

(N. 1122)

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **MORINO, MONTINI, CENINI, SCHIETROMA, MAIER, ZAGAMI, ROVELLA, GRANZOTTO BASSO, ZANNIER, TEDESCHI, CASSINI, MAGLIANO Terenzio, MONGELLI, VIGLIANESI, COPPO, BALDINI, DE LUCA Angelo, CONTI, PAFUNDI, ZACCARI, CREPELLANI, BARTOLOMEI, MONNI, PERRINO, ANGELILLI, SPIGAROLI, SALARI, RESTAGNO, CARELLI, TORELLI, CARBONI, BOLETTIERI, MILITERNI, CHABOT, BERMANI, CANZIANI, ASARO, BERNARDI, POËT, SALERNI, TORTORA, PICCHIOTTI, GIORGI, STIRATI, ALBERTI, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia e DARE'**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 APRILE 1965

#### Costruzione dell'autostrada europea dello Stelvio

ONOREVOLI SENATORI. — La complessa organizzazione della vita moderna ha posto ancora più in evidenza che il grado di progresso cui è pervenuta una Nazione, una Regione, una Provincia, è commisurabile allo sviluppo ed alla perfezione dei suoi mezzi di trasporto. Come ben dice il professor Aimone Jelmoni, « i trasporti assorbono una parte assai grande dell'attività di una regione, interessando tanto la produzione, quanto lo scambio e il consumo ed hanno un fine prevalentemente economico, in quanto per mezzo dei servizi dei trasporti, si svolge il movimento di persone e di cose; ma i trasporti hanno anche una funzione politica o più ampiamente sociale ».

Con questa enunciazione l'illustre studioso intraprendeva l'esame del settore dei trasporti in quello, più vasto de « L'economia della regione lombarda » elaborato ed edito per iniziativa e cura della benemerita Cassa

di risparmio delle Province lombarde, nel 1954.

Se il problema della viabilità è sempre stato intensamente sentito, oggi, la necessità ed, oseremo dire, la ineluttabilità politica ed economico-sociale di una rete stradale intereuropea lo propone all'attenzione ed alla buona volontà realizzativa di tutti i responsabili, perchè è pacifico che in tanto si realizzerà l'unità economica e politica dell'Europa, in quanto verrà attuata quella complementarizzazione della economia che farà di tanti popoli civili e, spesse volte, antagonisti, un unico corpo economico e politico, per il quale la rete stradale ha la funzione propria delle arterie nel corpo umano. Ci sembra inutile sottolineare una constatazione ormai accettata da tutti e che non può se non costituire un impegno urgente di politica economica. La programmazione in una visione più lata e meditata dei problemi del-

la Nazione, può e deve dare al problema dei trasporti una soluzione coordinata ed innestata in quella dello sviluppo economico nazionale e dell'integrazione economico-politica dell'Europa.

\* \* \*

Ci sembra superfluo fare la storia dello sviluppo, anzi meglio del non sviluppo della rete internazionale italiana. Non v'ha dubbio che la particolare posizione geografica è stata la causa della mancata realizzazione di un sistema viabile le cui carenze sono state ad un tempo causa ed effetto di un ritardato evolversi economico e, forse indirettamente, fomite di concentrazioni di tipo economico e territoriale.

È altrettanto certo però che il grave complesso problema postosi in ogni tempo alla mente degli studiosi e dei politici più avveduti, si è presentato, si può ben dire, con drammatica evidenza ed urgenza in questi ultimi anni particolarmente a causa e in funzione della integrazione economica europea e del rapido progresso economico della Nazione.

Nello studio sulla « Economia della regione lombarda » il professor Jelmoni poneva in evidenza ancora una volta che un « importante problema interessante la viabilità della Lombardia consiste nell'apertura di una galleria stradale transalpina che garantisca il transito in tutti i mesi dell'anno; mentre oggi, per parecchi mesi generalmente da ottobre a maggio, e talvolta anche più a lungo i valichi stradali alpini con i Paesi dell'Europa centrale restano chiusi per la loro elevata altitudine ». Secondo il citato studioso i valichi che potevano consentire una comunicazione stradale fra la Lombardia e l'Europa centrale erano il San Gottardo, il Sempione e il Gran San Bernardo. Diverse ragioni, che qui è inutile richiamare hanno consentito per prima la grandiosa realizzazione del traforo del Gran San Bernardo, il quale se pure ha notevolmente giovato all'interscambio italo-europeo, ciò non pertanto per cause varie, ma in particolare per la posizione distale della zona lombarda non ha potuto — nè poteva — risolvere il problema di cui trattasi.

\* \* \*

Col tempo si imposero e cercarono altre soluzioni, nuovi studi portarono alla ricerca della soluzione ottimale fin da allora additata, col concorso di diversi studiosi, in quella del traforo dello Stelvio.

L'idea di collegare la Germania e l'Austria con l'Italia attraverso lo Stelvio ed il Resia non è nuova: basti ricordare il trattato tra l'Italia e l'Austria che passa sotto il nome di San Germano stipulato il 7 settembre 1919 dove all'articolo 331 è previsto un accordo per il traforo ferroviario dello Stelvio.

Ci sembra che sulla realizzazione tecnica dell'opera e sulla sua validità economica non possono sussistere dubbi, anche perchè questo traforo, obiettivamente, presenta oltre al vantaggio di unire direttamente il centro economico della Germania con quello d'Italia altre e non meno considerevoli prerogative di natura economico-geografica. L'autostrada attraverso il traforo dello Stelvio è rivolta al soddisfacimento di una imprescindibile necessità del Paese, ponendo rimedio alla insostenibile insufficienza di linee di grande comunicazione internazionale ed in particolare alla loro assoluta mancanza nel tratto di arco alpino che si estende per circa 210 chilometri dal San Gottardo al Brennero.

Dopo il 1957 quando il nostro Paese articolò il sistema viario nazionale ed autostradale, il progettato traforo dello Stelvio trovò ancora più valida e fondata ragione di attuazione come lo provano gli studi ed i progetti di massima elaborati; dobbiamo riconoscere e dare atto dei lavori svolti dalla Camera di commercio di Milano, Genova, dall'Unione regionale delle provincie lombarde, dal Comitato promotore dell'ente turismo di Edolo, dal comune di Brescia, dalle Amministrazioni provinciali di Brescia e Bergamo e dalle Società del traforo dello Spluga e dello Stelvio.

L'importanza di questo progetto postula, a nostro parere, una impostazione economico-finanziaria la più confacente agli imponenti scopi che si debbono raggiungere. Non si può, quindi, non consentire che si dia inizio al più presto al Traforo dello Stelvio, ma è opportuno richiamare l'attenzione

su alcune soluzioni che potrebbero ridurre la validità della impresa.

Ci conforta, in questo, l'autorevole parere del citato professor Jelmoni, il quale, nel secondo « Convegno di studi e di indagini per la viabilità internazionale », tenutosi in Como nell'ottobre 1964, giustamente affermava che si dimostra sterile affrontare sacrifici per l'attuazione di una galleria transalpina quando non si affronti contemporaneamente l'ammodernamento dei sistemi viari che il traforo deve connettere. Sul terreno della competitività internazionale fra diversi itinerari possibili non può più proporsi una concorrenza fondata sull'offerta di economie marginali, bisognando invece raggiungere economie di tempo e di costi di trasporto, poichè solo per questa via è possibile attrarre traffici in misura tale da rendere profittevoli le spese affrontate dalla collettività per la costruzione della nuova arteria.

È pertanto indispensabile inquadrare il problema locale dell'attraversamento del massiccio dello Stelvio e delle comunicazioni fra la Valtellina e la Val Venosta, nella prospettiva più ampia della creazione di una nuova grande via di comunicazione fra l'Italia e la Germania, fra Genova e Milano, Brescia e Bergamo da un lato e Monaco di Baviera dall'altro, attraverso il Passo di Resia. Contestualmente e conseguentemente bisognerà predisporre i mezzi per affrontare e risolvere quei problemi dalla simultanea soluzione dei quali dipende la funzionalità e quindi la economicità dell'anzidetta linea di scambio.

Se tutto si risolvesse nel rendere transitabile alle sole autovetture, nei mesi invernali, la strada statale dello Stelvio si conseguirebbe un ben modesto risultato!

È necessario ed urgente invece, anche attraverso la promozione di appositi accordi internazionali, modificare sostanzialmente il sistema delle strade esistenti sulla direttrice considerata per renderla idonea, anche a mezzo dell'indispensabile traforo, al veloce ed economico transito di mezzi motorizzati per passeggeri e merci.

Come è noto la Germania ha in avanzato stato il progetto esecutivo dell'autostrada Monaco-Garmisch il cui prolungamento fino a Lermoos in territorio austriaco non costi-

tuisce un problema nemmeno sotto il profilo economico.

Da Lermoos al Passo Resia, lungo un percorso di appena 91 chilometri, non è impresa affatto difficile modificare le strade esistenti portandole a caratteristiche autostradali.

È intuibile però che gli accordi internazionali necessari al concretarsi del progetto tratteggiato non possano essere proposti agli altri Paesi se da parte italiana non si sia preventivamente impostato e risolto il problema della sistemazione stradale sul proprio territorio.

Considerata la percorrenza stradale Milano-Monaco che si aggira sui 450 chilometri, l'adombrato progetto Milano-Monaco-Autostrada con traforo Stelvio-Garmish, via Bergamo-Brescia ridurrebbe la percorrenza citata Milano-Monaco di chilometri 140 circa.

Da Genova a Milano (a Bergamo) a Brescia esiste già una connessione autostradale continua. Da Bergamo a Brescia a Bormio via Val Trompia Darfo-Edolo-Aprica dovrebbe costruirsi una autostrada lunga circa 130 chilometri con un costo dell'ordine di 90 miliardi di lire che potrebbe avere pendenze sempre inferiori al 3 per cento e, quasi mai, contropendenze, e quindi una lunghezza virtuale pressochè uguale a quella effettiva.

\* \* \*

Esistono allo stato attuale alcuni progetti esecutivi per il traforo dello Stelvio e di massima per l'attuazione della autostrada europea. Tutti gli studi hanno pregevoli dati di chiarezza ed ampie possibilità di realizzazione.

Opiniamo però che il progetto presentato in data 17 aprile 1963 con domanda di concessione all'ANAS da parte della Amministrazione provinciale di Bergamo ed altri — per l'attuazione di itinerario autostradale da Bergamo-Brescia-Monaco attraverso la Valseriana e la Valtrompia-Val Camonica — sia il più valido e presenti soluzioni più convenienti, anche se per il valico dell'Aprica introduce una maggiore distanza virtuale di alcuni chilometri; progetto che ha altamente riscosso il plauso e l'interesse delle Autorità austriache, svizzere e tedesche.

L'elaborato anzidetto, cui si fa riferimento nel presente disegno di legge, prevede per il traforo dello Stelvio una galleria a quota 1.290. Sotto il profilo della transitabilità permanente la quota precisata e le pendenze non superiori al 3 per cento lasciano piena tranquillità di transito anche nei periodi di maggiore ed improvviso innevamento.

In sostanza si può ritenere che il progetto di cui in precedenza, per quanto riguarda il traforo, si è proposto una soluzione di larghe vedute — che è quella che noi auspichiamo.

Nel campo legislativo la legge 24 luglio 1961, n. 729, non è applicabile per semplici trafori, ma bensì per la costruzione di nuove autostrade (di tipo A o B) con caratteristiche ben definite e requisiti tali da poter essere comprese nel piano pluriennale di massima della rete autostradale europea. Dal che deriva quindi la maggiore coerenza del progetto sopra richiamato, nelle diverse varianti, alla legge dianzi richiamata. È fuor di dubbio infatti, che il traforo dello Stelvio pur potendo presentarsi come opera indipendente ed autonoma dalla realizzazione di una autostrada europea, non può se non essere previsto in questa funzione e ciò per ragioni talmente ovvie da non richiedere enunciazioni.

\* \* \*

Ma altre ragioni suggeriscono la scelta che noi proponiamo. La decisione di politica economica e finanziaria dello Stato, e gli interventi che ne derivano e che gravano sulla collettività, non possono prescindere, anzi devono a maggior ragione — sia pure con i temperamenti dettati dalla visione sociale dei problemi — porsi il problema della massima produttività: quanto dire, lo scopo di ottenere dai mezzi impiegati il massimo vantaggio. Tale precetto, spesso dimenticato per ragioni di discutibile opportunità contingente, o peggio, di artata preminenza di aspetti e visioni settoriali, ha troppe volte arrecato danni all'economia della Nazione per non obbligarci a riguardare le proposte e le soluzioni additate con severa obiettività.

Quando si tratta dell'avvenire economico-politico della Nazione bisogna avere per fine l'ordine della priorità degli interventi correlato all'importanza puntuale e consequenziale dei medesimi, omettendo di porsi davanti ad essi in posizione alternativa.

Il problema è quello di unire due economie: la tedesca e l'italiana. Senza dubbio le soluzioni previste dai vari progetti attingono questo scopo. Il progetto in discorso colle sue varianti (Brescia-Valtrompia-Valcamonica-Valtellina-Stelvio) interessa direttamente l'Alta Valtellina (ed indirettamente tutta questa Valle), la Val Camonica, la Val Trompia e, con la diramazione prevista a Darfo, la provincia di Bergamo. Da Brescia l'autostrada porterebbe direttamente a Cremona, Piacenza e Genova attraverso quella in costruzione (Brescia-Piacenza) e, quindi innestandosi nell'autostrada del Sole, irradierebbe la sua propulsione economica a tutta l'Italia; e da Brescia, ancora, sulla autostrada per Venezia « la Serenissima » e Trieste.

Se è vero, come è vero, che la finalità primaria di queste opere alla realizzazione delle quali interviene, attraverso lo Stato, la collettività, è quella economico-sociale, non si può pregiudizialmente non porre mente alla quantità dei soggetti ed all'importanza delle zone interessate. Anche le quantità hanno il loro significato economico-sociale.

Il percorso Stelvio-Bormio-Aprica-Edolobreno-Darfo-Valtrompia-Brescia (con la variante da Darfo per Bergamo attraverso la Val Cavallina o la Val Seriana) interessa direttamente una popolazione non inferiore ai 2 milioni di abitanti. Questo elemento è, di per se stesso, notevolmente significativo, ma altre ed altrettanto valide considerazioni economico-sociali consigliano, a nostro parere, l'attuazione del progetto dianzi citato nella variante detta.

La realtà dell'andamento economico italiano ha dimostrato che gli impieghi si sono concentrati in alcune località che, essendo riuscite a disporre di particolari fattori favorevoli allo sviluppo industriale hanno consentito la creazione di isole di concentrazione industriale (territoriale ed economica) la quale, non tenendo conto di situazioni anche territorialmente correlate, ha creato un

disordine economico causa a sua volta (non unica, ma non poco rilevante) della formazione di zone economicamente depresse che hanno trovato e trovano difficoltà allo sbocco della produzione realizzata e realizzabile. Ne è conseguita la disoccupazione zonale e le così dette recessioni economiche, che non sono altro — oltre ad altri fenomeni deprecabili sotto il profilo sociale, come quelli dell'emigrazione interna massiva dei lavoratori così detti « pendolari » — se non fasi di arresto e dello sviluppo, a singhiozzo, del sistema. È per evitare questi inconvenienti che si è reso necessario programmare lo sviluppo economico.

In questo contesto la politica dei lavori pubblici e dei trasporti deve appunto tener conto di quanto sopra e dare la priorità a quei programmi che soddisfano bisogni percepiti dall'intera collettività o da una parte notevole di essa.

L'autostrada dello Stelvio non solo deve collegare due Nazioni, ma inserendosi direttamente nel suo cammino verso la pianura lombarda viene ad attraversare quattro province del nord, nelle zone più depresse: Bergamo (Val Cavallina o Valseriana), Brescia (la popolosa Val Camonica), Sondrio (l'Alta Valtellina), Bolzano (l'Alta Val Venosta), quindi deve e può valorizzare contestualmente zone di incomparabile richiamo turistico fino ad oggi trascurate appunto per carenza di viabilità. Sotto tale profilo, poi, schiude le porte di accesso a tre meravigliosi ghiacciai: l'Ortles, l'Adamello ed il Bernina che attirerebbero da tutta Europa gli appassionati di tale affascinante splendore della natura; non solo: ma consentirebbe l'accesso a tutta la meravigliosa turistica delle Valli sopra indicate, zone depresse *ab immerabili*. L'autostrada dello Stelvio quindi, incentiverebbe direttamente tutto un arco

di zone turistiche ad alto grado di attrazione anche internazionale ed, indirettamente, quella dei laghi della Lombardia orientale proiettandosi fino all'Adriatico. Basterebbe quanto detto per giustificare la validità di una attuazione la più sollecita.

\* \* \*

Abbiamo adombrato i vantaggi che deriverebbero alla economia lombarda da una autostrada che, attraverso il traforo dello Stelvio si inserisse nel corpo intero della Nazione attraverso l'autostrada del Sole. Osiamo supporre che un'opera di importanza vitale per la nostra economia richiami la vostra obiettiva attenzione e che il Parlamento voglia decidere l'attuazione dell'iniziativa foriera di enormi sviluppi per il nostro Paese.

Si rende quindi necessario, disporre una integrazione dello stanziamento di cui all'articolo 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729, — essendo quello originariamente stabilito ormai esaurito — da destinarsi, con opportuna gradualità nel tempo, alla costruzione dell'autostrada da Brescia a Bormio, col traforo attraverso lo Stelvio.

Onorevoli colleghi, la posta in giuoco per l'avvenire del nostro Paese è troppo importante perchè non attiri la vostra meditata attenzione e le vostre ponderate decisioni. L'integrazione economica, auspicato preludio a quella politica, preme con le sue ragioni ideali ed economico-sociali. Troppo tempo è stato perso: s'impongono soluzioni.

L'autostrada per la Germania attraverso il traforo dello Stelvio rappresenterà una vera conquista per lo sviluppo economico, non solo con la vivificazione delle nostre valli alpine tanto depresse, ma per un migliore domani di tutto il nostro Paese.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a procedere, a norma della legge 24 luglio 1961, n. 729, alla costruzione dell'autostrada Brescia-Bormio e della galleria autostradale dello Stelvio.

**Art. 2.**

La costruzione e l'esercizio dell'autostrada di cui all'articolo 1 potrà concedersi ad enti pubblici o privati giusta le norme contenute nelle leggi 24 luglio 1961, n. 729 e 4 novembre 1963, n. 1464. Agli enti ai quali verrà accordata la concessione verrà assegnato dallo Stato un contributo annuo trentennale del 4,50 per cento sul costo approvato delle opere.

Gli stanziamenti occorrenti alla corrispondenza del contributo di cui al comma precedente saranno iscritti nello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per 30 anni con inizio dall'esercizio 1966 entro il limite d'impegno annuo di lire 4.100.000.000.

**Art. 3.**

Il tracciato dell'autostrada Brescia-Bormio e la galleria autostradale dello Stelvio, da approvarsi in forza dell'articolo 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS, costituisce parte integrante del piano poliennale di grande massima della rete autostradale di cui all'articolo 3 della legge 4 novembre 1963, n. 1464.