

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Consiglio regionale del Veneto

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 APRILE 1975

Concessione per la costruzione e la gestione dell'autostrada di Alemagna

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge d'iniziativa del Consiglio regionale veneto tende ad autorizzare il Ministero dei lavori pubblici, in deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, alla concessione della costruzione del completamento dell'autostrada di Alemagna per il tratto da Vittorio Veneto al confine di Stato nella valle Aurina.

Il Consiglio regionale intende anzitutto sottolineare che la deroga richiesta non è in contrasto con le motivazioni che avevano dettato la norma dell'articolo 11 della legge n. 287, che prevede la sospensione del rilascio di autorizzazioni per nuove autostrade « sino all'approvazione del prossimo programma economico nazionale »; esso inoltre vuole ribadire che tale richiesta non riguarda la portata generale della norma sul blocco delle costruzioni autostradali — norma pienamente giustificata nell'attuale situazione economica generale — ma si pone come de-

roga specifica in riconoscimento della utilità e della priorità dell'autostrada di Alemagna in funzione sia delle esigenze di collegamento con i Paesi dell'Europa centrale verso i quali è in grado di attivare un flusso continuo di traffici interessanti i porti italiani dell'Alto Adriatico, sia della necessità di superare gli squilibri territoriali che continuano a pesare sia su varie aree della Regione veneta che nella sezione nord-orientale del territorio nazionale.

L'autostrada di Alemagna del resto ha sempre suscitato consensi a livello sia nazionale che regionale. Il primo programma economico nazionale ne ha dato infatti un apprezzamento positivo; il CIPE ha espresso, nella seduta del 17 giugno 1968, parere favorevole alla realizzazione del tratto Mestre-Vittorio Veneto quale prima parte dell'intera arteria da Venezia a Monaco di Baviera; gli studi per il secondo programma

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

economico nazionale infine ne hanno confermato la validità.

A livello internazionale poi, se i vincoli posti dalla crisi energetica impongono di orientare le risorse disponibili verso settori prioritari per cui si ritiene che nei prossimi anni debba essere riservato alle opere autostradali un volume di risorse sensibilmente inferiore, su base annua, a quello che era risultato necessario per la costruzione della rete, le scelte generali sono dirette a consentire da un lato tutti quei miglioramenti delle singole reti capaci di aumentare l'efficienza e la funzionalità e, dall'altro, di realizzare quei collegamenti fra le diverse reti nazionali capaci di dare luogo ad un sistema europeo.

Il processo di integrazione autostradale tra i diversi Paesi assume inoltre un alto significato politico; si tratta infatti di processo di integrazione parallelo a quello economico, sociologico e politico che non mancherà di produrre conseguenze, non tutte ora facilmente valutabili, nel corso del tempo. In determinati casi inoltre — tipicamente relativamente all'autostrada di Alemagna — il completamento del sistema europeo assume un vero e proprio carattere innovativo: basti pensare all'opportunità, alla quale l'Italia è direttamente interessata, di aprire alle comunicazioni con il mare Adriatico regioni e paesi che fino ad oggi vi sono stati pressochè estranei a causa delle difficoltà di accedervi attraverso le vie tradizionali di comunicazione.

In termini più generali infine si deve prendere atto che la progressiva integrazione delle reti autostradali dei singoli Paesi europei consente, a livello di Stati e di grandi Regioni, la disponibilità di vie di comunicazione e di rifornimento del più alto rilievo in termini di strategie economiche alternative. Il superamento di ostacoli fisici e quindi storici alla corrente di traffico, sia attraverso opere in corso di completamento, sia attraverso ipotesi degne della più alta considerazione, consente una notevole elasticità di risposta — non mai sufficientemente apprezzata — alle possibili modificazioni nelle grandi correnti di traffico internazionale: tipiche, a questo proposito, le opportunità offerte dalla ormai prevedibile riapertura

del canale di Suez alla quale tutta l'Europa appare direttamente o indirettamente interessata. Opportunità rispetto alle quali appare un preciso interesse nazionale — economico e politico — mettere in condizioni l'Alto Adriatico di costituirsi in sistema portuale, in una prospettiva di espansione di traffici, nell'ambito del quale il porto di Venezia deve potersi inserire in maniera significativamente determinante in termini sia funzionali sia quantitativi. Questo preciso interesse nazionale — si ripete — deve essere valutato alla luce sia delle valutazioni di natura economica (che sono quelle più immediatamente percepibili) sia di considerazioni di natura internazionale, sia, infine, di esigenze di politica interna e, in particolare, di riequilibrio generale tra Regioni e tra versante adriatico e tirrenico.

Infatti, accanto ai motivi di convenienza riguardanti la politica delle comunicazioni e dei traffici intesa in senso stretto, si deve sottolineare come il collegamento fra sistemi viari di più Regioni e più Paesi comporti la creazione di un più articolato assetto del territorio, una più completa valorizzazione delle possibilità turistiche delle varie aree e una più efficiente redistribuzione degli insediamenti umani e produttivi, conseguendo in definitiva alcuni degli obiettivi fondamentali della politica regionale che la Comunità economica europea è impegnata a realizzare.

Quanto al livello regionale, l'infrastruttura è stata costantemente richiesta — con priorità assoluta — prima dal Comitato regionale per la programmazione economica del Veneto e successivamente dal Consiglio regionale veneto con i suoi atti fondamentali di programmazione economica, più precisamente con il documento programmatico preliminare approvato il 28 giugno 1974 e con il programma regionale 1975 approvato il 21 dicembre 1974 ed è stata oggetto di una specifica mozione consiliare.

In tutti questi documenti, oltre alle considerazioni generali più sopra riportate, è stato ribadito e sottolineato il significato innovativo dell'autostrada ai fini del riequilibrio interno della Regione e, in particolare, ai fini della rottura dell'isolamento in cui

tuttora versa una larga fascia montana della Regione grosso modo coincidente con la provincia di Belluno.

L'autostrada di Alemagna inoltre è richiesta anche dalla regione Friuli-Venezia Giulia e dalla provincia di Bolzano. Essa infatti può raccogliere i traffici interessanti la Baviera e l'Europa centrale e incanalarli verso i porti di Venezia e Trieste; per contro la mancanza dell'infrastruttura, privando tali porti di una via di comunicazione diretta ed efficiente, comporterebbe una deviazione del traffico verso altri porti jugoslavi, rendendo così vani anche gli investimenti effettuati e programmati nei porti italiani dell'Alto Adriatico previsti dalla Programmazione nazionale.

Del resto la validità dell'infrastruttura venne riconosciuta dal Parlamento nazionale nel corso della discussione della legge concernente gli interventi per la salvaguardia di Venezia, quando fu proposto un emendamento di deroga alla legge n. 287 del 1971, emendamento che fu approvato dalla Commissione competente del Senato, dal Senato riunito in Assemblea e dalla Commissione lavori pubblici della Camera. Peraltro la Camera dei deputati accettò con un solo voto di maggioranza la proposta di soppressione di tale emendamento per cui, ritornata la legge speciale di Venezia al Senato per l'esame delle nuove modifiche apportate, fu proposto dalla maggioranza, al fine di non provocare ulteriori ritardi all'*iter* della stessa legge, di approvare il testo come era pervenuto.

Tuttavia il Senato, a grande maggioranza, impegnava il Governo a presentare un disegno di legge che, ricalcando l'emendamento soppresso dalla Camera, concedesse la deroga già approvata dal Senato; in data 8 maggio 1973 il Ministero dei lavori pubblici diramava a tutti i Ministeri competenti

l'articolo unico di un disegno di legge che concedeva tale deroga.

Motivazioni di ordine diverso non hanno sinora consentito di sbloccare la situazione, con innegabile pregiudizio nei confronti del sistema relazionale veneto. Nel ribadire l'esigenza inderogabile di dare al Veneto una infrastruttura competitiva e allo stesso livello dei grandi trafori alpini nord-occidentali, che hanno consentito alle Regioni del cosiddetto triangolo industriale, di giungere rapidamente nel cuore dell'Europa, non si può inoltre mancare di sottolineare come, nell'attuale situazione, la realizzazione dell'opera possa offrire un contributo non indifferente, al di là del significato permanente per lo sviluppo della Regione e dell'intero Paese, al mantenimento dei livelli occupazionali della Regione, livelli oggi sottoposti a forti sollecitazioni di tipo negativo.

Questo risultato verrebbe inoltre raggiunto con una totale assenza di oneri da parte della Comunità nazionale giacchè, a seguito di una mozione unanime votata dal Parlamento della Baviera, è stato costituito un consorzio di banche denominato « BATIA A.C. » che si assume l'onere del finanziamento dell'infrastruttura; la predisposizione della cornice finanziaria ed organizzativa è quindi garanzia che l'opera possa essere avviata non appena ottenuta la concessione e condotta a termine in tempi relativamente brevi dato che l'economicità della futura gestione è largamente condizionata dall'ammontare degli interessi maturati in corso d'opera.

In tal senso il disegno di legge del Consiglio regionale veneto prevede che la concessione della costruzione dell'autostrada avvenga a totale ed esclusivo carico della società concessionaria e che alla stessa concessione non vengano applicate le norme in tema di mutui e garanzie di cui all'articolo 9 della legge 28 aprile 1971, n. 287.

DISEGNO DI LEGGE
—**Art. 1.**

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato, in deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, a dare la concessione, a totale ed esclusivo carico della società concessionaria, per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada che colleghi Vittorio Veneto al confine di Stato con l'Austria in valle Aurina.

Art. 2.

L'esercizio, in deroga alle norme vigenti, sarà concesso per 50 anni e a detta concessione non si applicheranno le norme in tema di mutui e garanzie di cui all'articolo 9 della legge 28 aprile 1971, n. 287.