Il Ministero dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 7 miliardi.

ART. 2.

All'onere di lire 500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1962-63 sarà provveduto a carico dello stanziamento dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro destinato a fronteggiare oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.