

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2447

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GIORDANO, BODRATO, NICOLAZZI, MONDINO, SCALFARO,
ZOLLA, COSTA, ARMELLA, ZAMBERLETTI**

Presentata il 6 ottobre 1978

Costruzione delle tratte autostradali da Villanova Monferrato a Gravellona Toce e dalla strada statale n. 32 a Sesto Calende in deroga all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore autostradale abbisogna da tempo di un riassetto organico che consenta di uscire dalla crisi gestionale in cui è entrato dopo il boom degli anni a cavallo del 1970. Per queste ragioni il Senato deliberò il 21 marzo 1973 lo svolgimento di una indagine conoscitiva sull'argomento; il Parlamento sanzionò con la legge 16 ottobre 1975, n. 492, il blocco della costruzione dei tratti autostradali appaltati; la Camera sta per autorizzare una indagine conoscitiva sulle condizioni finanziarie delle società concessionarie delle autostrade abruzzesi da estendersi a tutte le società concessionarie.

Sebbene sia errato ritenere che sia stata eccessiva la realizzazione di autostrade per mancanza di gradualità, perché il traffico imprenditoriale, commerciale e tu-

ristico messo in movimento da una rete che copre la maggior parte del territorio nazionale rappresenta uno dei fattori determinanti dello sviluppo economico del paese, tuttavia il blocco del 1975 — a causa della acuta crisi economica che in quel momento si stava attraversando — sembrava avere una giustificazione e rispondere almeno alla esigenza di una pausa per il riordino finanziario nel settore.

Questo non si può però affermare per quei tronchi autostradali che debbono completare la autostrada Voltri-Sempione per due ragioni: a) perché si tratta di una autostrada che non ha un ruolo internazionale, collegando la Valle Padana e il porto di Genova con la Svizzera e l'Europa centrale; b) perché rappresenta l'unica via di grande comunicazione che congiunge con l'economia forte del pae-

se le zone dell'Ossola, del Verbano e del Cusio che un tempo furono economicamente floride ed oggi in via di progressivo declino.

Infatti la pausa nella costruzione della rete autostradale ha una sua giustificazione quando si tratti di sospenderla momentaneamente in quelle zone nelle quali non si deve garantire un livello socio-economico già raggiunto, ma si deve promuovere uno sviluppo verso i livelli medi delle condizioni sociali ed economiche del paese. L'arresto nella costruzione autostradale ha invece una ben diversa giustificazione — per non dire che non ne trova alcuna — quando si tratta di bloccare i collegamenti con zone che hanno già raggiunto alti livelli e che, per mantenerli, hanno bisogno di trovare nuove forme di rapidi collegamenti con il resto del paese.

Le condizioni del Cusio, Verbano ed Ossola fanno rientrare in questa seconda categoria il tronco autostradale con il quale si completa l'asse Voltri-Sempione, arrestatosi a Villanova, cioè ancora in piena Valle Padana.

Tale autostrada già nel 1960 era considerata la 3^a in ordine di priorità (dopo quella della riviera ligure e quella del Brennero), perché, oltre l'interesse economico delle zone suddette, rappresentava una delle arterie di più intenso traffico tra l'Europa e l'Italia, raccogliendosi in essa il flusso automobilistico di tre valichi alpini (Sempione, Ponte Ribellasca, Poggio Valmara).

E dal 1960 ad oggi sono state costruite autostrade che hanno un traffico limitatissimo e non è stato realizzato invece il tronco Villanova-Gravellona Toce dove il traffico turistico e commerciale è intensissimo.

In questo frattempo, a causa del più facile collegamento offerto da altre zone del paese, e dell'intasamento che blocca in ogni stagione e in ogni giorno della settimana il traffico, le condizioni economiche del Cusio, del Verbano e dell'Ossola deperiscono paurosamente per il mancato investimento di nuove imprese e per l'abbandono di quelle esistenti (tra

cui primeggia per importanza la Montefibre di Pallanza).

Le condizioni di queste zone — che per l'abbandono cui sono destinate si avviano ad essere economicamente povere dopo un alto livello di vita economica e sociale e ad essere soltanto una via di transito intensissimo ma difficoltoso e confuso tra Centro-Europa e Italia — sono in qualche modo paragonabili a quelle del Friuli, che a causa del pauroso terremoto del 1976 vide disperdersi tutta la floridezza economica conquistata.

Per consentire al Friuli il ripristino delle sue condizioni di vita e il rilancio di una terra che a causa del sisma potrebbe essere difficilmente ricercata da imprenditori e turisti, con la legge 8 agosto 1977, n. 546, il Parlamento ha autorizzato la prosecuzione dei lavori di costruzione dell'autostrada Udine-Carnia-Tarvisio, che avevano subito il blocco a seguito dell'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, e pertanto in deroga a quanto stabilito con tale legge.

Per i tronchi dell'autostrada Voltri-Sempione che non sono ancora costruiti occorre pertanto fare una deroga al blocco stabilito con il suddetto articolo 18-bis, non producendosi con tale iniziativa nessuna sperequazione con altre autostrade, giacché i tronchi in questione sono gli unici che completano una arteria internazionale e gli unici pure per i quali esistono già i progetti esecutivi approntati.

Quanto alla funzione di collegamento internazionale non occorre insistere molto per la evidenza offerta non solo dalla geografia ma anche dalle statistiche che indicano nei valichi alpini sovrastanti il Lago Maggiore tra quelli di cui più si servono svizzeri, tedeschi, olandesi, belgi e nord-europei in genere per scendere in Italia; ma è necessario ricordare che nel 1960 furono fatti accordi tra i Governi della Svizzera e dell'Italia per la costruzione di una arteria di traffico veloce attraverso il Sempione per il collegamento tra i due paesi e in particolare tra la

Svizzera, l'Italia nord-occidentale e il porto di Genova.

A questo proposito il Governo svizzero lamenta apertamente una inadempienza da parte del Governo italiano, avendo per il canto suo potenziato la sua rete stradale nel Vallese e l'asse stradale del Sempione con l'investimento della somma stabilita nell'accordo del 1960 e in funzione del corrispondente potenziamento nella parte italiana che doveva concretarsi nella autostrada Voltri-Gravellona Toce e nella superstrada Gravellona-Sempione.

In particolare il Governo svizzero per le opere suddette ha speso 270 milioni di franchi svizzeri.

La inadempienza italiana assume una rilevanza tanto maggiore se si tiene conto che accanto a una intesa internazionale disattesa viene a collocarsi anche la già citata decadenza economica di zone che porta con sé implicazioni sociali rilevanti e preoccupanti.

Le zone suddette, oltre l'emarginazione oggettiva in cui le colloca la mancanza di collegamenti di cui ormai godono tutte le altre parti del paese dello stesso rilievo socio-economico (e spesso anche minore), hanno subito l'aggravante peggioramento delle loro condizioni in seguito a ripetute alluvioni (tre in due anni) che hanno distrutto o danneggiato le strutture e cancellato per parecchio tempo le possibilità di normali attività economiche.

Per quanto riguarda lo stato di progettazione dei tronchi autostradali che ancora mancano per compire la Voltri-Gravellona, va rilevato che il blocco stabilito dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, di conversione in legge, con modificazioni, sul decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, ha sorpreso la Società concessionaria in una fase di elaborazione dei progetti esecutivi pressoché ultimati fino la terminale di Gravellona, e che soltanto per un irrilevante periodo di pochissimi mesi non si era ancora pervenuti all'appalto delle opere. Si ricorda questo aspetto della situazione per sottolineare l'importanza economica e sociale che sia nella dimensione nazionale che in quella internazionale era annessa a tale

arteria. In particolare i progetti da Villanova a Ghemme sono già pronti per la consegna da parte della società concessionaria alle ditte appaltatrici e quelli da Ghemme a Gravellona abbisognano soltanto di quel perfezionamento tecnico e documentario che si arrestò per l'intervento della legge 16 ottobre 1975, n. 492, e che è realizzabile nel giro di pochissimi mesi.

Alla deroga del blocco stabilito dalla suddetta legge si ritiene di dovere ricorrere con la presente proposta di legge perché già per il tratto Udine-Carnia-Tarvisio si è fatto ricorso allo strumento legislativo. In effetti, però, si potrebbe ritenere che la corretta interpretazione dell'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, consenta la prosecuzione dei lavori da Villanova Monferrato fino a Gravellona della autostrada Voltri-Sempione senza bisogno di ricorrere ad una legge.

Con il suddetto articolo, infatti, viene sospesa la costruzione di tronchi autostradali di cui non sia stato effettuato l'appalto, ancorché assentiti amministrativamente. L'articolo si riferisce quindi al regime delle concessioni autostradali che sono assentite con un atto amministrativo.

Ma l'autostrada Voltri-Sempione, per tutti i tratti in cui si scompone, è oggetto di una concessione (quella stipulata in data 18 settembre 1968 tra l'ANAS e la società Autostrade), che non è l'esito di un atto amministrativo, bensì di una legge, quella del 24 luglio 1961, n. 729, che all'articolo 16 stabilisce che la concessione sia accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici e che con lo stesso decreto sia approvata la convenzione che disciplina la concessione.

Trattandosi di autostrada assentita non amministrativamente, ma legislativamente, non rientra quindi nel blocco di cui al succitato articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492.

Si ritiene tuttavia di dovere fare ricorso ad una legge, con la presente pro-

posta, per evitare le difficoltà delle diverse interpretazioni cui si possono prestare alcuni dettati legislativi, sia per seguire il precedente della legge sul Friuli alla quale per analogia si fa riferimento.

La mancata costruzione dell'autostrada Voltri-Sempione in conclusione rappresenta un vuoto cospicuo nella rete autostradale italiana, una lacuna gravemente dannosa nei collegamenti internazionali addebitati anche come inosservanza di accordi italo-svizzeri, una ferita vitale del

tessuto socio-economico di una zona importante del Piemonte nord-orientale. Per questi motivi si ritiene che al blocco si debba per questa autostrada derogare, e che ciò possa avvenire senza creare precedenti nei confronti di altre regioni del paese perché tutti gli altri collegamenti internazionali sono già serviti di autostrade e perché non esistono zone economicamente sviluppate che non siano state garantite nel loro sviluppo con i necessari raccordi con le parti più vitali del paese.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

In deroga al disposto dell'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 492, è autorizzata la prosecuzione dei lavori di costruzione dell'autostrada Voltri-Alessandria-Villanova Monferrato-Invorio-Gravellona Toce e della autostrada strada statale 32 - Sesto Calende.

Per la prosecuzione dei lavori di costruzione delle tratte autostradali di cui al comma precedente è autorizzato in favore della società concessionaria di cui all'articolo 1 del decreto ministeriale 21 giugno 1968 un contributo di lire 100.000 milioni che verrà liquidato in ragione di 25.000 milioni per ogni esercizio finanziario degli anni 1979, 1980, 1981, 1982.

Per l'erogazione del contributo di cui al precedente comma è iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per essere assegnate all'ANAS, la somma di lire 25.000 milioni per gli anni finanziari 1979, 1980, 1981, 1982.

Per la somma restante fino alla copertura della spesa richiesta per la costruzione delle tratte autostradali di cui al primo comma, la società concessionaria è autorizzata a ricorrere al prestito obbligazionario sia sul mercato interno che su quello internazionale.