

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1867

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GAGLIARDI, CORONA GIACOMO, FUSARO, FABBRI FRANCESCO,
DEGAN, CAVALLARI NERINO, COLLESELLI, LOMBARDI RUGGERO,
CENGARLE, GIRADIN**

Presentata il 21 novembre 1964

Costruzione dell'autostrada Venezia-Dobbiaco

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge ha lo scopo di integrare e completare la rete autostradale italiana attraverso la costruzione di una autostrada che partendo da Venezia attraverso Treviso, Vittorio Veneto, Longarone, Cortina d'Ampezzo, raggiunga Brunico e San Giacomo per proseguire poi in territorio austriaco e tedesco fino a Monaco di Baviera creando così un sistema viario che avvicinerà il Veneto, il porto di Venezia e la riviera adriatica alla pianura dell'Europa centrale.

CONSIDERAZIONI GENERALI

La recente inaugurazione dell'Autostrada del Sole e la sua apertura al traffico per tutto il percorso, oltre a portare di balzo l'Italia ai primissimi posti nel settore, suscitando l'ammirata meraviglia delle altre nazioni europee ha sfatato definitivamente una credenza assai diffusa: essere l'autostrada un lusso permesso solo alle nazioni più ricche ma esiziale per quei paesi che, come l'Italia, hanno ancora grossi problemi di indole sociale ed economica da risolvere.

L'esperienza si è incaricata di dimostrare che l'apertura di un'autostrada porta con sé tali vantaggi di ordine economico e sociale

che la sua costruzione, lungi dal costituire uno spreco di danaro, rappresenta, anche sul piano economico, un investimento produttivo fra i più redditizi.

I dati forniti da personalità tecniche qualificate e dalla stampa specializzata confermano questa tesi.

Per la costruzione dell'autostrada del Sole lo Stato ha contribuito per la somma di 30 miliardi dal 1956 al 1960 ed ha ricavato un gettito addizionale di 44 miliardi. Considerando l'intero periodo di 30 anni di concessione l'autostrada riceverà come contributo la somma di 69 miliardi e produrrà di soli pedaggi 204 miliardi ai quali vanno aggiunti 315 miliardi di entrate fiscali addizionali dovute al traffico sull'autostrada.

È ovvio che tali vantaggi per l'erario si tradurranno in altrettanti vantaggi per la collettività in quanto i proventi ricavati potranno essere impiegati per la costruzione di case, ospedali, scuole che altrimenti difficilmente potrebbero essere finanziati.

Cade così l'obiezione che i fondi impiegati per la costruzione di un'autostrada potrebbero più utilmente essere spesi in opere di carattere sociale.

Ma il beneficio non finisce qui in quanto anche gli utenti partecipano in forma massiccia agli utili prodotti dell'autostrada.

Un automobilista viaggiando da Milano a Roma sull'Autostrada del Sole con una macchina di cilindrata media (FIAT 1100) realizza un risparmio rispetto alla via ordinaria del 30 per cento di spesa e di cinque ore di tempo.

Il risparmio è ancora più sensibile per un autotreno di media portata che realizza il 32 per cento circa della spesa e ben 12 ore di tempo (1).

Oltre ai vantaggi di ordine economico che produce, l'autostrada costituisce anche un'opera sociale in quanto agevola ed incrementa il turismo, sopprime le distanze, avvicina i popoli, dinamizza la circolazione e sollecita l'industria automobilistica e le industrie a questa collaterali creando così nuovi posti di lavoro e nuove fonti di ricchezza.

Questa complessa realtà è stata ben compresa in questi ultimi anni da uomini politici e responsabili sia in campo nazionale che in sede regionale e provinciale.

Sicché si è formato l'orientamento di fornire l'Italia, attraverso le leggi del 1955 e del 1961, di una rete autostradale organica e completa che risponda alle seguenti esigenze: 1) convogliare in itinerari diretti e veloci le maggiori correnti di traffico; 2) favorire le zone meno sviluppate rendendole partecipi, attraverso una continua osmosi, del progresso generale della nazione; 3) allacciare la rete interna al complesso viario delle nazioni d'oltre Alpi.

Alla prima di queste esigenze provvede l'autostrada del Sole, che, unendo con una unica fascia d'asfalto di 753 chilometri Milano a Napoli, costituisce la spina dorsale di tutto il sistema viario interno.

Alla seconda provvederanno le autostrade già in costruzione Salerno-Reggio Calabria, Catania-Palermo, Napoli-Canosa-Bari e Roma-l'Aquila.

Alla terza esigenza si sta provvedendo attraverso la costruzione della Ivrea-Aosta e della Verona-Brennero.

È naturale che in questa corsa all'autostrada che si risolve in definitiva in una corsa al progresso le singole regioni abbiano cercato di non restare indietro.

Nel quadro generale dell'economia di costruzione ognuna ha operato per inserire itinerari indispensabili per il suo sviluppo. Così il Piemonte si è impegnato nella costruzione di due giganteschi trafori: quello del

Monte Bianco e quello del Gran San Bernardo mentre sono allo studio quello del Moncenisio e del Valico della Croce. La Lombardia progetta una strada dello Spluga ed una dello Stelvio. La Liguria ha creato un nuovo valico a valle di Ponte San Luigi. Il Trentino ha in costruzione la sua Verona-Trento-Bolzano-Brennero.

Da tutto questo fiorire di iniziative rimane fuori solo lo estremo lembo nord-orientale della penisola.

È una lacuna che occorre urgentemente colmare per le seguenti considerazioni.

A) CONSIDERAZIONI DI ORDINE SOCIALE

Il Veneto è una regione caratterizzata ancora da gravi squilibri con zone depresse che nulla hanno da invidiare, ammesso che la materia possa essere oggetto di invidia, alle più depresse zone del Mezzogiorno e delle isole. La mancanza di infrastrutture, la particolare povertà di certe zone collinari e di montagna, la mutilazione operata ad est a seguito dell'ultima guerra che l'ha privata di un vasto entroterra rendono ancora più difficile il progresso della popolazione. Non è a caso che il Friuli e la Venezia Euganea hanno sempre fornito un'alta percentuale all'emigrazione.

La nuova autostrada rappresenterebbe perciò da questo lato un potente mezzo di sviluppo per tutta la zona.

B) CONSIDERAZIONI DI ORDINE ECONOMICO

a) IL PORTO DI VENEZIA ED IL SUO SVILUPPO.

La funzione che il porto di Venezia svolge nell'economia non solo regionale, ma anche nazionale è ben nota. Venezia costituisce lo scalo naturale più favorevole per le correnti marittime provenienti dal medio e dall'estremo oriente dirette verso l'Europa centrale per la minore distanza che la divide da questa.

Per questa sua particolare posizione il porto di Venezia ha man mano incrementato il volume del suo traffico tanto che il tonnellaggio complessivo delle merci imbarcate e sbarcate è passato da 7 milioni del 1957 a 9.400.000 del 1960 con tendenza a costante aumento.

Da qui l'assillante problema di ampliare le sue possibilità ricettive.

(1) I dati soprariferiti sono riportati dalla rivista *L'Automobile e l'autostrada del Sole* edita dall'A. C. I.

L'ampliamento si è svolto e si sta svolgendo in due direzioni: l'espansione della zona industriale di porto Marghera che sta trovando attuazione, attraverso l'allestimento di nuove infrastrutture, l'installazione di nuovi opifici e la creazione di nuovi impianti di canalizzazioni che consentiranno al porto di non soffocare.

La seconda azione è diretta ad ampliare ed ammodernare le attrezzature portuali per renderle idonee alla ricezione di navi, specie petroliere, di grosso tonneggio con la conseguenza di accogliere e smistare verso i centri interni ed internazionali di raffinazione e di consumo grandi quantità di combustibile grezzo.

È fin troppo evidente che l'auspicato sviluppo non si potrà realizzare, se alle spalle del porto mancano le infrastrutture necessarie ad accogliere e smistare il movimento di esso.

La mancanza e la insufficienza di un sistema viario che consenta il facile e celere deflusso delle merci provocherà l'intasamento del traffico che renderà antieconomico servirsi del porto di Venezia ed in pochi anni esso sarà condannato a languire.

b) ESIGENZE DELL'ENTROTERRA VENETO.

La regione veneta caratterizzata, come si è detto, da profondi squilibri si trova oggi a possedere grandi risorse, specie turistiche, di cui la mancanza di strade soprattutto impedisce lo sfruttamento.

Le singole province direttamente interessate al tracciato autostradale e quelle limitrofe avvertono impellente l'urgenza di liberarsi dal soffocamento cui sono costrette.

Vicenza ha necessità di raccordare il suo sistema viario ad una grande arteria sia per realizzare un conveniente collegamento con la zona est della sua provincia, sia per rendere più facili i contatti con Venezia cui la sospingono oltre interessi di carattere economico la tradizionale tendenza a gravitare su quella città alle cui sorti è stata legata fin dai tempi della Serenissima.

Padova, Udine, Rovigo e la stessa Trieste, disposte a semicerchio intorno al tracciato dell'autostrada, risentiranno indubbiamente dei sensibili benefici dalla costruzione di essa per l'indubbia potente attrattiva che una simile arteria esercita su tutta la zona circostante agendo da calamita per il traffico.

Benefici sensibili si conseguiranno anche in campo nazionale in quanto l'autostrada potrà convogliare tutto il traffico proveniente

dal sud attraverso la via Romea e la statale adriatica che specie dopo la costruzione dell'autostrada Rimini-Bari troverà nella nuova autostrada il suo sbocco naturale.

È facile prevedere quale enorme beneficio conseguiranno i prodotti ortofrutticoli del sud quando attraverso un via veloce e sicura potranno essere immessi in breve tempo nei mercati europei.

c) IL TURISMO.

Il settore sul quale la nuova autostrada inciderà pure profondamente è indubbiamente quello turistico.

Sappiamo tutti quale enorme fonte di ricchezza rappresenta per l'Italia il fenomeno turistico. Sappiamo anche che la stagione scorsa il fenomeno ha subito una flessione, non si tratta di una cosa preoccupante, ma è un sintomo che sarebbe sbagliato non prendere in considerazione.

Mentre fino a pochi anni fa l'Italia deteneva o quasi il monopolio dei turisti austriaci e tedeschi, oggi altre nazioni, egualmente dotate di attrattive come la Spagna, la Jugoslavia e la Grecia, hanno iniziato una concorrenza che deve essere affrontata tempestivamente e con energia se non vogliamo perdere una delle fonti più cospicue di entrata per la nostra bilancia dei pagamenti.

Il turista moderno dovendo scegliere fra più destinazioni ovviamente si dirige verso paesi più facilmente accessibili. Ora se si pensa che il 75 per cento dei turisti è motorizzato il problema delle strade acquista importanza fondamentale nell'economia generale del turismo. Spiagge assolate, opere d'arte, clima mite, buoni alberghi diventano inutili se per mancanza di strade sono irraggiungibili. E che le strade italiane siano oggi sufficienti ad accogliere il flusso degli autoveicoli provenienti dall'estero proprio non si può dire. I valichi alpini sono pochi ed insufficienti. Chiunque abbia tentato di attraversare uno di questi valichi d'estate se ne è reso conto di persona. File di macchine lunghe fino a 5-6 chilometri bloccate al Brennero in attesa di passare.

Al posto di osservazione di Vipiteno sulla strada statale n. 2, contro le 310 macchine giornalieri del 1950 stanno le 3128 del 1960 con punte massime di 9464 macchine giornaliere. Al posto di osservazione di San Candido sulla strada statale n. 49, contro le 227 macchine giornalieri del 1950 stanno le 1721 macchine giornalieri del 1960 con punte massime di 5565 macchine giornaliere. Né la situazione

diventa più rosea raggiunta la pianura. Le poche strade del Veneto sovraccariche per il traffico commerciale e locale sono nella assoluta impossibilità di ricevere altre macchine. Centinaia di chilometri percorsi alla media di 20 chilometri all'ora con dispendio di tempo, di danaro e di energia che è facile immaginare.

Non è pessimismo, ma obiettiva valutazione dei fatti affermare che fra qualche anno le nostre strade saranno completamente impraticabili ed i turisti rinunzieranno a venire in Italia. Unica alternativa la costruzione di altre strade di rapido scorrimento, e fra queste l'autostrada del Veneto avrà una funzione di primaria importanza. Dipenderà da noi e solo da noi stabilire se i turisti tedeschi ed austriaci diretti all'Adriatico sceglieranno la costa italiana o la costa dalmata.

Oltre a quella di convogliare le correnti turistiche estive dal nord al sud, l'autostrada del Veneto svolgerà un'altra importante funzione: quella di consentire il traffico turistico invernale dal sud al nord verso Cortina e le sue vicinanze. Ciò determinerà la valorizzazione delle nostre valli alpine attualmente pressoché irraggiungibili.

A tutto questo non si dimentichi di aggiungere che il tracciato della costruenda autostrada passa per la zona di Longarone. La realizzazione dell'opera concreterebbe in parte l'impegno morale assunto da tutta la nazione verso i superstiti della sciagura del Vajont.

PERCORSO, CARATTERISTICHE TECNICHE E SPESA

L'autostrada che avrà la sua testata poco a nord-est di Mestre procederà in direzione nord pressoché parallela alla strada statale n. 3 fino al Piave che sarà attraversato ad ovest di San Michele. Di qui punterà su Vittorio Veneto e seguendo la valle del Piave e del Boite sboccherà nella conca di Cortina d'Ampezzo. Seguirà approssimativamente il tracciato della strada statale n. 51 fino a Dobbiaco e attraverso la Val Pusteria, la Valle di Tures e la Valle Aurina, raggiungerà San Giacomo da dove, attraverso una galleria, entrerà nel territorio austriaco per complessivi 228 chilometri.

Data la profonda diversità delle zone attraversate, l'autostrada non avrebbe caratteristiche uniche. Il tratto in piano da Mestre a Vittorio Veneto di circa 58 chilometri avrebbe le caratteristiche delle autostrade tipo A, il tratto Vittorio Veneto-San Giacomo collinoso

e montuoso avrebbe caratteristiche di autostrada di tipo B.

Tutta l'opera sarà divisa in 5 tronchi.

Il primo: Mestre-Vittorio Veneto di 58 chilometri si presenta di più facile esecuzione, data la natura alluvionale dei terreni attraversati, e per esso è prevista una spesa di 210 milioni al chilometro.

Il secondo: Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi di chilometri 26, anche se più oneroso non presenta difficoltà eccessive e per esso è previsto un costo di 330 milioni al chilometro.

Il terzo tronco: Ponte nelle Alpi-Tai di Cadore di chilometri 29, è il più oneroso sia per la natura montuosa del terreno, sia per i manufatti e le opere d'arte da eseguire ed il suo costo è stato preventivato in 460 milioni per chilometro.

Il quarto ed il quinto tronco: Tai Piave di Cadore-Cortina e di qui a Dobbiaco, di chilometri 27,5 ciascuno, prevedono un costo di 400 milioni a chilometro.

Si ha così una spesa totale per i 168 chilometri Mestre-Dobbiaco di 56 miliardi e 100 milioni con una media di 334 milioni per chilometro.

TEMPI DI ESECUZIONE.

L'ultimazione dell'intera opera è prevista in 6 anni a datare dal provvedimento di concessione. Il primo ed il secondo tronco, cioè il tratto Mestre-Ponte nelle Alpi, dovrebbero essere completati entro due anni e mezzo dall'inizio dei primi due tronchi e portato a termine entro 30 mesi. Il quarto e quinto tronco dovrebbero essere iniziati dopo l'ultimazione dei tre precedenti e completati entro il termine di 6 anni dalla data della concessione.

PIANO FINANZIARIO.

Per la costruzione dell'autostrada è stata già costituita fin dal 1960 una società denominata « Società per l'autostrada di Alemagna-S.p.A. ». Il suo statuto è stato predisposto in conformità di quelli di analoghe società di recente costituzione.

La somma di 56 miliardi e 100 milioni necessaria, come si è detto, per l'esecuzione dell'opera, potrà essere reperita, con il contributo di cui all'articolo 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729, ed attraverso il finanziamento di istituti di credito regionali e nazionali. Altri finanziamenti potrebbero essere reperiti con accordi con gruppi bancari ed istituti stranieri, particolarmente tedeschi.

Una parte del finanziamento, pari alla metà del costo totale per un importo di 28 miliardi, potrebbe essere assunta dalle Casse di risparmio delle Venezie.

Sulla base del costo totale dell'opera ed in considerazione del fatto che il contributo dello Stato, che si può fissare ai sensi della citata legge n. 729 nel 4,50 per cento dell'intero costo, non è immediatamente esigibile e comunque è diluito in 30 anni, mentre i lavori devono essere iniziati subito e portati a termine entro 6 anni, la società dovrà ricorrere prima a prefinanziamenti e successivamente alla stipulazione di mutui con gli istituti di cui si è sopra detto. Le rate di detti mutui saranno estinte attraverso gli introiti di gestione dei tronchi che entreranno in esercizio durante la costruzione.

In definitiva il contributo dello Stato calcolato, come si è detto, nel 4,50 per cento della spesa totale, sarà di 2.812.500.000 per 30 anni che potranno essere coperti con gli incrementi di entrate fiscali determinati dal gettito delle autostrade in esercizio.

CONCLUSIONI

Onorevoli Colleghi, tutte le considerazioni sopraesposte ci confortano che la opera intrapresa con la presente proposta di legge è degna della massima considerazione sicché il Parlamento, attraverso il voto favorevole che ci auguriamo vorrà dare, dimostrerà ancora una volta di lavorare per il benessere morale e materiale del nostro popolo.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 2.812.500.000 per trent'anni a decorrere dall'esercizio finanziario 1965 quale contributo dello Stato per la costruzione dell'autostrada Venezia-Dobbiaco.

ART. 2.

La costruzione e l'esercizio dell'autostrada predetta è affidata alla « Società per l'autostrada di Alemagna S.p.A. » alle condizioni e con le modalità stabilite dalla legge 24 luglio 1961, n. 729.

ART. 3.

Alla spesa derivante dall'applicazione della presente legge sarà provveduto per l'esercizio finanziario 1965 con gli incrementi di bilancio. Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le necessarie variazioni di bilancio.