CAMERA DEI DEPUTATI N. 3999

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato IOZZELLI

Presentata il 19 aprile 1967

Completamento ed ammodernamento della trasversale Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni

ONOREVOLI COLLEGHI ! — L'intero processo di sviluppo della regione laziale, negli ultimi dieci anni, è basato su un notevole incremento nel settore delle attività industriali a cui si deve in gran parte l'aumentato tenore di vita della popolazione, la diminuita disoccupazione, la continua anche se lenta trasformazione della fisionomia di Roma da città prevalentemente burocratica a città ove si incentrano sempre più numerose attività industriali.

Tuttavia, nel quadro in complesso positivo, del processo di sviluppo verificatosi nel Lazio, è possibile, ad un esame più accurato del fenomeno, mettere in luce alcuni aspetti assai preoccupanti.

Si constata, ad esempio, che il sistema economico realizzato non si presenta sviluppato organicamente, in quanto le industrie esistenti non offrono una struttura paragonabile a quella delle regioni più progredite del paese.

Tale divario tra Lazio settentrionale e meridionale tende sempre più ad accentuarsi a favore del secondo dando luogo ad una frattura nella struttura economico-produttiva della regione dipendente sia dagli effetti di attrazione esercitati dalla Capitale, sia dal meccanismo degli incentivi esercitati nelle province meridionali dalla Cassa per il mezzogiorno.

Si può quindi affermare che la dinamica del sistema economico della regione è del tutto insoddisfacente. Si manifesta in altri termini una ridotta accelerazione nel movimento di sviluppo nei confronti dello sviluppo economico nazionale. Questa ridotta accelerazione dipende essenzialmente dal fatto che il reddito globale viene prevalentemente prodotto dal settore agricolo, il quale avendo raggiunto il massimo della produttività compatibile con la sua attuale struttura, non è in grado di promettere ulteriori sensibili aumenti di redditività.

La necessità dell'industrializzazione del Lazio settentrionale.

La possibilità di aumentare il reddito medio *pro-capite* e di ottenere una più equilibrata ripartizione del reddito per zone, e mettendo in movimento dall'altra le zone più depresse della regione laziale, consiste senza dubbio nell'aumentare il grado di industrializzazione delle zone periferiche. Le considerazioni svolte precedentemente facilitano l'indicazione dei caratteri che dovrà avere la industrializzazione nel Lazio e la individuazione sul territorio dei poli di sviluppo. Il quadrilatero che dovrà essere potenziato industrialmente è quello delimitato dalla pianura Pontina dalla Valle del Sacco da una parte, dalla congiungente Civitavecchia-Terni, dall'altra, con Roma al centro e comprensivo delle province di Rieti, Viterbo. Una simile impostazione permetterà infatti di correggere la tendenza dualistica tipica della regione e contribuirà ad avviare in modo serio un processo di equilibrato sviluppo dell'economia dell'Italia centrale.

Le decisioni del Comitato dei Ministri per il mezzogiorno di riconoscere l'area industriale della pianura Pontina, il nucleo industriale di Gaeta, il nucleo industriale della Valle del Sacco ed il nucleo industriale di Rieti rappresentano i primi passi verso la soluzione del problema.

Si tratta ora di potenziare il settore settentrionale della regione con la creazione di aree e nuclei industriali anche al di fuori del territorio che gode degli interventi della Cassa, come a Civitavecchia ed a Viterbo, e di sollecitare il riconoscimento di altri nuclei all'interno del territorio.

Il potenziamento delle attività industriali nelle province dell'alto Lazio che appare necessario ed urgente al fine di arginare il crescere degli squilibri esistenti, sia sul territorio regionale, sia nei vari settori della produzione, comporta la necessità di un adeguamento del sistema delle infrastrutture alle nuove esigenze e in primo luogo un ammodernamento della rete stradale esistente. Per il settore dell'industria, dell'agricoltura, del commercio e del turismo, un piano viario efficiente è infatti indispensabile per ogni futuro sviluppo.

Il problema del porto di Civitavecchia.

In questo quadro i cui limiti territoriali non sono certo rappresentati dai confini della regione laziale in quanto fanno parte integrante di esso le zone industriali dell'Umbria, da una parte, e le zone agricole e turistiche della Tuscia dall'altra, si inserisce come primo elemento basilare il problema del porto di Civitavecchia che, a seguito della recente istituzione dell'apposito Consorzio, sarà messo in grado di svolgere pienamente tutte le funzioni.

In effetti le prospettive del porto di Civitavecchia sono di tutto rilievo. L'espansione dell'economia dell'Italia centrale, le esigenze del processo produttivo laziale in forte espansione nella Piana Pontina di cui Civitavecchia rappresenta il naturale porto, la vicinanza di un grande mercato di consumo e di scambio come quello di Roma, le prospettive della zona industriale di Civitavecchia stessa richiedono infatti che il porto sia in grado di svolgere completamente la sua funzione di sbarco e imbarco. Ma il futuro del porto di Civitavecchia è anche legato alla politica di sviluppo della regione sarda, il cui processo di trasformazione collegato al Piano di rinascita, legherà sempre più l'isola al continente e farà crescere con un tasso senz'altro maggiore di quello che si è verificato sinora, la quantità delle merci scambiate. Pertanto si rende necessario un potenziamento delle infrastrutture ricettive, fra queste, in primo luogo, il porto di Civitavecchia e quelle destinate al collegamento del porto con l'entroterra.

Infatti il problema di questo porto, a parte il suo potenziamento, è quello del suo inserimento nell'area geo-economica del Lazio e dell'intera Italia centrale, attraverso un adeguamento delle infrastrutture del retroterra.

La costruzione dell'autostrada Roma-Civitavecchia e il suo probabile prolungamento per Latina da una parte e verso Livorno dall'altra, assicurano l'allargamento della zona d'influenza del porto di Civitavecchia in senso longitudinale.

Manca allo stato attuale qualsiasi possibilità di estendere questa zona di influenza in senso trasversale verso il cuore dell'Italia centrale e verso il grande asse longitudinale mediano rappresentato dall'autostrada del sole.

Le infrastrutture del trasporto esistenti.

A tale carenza intende sopperire il presente disegno di legge, che chiede la radicale trasformazione e ammodernamento della trasversale Civitavecchia-Terni, che fà seguito a convegni, incontri, studi famosi dagli Enti locali interessati che hanno a tale fine depositato presso l'ANAS un loro studio per la risoluzione del problema.

Un esame obbiettivo del resto delle condizioni dell'attuale collegamento stradale Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni-Rieti, costituito in prevalenza da tracciati di vecchia concezione poco scorrevoli, tortuosi, con tratti a forte pendenza, con sezione insufficiente, indica che esso non è idoneo a sopportare il traffico attuale, e ancora meno quello futuro che si può ipotizzare in base alle premesse del processo di sviluppo economico e sociale in atto.

Un'altra infrastruttura del trasporto del tutto insufficiente ad assolvere le funzioni prima descritte è rappresentata dalla vecchia ferrovia Civitavecchia-Orte-Terni, costruita nel 1927. Il tracciato di questa ferrovia e lo scarso traffico hanno determinato, nella sua gestione, notevoli costi di esercizio, tanto che essa praticamente oggi è già abbandonata e le Ferrovie dello Stato adottano una tariffa preferenziale per i traffici tra Civitavecchia e Terni, sul percorso ferroviario Civitavecchia-Roma-Orte-Terni.

Non per nulla se ne teme il definitivo non lontano abbandono.

L'IMPORTANZA DELLA TRASVERSALE CIVITAVECCHIA-VITERBO-ORTE-TERNI.

Riprendendo ora in esame la necessità di una moderna infrastruttura del trasporto lungo la direttrice considerata c'è da mettere in evidenza innanzitutto la funzione, alla quale una moderna trasversale deve corrispondere con le sue caratteristiche di tracciato, di sezione, ecc.: quella di asse stradale moderno collegante le zone industriali di Civitavecchia, di Viterbo e di Terni.

L'importanza ai fini industriali.

Con la realizzazione di tale asse di sviluppo che attraverso distanze non eccessive e costi di trasporto limitati, leghi tra loro i nuclei industriali esistenti e quelli che si stanno creando, sarà resa possibile la formazione di industrie tra loro complementari. L'industria del cemento e delle raffinerie del petrolio a Civitavecchia, l'industria meccanica pesante e delle resine sintetiche a Terni, costituiscono le basi su cui potrà poggiare l'industria di trasformazione del costituendo nucleo industriale di Viterbo. Per realizzare questa complementarietà nel settore industriale è evidente la necessità di disporre una nuova infrastruttura che permetta il rapido scambio tra i diversi poli.

L'importanza per il turismo.

Un'altra importante funzione che la trasversale dovrà assolvere è quella di collegamento turistico per gli utenti dell'autostrada del sole, che potranno valersi a tale scopo delle stazioni autostradali di Orte e di Attigliano per inserirsi nella trasversale e raggiungere le spiagge tirreniche in prossimità di Tarquinia e le varie zone archeologiche della Tuscia. La trasversale rappresenta inoltre l'unica infrastruttura che toglie dal suo isolamento l'Umbria per collegarla ai grandi circuiti longitudinali rappresentati dalla direttrice tirrenica e dall'autostrada del sole. L'Umbria si affaccerebbe finalmente, in maniera agevole, sulle coste tirreniche, le cui spiagge in corrispondenza di Tarquinia assicurano una notevole ricettività.

Tale arteria dovrebbe, nel quadro della regione laziale e di un suo armonico sviluppo, essere così completata sino a Rieti.

La realizzazione di quanto previsto nello attuale progetto di legge è quindi preparatorio e di avvio al completamento che dovrà poi realizzarsi sino a comprendere anche Rieti e la sua provincia, chiudendo così il circuito della intera regione laziale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a provvedere al completamento ed ammodernamento del tronco stradale per collegare il porto di Civitavecchia con il centro industriale di Terni.

ART. 2.

Al fine suddetto è autorizzata la spesa di lire otto miliardi da iscriversi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire due miliardi nell'esercizio 1967, di lire tre miliardi nell'esercizio 1968 e di lire tre miliardi nell'esercizio 1969.