

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TORELLI e BUSSI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 APRILE 1965

#### Costruzione dell'autostrada Vergiate-Feriolo-Domodossola in prosecuzione dell'autostrada Milano-Laghi

ONOREVOLI SENATORI. — L'imponente rete autostradale italiana, sviluppatasi soprattutto nell'ultimo ventennio, sta progressivamente portando a soluzione il problema del traffico su strada per grandi distanze in tutto il territorio nazionale.

I programmi passati ed attuati furono concepiti sotto la pressione della pubblica opinione rispondendo a palesi e non equivoche esigenze, che si imponevano anche senza precise documentazioni del fenomeno che si solleva affrontare per risolvere gli aspetti negativi.

Le grandi dorsali della penisola, le trasversali padane e le relative diramazioni nei centri di maggiore pressione del traffico non avevano bisogno di esatte statistiche o di accurate indagini per imporsi alla considerazione dei pubblici poteri.

Non altrettanto invece si può dire delle soluzioni previste per i collegamenti veloci del territorio nazionale con i Paesi confinanti.

I reali traffici dei vari accessi stradali, le reali possibilità di sviluppo di alcuni di essi, i reali costi globali delle opere necessarie a migliorare alcuni accessi o ad aprirne di nuovi, l'importanza economica e culturale

di tradizionali legami con le popolazioni di oltre Alpi, la diversa facilità di avvicinamento agli accessi, sono questi tutti aspetti quasi ignorati nella stesura dei programmi di autostrade, gallerie, superstrade, valichi, eccetera necessari a migliorare il collegamento viario alle frontiere del Paese.

In troppi casi l'entusiasmo e l'ottimismo di tecnici pur di valore e la pressione di importanti gruppi finanziari ha fatto accettare soluzioni tecniche imponenti e d'avanguardia che alla resa dei conti potranno sì dimostrarsi prestigiose per l'ingegno italiano, ma di rapida obsolescenza e di negativa redditività.

Uno studio più oculato e approfondito dei reali problemi degli accessi viabili di frontiera porterà sicuramente a revisioni ed a ripensamenti, così che soluzioni più adeguate, meno costose, più produttive potranno trovare quel riconoscimento negato nel passato per le ragioni sopra dette.

Questo disegno di legge che riguarda « la autostrada Vergiate-Feriolo-Domodossola in prosecuzione all'autostrada Milano-Laghi » vuole anzitutto mantenere il problema nelle sue giuste dimensioni offrendo una soluzione ancorata ai principi sopra enunciati.

## CONSIDERAZIONI GENERALI

Il territorio della provincia di Novara si incunea a nord nel territorio della Confederazione Elvetica e fruisce di tre passaggi autorizzati di frontiera: transito di Paglino (Iselle-Sempione), transito di Ponte Ribellasca e transito di Valmara (Locarno).

Dal transito di Paglino si diparte la statale n. 33 che dal confine attraverso Domodossola e Arona si dirige verso Milano; tale strada è parte della strada europea E 2, quale risulta dalle convenzioni di Ginevra 16 settembre 1950, alle quali l'Italia ha aderito con la legge 16 marzo 1956, n. 371.

Dal transito di Ponte Ribellasca si diparte la statale n. 337 che attraverso la Valle Vigezzo scende a Domodossola per innestarsi nella precedente statale n. 33.

Dal transito di Valmara si diparte la statale n. 34 che costeggia il Lago Maggiore nel suo bacino superiore, attraversa Verbania, per giungere a Feriolo e quindi innestarsi anch'essa nella predetta statale n. 33.

Questa strada statale 33 da Feriolo costeggia il bacino inferiore del Lago Maggiore e attraverso Arona (da dove si staccano dapprima la statale n. 142 « Biellese » per Torino-Biella e subito dopo la statale n. 32 « Ticinese per Novara-Genova » perviene a Milano.

Da tutto quanto sopra è facile dedurre che la strada statale 33, che raccoglie in comune di Feriolo di Baveno tutte le correnti di traffico d'oltre frontiera, costituisce non soltanto la spina dorsale sulla quale si innestano e dalla quale dipendono tutte le comunicazioni che servono le attività economiche di carattere turistico, industriale ed agricolo della provincia ma costituisce anche la direttissima nord-sud di comunicazione tra la frontiera svizzera e Milano, tra la frontiera svizzera e il mar Ligure.

Fu appunto in considerazione della grande portata di questa linea di comunicazione che sorse in Italia l'iniziativa nel lontano 1922 di dar vita alla prima autostrada italiana (l'enciclopedia Treccani la definisce « il primo tronco autostradale del mondo » vol. 5°, pag. 589) sul tratto « Milano Laghi ».

Questa autostrada ebbe la sua nascita legale col regio decreto-legge 17 dicembre 1922, n. 1691 che approvava « la convenzione con la società "Autostrade" per la costruzione della rete stradale tra Milano e i laghi Maggiore, Como e Varese » (*Gazzetta Ufficiale* 9 gennaio 1923, n. 6).

Purtroppo questo decreto-legge, a cui fu data immediata attuazione, non ebbe a quel tempo l'onore di qualsiasi discussione nelle Aule parlamentari perchè fu convertito in legge, dopo oltre due anni in un blocco di ben 2.370 altri decreti, con legge 17 aprile 1925, n. 473.

Sta però di fatto che a quell'epoca la scelta del tratto Milano-Vergiate quale primo tronco autostradale fu effettuata col preciso intendimento di proseguirlo, in un futuro che si riteneva prossimo, in direzione di Domodossola perchè unanimemente si considerava di primaria importanza questo tracciato stradale nelle vie di comunicazioni con il centro Europa.

Purtroppo l'opera fu interrotta e dal 1922 ad oggi vane sono state le sollecitazioni per ottenere questa prosecuzione autostradale sebbene, col passar del tempo, la sua importanza e la sua necessità, anzichè diminuire, siano a dismisura aumentate.

Nel 1950 per iniziativa dell'Ente provinciale del turismo di Novara fu redatto un progetto di variante alla strada statale 33 dagli architetti Bernasconi e Mercandino e che ebbe poi ulteriore sviluppo da parte dell'Amministrazione provinciale di Novara.

Nel 1952 l'ANAS riconobbe l'urgente e improrogabile necessità di trasformare la statale n. 33 in un'arteria di grande traffico, cioè tale da garantire una facile comunicazione dai transiti di frontiera novaresi e dalla zona nord della provincia di Novara con Milano e Genova o quanto meno con Vergiate punto d'inizio dell'autostrada dei Laghi.

Infatti l'ANAS il 27 settembre 1952 licenziando il suo « Programma poliennale di miglioramento e di incremento della rete delle autostrade e strade statali in dipendenza delle aumentate necessità del traffico » poneva nell'elenco e relative planimetrie la

strada statale 33 « Sempione-Domodossola-Arona-Milano » fra le « strade da correggere e da ampliare a metri 10,50 oltre le banchine, a tre vie su unica sede oppure a doppia sede con ogni sede a due vie ».

Il Ministero dei lavori pubblici era giunto all'inclusione della Strada statale 33 nel programma poliennale sulla scorta degli elementi offerti dal rilevamento statistico dei traffici eseguito nel 1950 dalla stessa ANAS.

Il ministro Aldisio poi aggiungeva che « la serietà degli intenti, la competenza e l'obiettività con cui lo studio è stato condotto offrono garanzie che le previsioni contenute nel piano non sono viziate da quei fattori negativi che sogliono influenzare l'elaborazione di programmi a largo respiro e che si identificano principalmente da una parte nella tendenza a previsioni grandiose al di fuori da ogni reale possibilità di attuazione e dall'altra nella visione particolaristica di determinati problemi che porta a soluzioni non rispondenti all'interesse generale ».

Purtroppo il programma poliennale dell'ANAS ebbe in prosieguo di tempo soltanto una parziale attuazione e fu completamente dimenticata la strada statale 33 la quale ancora oggi, salvo le normali opere manutentive ed un lavoro di ampliamento di lieve entità nel comune di Iselle, si trova nelle condizioni in cui si trovava nell'immediato dopoguerra.

Allo scopo di collaborare e di affrettare quanto possibile la soluzione del problema l'Amministrazione provinciale di Novara nel 1955 iniziò una serie di contatti con l'ANAS allo scopo di redigere un progetto per una variante della strada statale 33 nel tratto di maggiore intensità di traffico e cioè nel tratto da Arona a Feriolo.

Seguirono trattative e determinazioni di direttive in pieno accordo con la Direzione generale dell'ANAS (nota 3 dicembre 1956 n. 3579) finchè con deliberazione n. 29 del 24 aprile 1957 il Consiglio provinciale deliberò di assumersi la spesa (15 milioni) per la redazione del progetto.

Questo studio fu presentato al Ministero dei lavori pubblici il 3 luglio 1959 il quale disponeva la redazione di un progetto esecutivo (sempre limitatamente al tratto Dor-

melletto, Villa Tesio-Feriolo della lunghezza di Km. 27 + 756) da eseguirsi in sei stralci.

Purtroppo tutto questo impegno operativo dell'Amministrazione provinciale non sortì esito alcuno per la mancanza di copertura finanziaria delle spese.

Infine nell'ottobre 1961 intervenne una nuova iniziativa da parte della SOSVA (Società per lo sviluppo delle autostrade) con sede in Milano la quale predispose un progetto di massima per la costruzione di una *autostrada* da Vergiate a Feriolo e che avrebbe dovuto costituire la naturale prosecuzione dell'autostrada Milano-Laghi. La predetta società chiedeva la relativa concessione con il contributo dello Stato sulla spesa prevista di circa 25 miliardi ma l'iniziativa non ebbe attuazione per il mancato accoglimento del richiesto contributo.

#### TRAFFICO

##### AI PRINCIPALI VALICHI ESISTENTI

Per dimostrare l'utilità e necessità della « autostrada Vergiate-Feriolo-Domodossola » di cui al presente disegno di legge occorre tener presente l'orientamento, da tutti accettato, di fornire l'Italia di una rete autostradale organica e completa che risponda alle seguenti esigenze:

- a) convogliare in itinerari diretti e veloci le maggiori correnti di traffico;
- b) allacciare la rete interna al complesso viario delle Nazioni d'Oltrealpi;
- c) garantire, sussidiariamente, l'efficienza del potenziale economico esistente e favorirne lo sviluppo ulteriore.

Tuttavia, nella fattispecie, per giungere ad una scelta precisa è indispensabile prendere in esame i dati statistici del traffico transitante dai principali valichi di frontiera.

I dati consultabili sono insufficienti ad una esatta e completa percezione del fenomeno, ma sufficienti a comparazioni e giudizi relativi.

I documenti ENIT riportano i dati degli stranieri entrati in Italia, depurati dai frontalieri, con criteri discutibili ma attendibili. Elenchiamo gli ingressi del 1963:

## LEGISLATURA IV - 1963-65 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Transito del Brennero . . . . .	2.326.800	
» di Ponte S. Luigi . . . . .	1.870.400	
» di Ponte Chiasso . . . . .	1.090.500	
» di Paglino (Sempione) . . . . .	774.200	} 1.359.300
» di Piaggio Valmara (Locarno) . . . . .	269.900	
» di Ponte Ribellasca (Val Vigizzo) . . . . .	315.200	

Come si vede il primo transito della provincia di Novara: Paglino, è al quarto posto, mentre Piaggio Valmara e Ponte Ribellasca sono fra i primi; si consideri inoltre che i tre transiti della provincia di Novara (Paglino-Piaggio Valmara-Ponte Ribellasca) distano al massimo l'uno dall'altro, 50 chilometri tanto è vero che molti cittadini svizzeri per portarsi da Briga a Locarno o viceversa attraversano il territorio italiano da un transito all'altro.

Dai più si ignora che tutto il traffico dei tre transiti finisce a confluire globalmente a

sud del Montorfano, a *Feriolo di Baveno*, *cosicchè si deve ritenere che la statale 33 in quel punto riceve l'entrata di 1.359.300 stranieri, passando al terzo posto in importanza nazionale, solo dopo il Brennero e Ponte S. Luigi e prima di Ponte Chiasso.*

L'importanza dei transiti novaresi è inoltre documentata dal rapporto dei dati ENIT, che escludono i frontalieri, con i dati della ottima Polizia di frontiera di Domodossola che comprendono i frontalieri:

	ENIT 1963	Polizia front. 1963
Paglino . . . . .	774.200	1.313.258
Piaggio V. . . . .	269.900	521.858
Ponte di Bellasca . . . . .	315.200	546.011
Totale confluenti sulla SS 33 . . . . .	<u>1.359.300</u>	<u>2.381.127</u>

Occorre poi accennare agli italiani che se rappresentano (secondo ENIT) circa il 20-22 per cento del traffico di Ponte San Luigi, saranno infinitamente di più in percentuale nei transiti della provincia di Novara, di Varese e di Como perchè fra queste provincie e limitrofi cantoni svizzeri esiste un'intensità di scambi economici e culturali, ignorati dai rapporti franco-italiani ed austro-italiani.

#### CONSIDERAZIONE D'ORDINE ECONOMICO

Nell'esame del problema dei costi dei transiti alpini non vogliamo più accennare a cifre già purtroppo conosciute nella loro importanza; non vogliamo neppure accennare ad oneri scaricati sugli utenti (650 milioni solo per il transito della Galleria del San Bernardo in 12 mesi) ma sia lecito richiamare l'attenzione sulle opere accessorie ai transiti.

Cosa costano i tratti stradali alpini per arrivare ai transiti? Si è calcolato nel costo di una Galleria alpina gli oneri di tali opere sui due versanti? Si sono calcolati gli oneri per ogni transito che graverà sul nostro Paese in preparazione a quelli che graveranno sul Paese confinante? Si è tenuto conto dei programmi del Paese confinante relativamente ai singoli valichi?

L'« autostrada Vergiate-Feriolo-Domodossola » non supererà un costo globale di 40 miliardi e tale autostrada per i 9/10 del suo percorso avrà l'importante funzione di collegare zone di grande importanza industriale, come l'Ossola, il Verbano ed il Cusio alla Pianura padana: cosicchè si può dire che per il 90 per cento si giustifica anche solo per ragioni di politica interna, non turistica.

Le zone dell'alta provincia di Novara rappresentano con altre vallate dell'arco alpino italiano, la culla dell'industria italiana e i grandi stabilimenti metalmeccanici di Ome-

gna, Villadossola e Domodossola, le industrie manifatturiere di Gravellona Toce e di Verbania, le industrie elettriche e relativi impianti siti nell'alta Ossola diedero alla provincia di Novara, nei non lontani decenni, una particolare rinomanza industriale che si mantiene viva e operante ma che ha bisogno di quelle minime infrastrutture che le permettono di competere con zone industriali più favorite.

Una particolare situazione di disagio e di danno è venuta a verificarsi in questi ultimi anni allorchè il trasporto delle materie prime è venuto ad effettuarsi esclusivamente su strada e siccome tutta l'Alta provincia gravita sull'unica arteria SS 33 oberata dal traffico normale e da quello turistico, italiano e straniero, si è verificato molto spesso l'impossibilità di un tempestivo e razionale rifornimento talchè più volte si sono lamentate rilevanti sospensioni del ritmo operativo aziendale per il mancato arrivo dei fornitori.

Già dal 1960 la densità di traffico sulla SS 33 era giornalmente di 4 mila veicoli a Domodossola che saliva a 9 mila a Sesto Calende ossia all'inizio dell'autostrada dei laghi per Milano. Oggi la densità media di traffico è pressochè raddoppiata.

Ma più che tutto tale situazione abnorme è vero e reale motivo di contro propaganda turistica.

Tutto il Verbano, il Cusio e l'Ossola, fatta eccezione dei centri industriali sopra enunciati, trova la sua ragione di vita e di esistenza da una principale fonte di reddito: il turismo.

Orbene tutta l'attrezzatura alberghiera e turistica dei centri internazionali di Stresa, Pallanza, Macugnaga (Monte Rosa) e di tutti i centri minori disseminati lungo la riviera verbanese e nelle valli di confine sono gravemente pregiudicati dalle difficoltà viarie oggi esistenti perchè i turisti motorizzati, italiani e stranieri, tendono ad abbandonare queste zone che pur sono fra le migliori di Italia, a causa dell'impossibilità di accedervi in un tempo normale.

Non sarà inutile tener presente che mentre lo Stato italiano ha provveduto in questo dopoguerra ad ampliare e sistemare tutte le strade statali che si dipartono dai tran-

siti di frontiera, che ha provveduto ad aprire nuove vie di comunicazione con l'estero, che ha gareggiato con gli Stati vicini nel porre la propria rete viaria in condizioni uguali ma spesso migliori della rete viaria estera, ha invece dimenticato completamente la rete stradale che adduce ai transiti di frontiera della provincia di Novara.

Da parte sua la Confederazione elvetica ha quasi ultimato una magnifica superstrada da Ginevra a Briga, ha quasi ultimato l'ampliamento della strada da Briga al passo del Sempione (quota metri 2.000) fino a Iselle (confine italiano) con un sedime stradale a tre corsie, pochissimi tornanti e parecchie paravalanghe artificiali sui due versanti, cosicchè il transito all'alto valico potrà essere assicurato praticamente per tutto l'anno con i moderni mezzi spazzaneve.

L'Italia invece mantiene a partire da Iselle la statale 33 nelle condizioni d'anteguerra.

Se si pon mente che su questa arteria si scarica tutto il traffico proveniente dal transito della Ribellasca (che nell'anteguerra non era in efficienza) e vi si aggiunge a Feriolo tutto il traffico proveniente da Locarno è facile dedurre che non potendo in nessun modo ipotizzarsi un allargamento dell'attuale sede stradale (ormai pregiudicata in fatto da costruzioni che ne restringono la sede negli abitati e pregiudicata naturalmente dal suo sviluppo tortuoso incassato tra il lago e la montagna) si debba considerare soltanto l'ipotesi di una autostrada che possa assorbire non soltanto tutto il traffico pesante che reclama celerità di comunicazione ma tutto il traffico veloce ed in ispecie quello turistico d'oltre frontiera.

Tale soluzione tanto più si impone in quanto non si tratta di iniziativa campanilistica o a carattere particolaristico, ma si tratta di dare corpo e forma ad una prosecuzione di autostrada esistente sorta nel 1922 e che da allora attende il suo ulteriore sviluppo verso il punto terminale di Domodossola.

#### PERCORSO, CARATTERISTICHE TECNICHE E SPESA

L'autostrada che avrà il suo inizio a Vergiate in prosecuzione dell'attuale « Milano-

Laghi » scenderà nella depressione di Castelletto-Ticino e quivi, valicato il fiume Ticino, correrà quasi parallela all'attuale statale 33 fino a Domodossola per poi aggirare Arona ad ovest fino oltre Meina e quindi svilupparsi a mezza costa lungo la riviera del Verbano fino a Feriolo.

Da questa località l'autostrada seguirà approssimativamente ma con percorso più lineare il tracciato della strada statale 33 fino a Domodossola.

Il percorso sarà di 70 chilometri ma tutta l'opera sarà divisa in due tronchi.

Il primo: Vergiate-Feriolo di circa 38 chilometri si presenta il più oneroso sia per le difficoltà del percorso lungo il Lago Maggiore, sia per il manufatto del ponte sul Ticino e per esso è previsto un costo di 850 milioni al Km.

Il secondo: Feriolo-Domodossola di circa 32 Km. si presenta di più facile esecuzione correndo nella piana del fiume Toce e per esso è previsto un costo di 250 milioni al Km.

Si ha così una spesa totale per i 70 Km. del percorso Vergiate-Domodossola di 40 miliardi circa.

La costruzione di questa autostrada non può realizzarsi senza l'intervento finanziario determinante dello Stato.

Ma l'ANAS non dispone dei fondi necessari attraverso le normali assegnazioni di bilancio. È dunque necessaria in ogni caso, come è sempre avvenuto per le opere di notevole impegno, una legge speciale che determini l'entità e le forme dell'intervento.

Questo intervento non può che avvenire, secondo le forme già in atto, con l'istituto della concessione.

Ma è circostanza nota che le disponibilità finanziarie stanziata per il « piano di nuove costruzioni stradali e autostradali » con la legge 24 luglio 1961, n. 729, sono tutte impegnate e si rende perciò necessario disporre ulteriori stanziamenti per consentire la operatività della legge richiamata, se si vuole realizzare la costruzione dell'opera proposta, la cui decisione viene rimessa al Parlamento stante l'aspetto non solo economico ma anche politico e sociale che detta rea-

lizzazione comporta, salvo reperire la copertura finanziaria attraverso leggi successive.

L'importo del contributo dello Stato, calcolato nel 4,50 per cento della spesa totale, aumenterà a lire 1.813.135.000 per trenta anni.

Infine non sarà inutile rilevare che ove l'autostrada di cui al presente disegno di legge non dovesse realizzarsi si imporrebbero con immediatezza interventi massicci per ampliare e rettificare l'attuale strada statale 33 con abolizione di ben quattro passaggi a livello.

In questo senso da anni giacciono progetti presso l'ANAS per importo di parecchi miliardi i quali tuttavia non gioverebbero in definitiva alla soluzione del problema perchè l'arteria rimarrebbe sempre pregiudicata dalle numerose strozzature esistenti nell'interno degli abitati, con tutti gli inconvenienti attualmente lamentati.

Egredi colleghi, in conclusione il tronco autostradale Vergiate-Domodossola risponde alle legittime esigenze produttive delle laboriose popolazioni del nord della provincia di Novara, risponde a reali esigenze turistiche perchè *serve almeno all'8,5 per cento degli stranieri che entrano in Italia, contro il 14 per cento del Brennero, l'11 per cento di Ponte San Luigi ed il 6,5 per cento di Ponte Chiasso, risponde al collegamento più rapido, meno costoso, meno rischioso della Svizzera con l'Italia, di Londra con Brindisi* (la strada europea E. 2 era ed è la seconda per importanza nelle intenzioni dei tecnici stradali di tutta Europa), risponde alle necessità urgenti del relativamente piccolo ma importante triangolo industriale Omegna, Verbania e Domodossola, *risponde o per meglio dire corrisponde non alle intenzioni ma alla reale portata dell'ammodernamento stradale svizzero, risponde infine al criterio del minor costo col massimo rendimento della collettività italiana.*

Riteniamo pertanto che le considerazioni sopra esposte offrano tutti gli elementi economici, sociali e tecnici sufficienti a concretare un giudizio che il Parlamento vorrà esprimere attraverso il voto favorevole che ci auguriamo vorrà dare.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 1.813.135.000 per 30 anni a decorrere dall'esercizio finanziario 1966 quale contributo dello Stato del 4,50 per cento sulla spesa effettiva per la costruzione dell'« Autostrada Vergiate-Ferriolo-Domodossola » in prosecuzione dell'« Autostrada Milano-Laghi ».

## Art. 2.

Il contributo di cui all'articolo precedente sarà concesso agli Enti ai quali verrà accordata la concessione alle condizioni e modalità di cui alla legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive.

## Art. 3.

Gli stanziamenti occorrenti alla corrispondenza dei contributi di cui agli articoli precedenti saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici con inizio dall'esercizio finanziario 1966.