

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1926)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Lavori Pubblici**

(ZACCAGNINI)

di concerto col **Ministro del Bilancio**

(PELLA)

e col **Ministro del Tesoro**

(TAVIANI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 FEBBRAIO 1962

Modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia

ONOREVOLI SENATORI. — La costruzione e l'esercizio dell'autostrada Trieste-Venezia (Mestre) con diramazione Palmanova-Udine — che figura nel grafico allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, recante provvedimenti per la costruzione di autostrade o strade — è stata affidata, ai sensi dell'articolo 2 della citata legge, alla « Società Autovie Venete » con sede in Trieste, che fruisce del contributo dello Stato di lire 6 miliardi, stanziati dall'articolo 1, lettera e), della legge 21 marzo 1958, n. 298.

Il progetto di massima della suddetta autostrada, predisposto dalla Società concessionaria fin dal 1958 e regolarmente approvato dall'A.N.A.S., prevedeva la costruzione di una arteria lunga chilometri 142 circa, a tre corsie di traffico, per un costo complessivo di lire 17,5 miliardi, sul quale lo Stato avrebbe concesso il contributo nel-

la misura sopra indicata di lire 6 miliardi, pari al 34,28 per cento.

Ma ancora prima di dare inizio ai lavori, è apparsa evidente, anche in relazione a rilievi mossi dalla stampa e da vari enti interessati, e tenendo conto delle previsioni di traffico, l'opportunità di realizzare una autostrada a due sedi unidirezionali, composta di due carreggiate di metri 7,50 ciascuna, una banchina spartitraffico di metri 1 o 2 banchine laterali di metri 1 ciascuna.

L'adozione di tali nuove caratteristiche comporta tuttavia a carico della Società concessionaria un supero di lire 6,5 miliardi, con un costo complessivo di lire 24 miliardi, che la concessionaria stessa si è dichiarata disposta a sostenere.

Resta il problema di mantenere integra la percentuale del contributo dello Stato su tale costo, contributo che la convenzione

di concessione ha fissato nel 34,28 per cento e che pertanto ascenderebbe a lire 8 miliardi e 220 milioni circa, con un supero di lire 2,220 miliardi circa rispetto all'attuale stanziamento di lire 6 miliardi fissato dall'articolo 1, lettera *e*), della legge 21 marzo 1958, n. 298.

In merito è da tener presente che la stessa legge n. 298, all'articolo 1, lettera *a*), ha autorizzato la spesa di lire 13 miliardi per la costruzione del nuovo molo VII nel porto di Trieste.

In sede di appalto la spesa necessaria per la realizzazione del suddetto molo è risultata di lire 9 miliardi anzichè di 13, con una economia sullo stanziamento di legge di lire 4 miliardi.

Si presenta pertanto la possibilità di disporre di tale economia, utilizzandone parte (lire 2,5 miliardi) per l'integrazione del contributo dello Stato alla costruzione dell'autostrada Trieste Venezia, e parte (lire 1,5 miliardi) per la realizzazione di altre opere relative al nuovo molo nel porto di Trieste.

Allo scopo di rendere possibile l'inizio dei lavori dell'autostrada Trieste-Venezia per la sua realizzazione a doppia carreggiata, si è predisposto l'allegato disegno di legge, con il quale (articolo 1), vengono modificati gli stanziamenti stabiliti dall'articolo 1, lettere *a*) ed *e*), della legge 21 marzo 1958, n. 298, riducendo a lire 10,5 miliardi la spesa autorizzata per il porto di Trieste e aumentando a lire 8,5 miliardi il contributo dello Stato per la costruzione dell'autostrada Trieste-Venezia, ma lasciando inalterato lo stanziamento complessivo di lire 45 miliardi.

Con l'articolo 2, atteso che i lavori per l'autostrada non sono ancora iniziati, si ritiene opportuno stabilire l'estensione alla concessione per la Trieste-Venezia delle norme di cui agli articoli 3, 5, 6, 8, 9, 10 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729, precisando a tale proposito il disposto dell'articolo 24 della legge stessa, che dichiara applicabili alle concessioni autostradali assentite in forza della legge 21 maggio 1955, n. 463, ed i cui lavori siano ancora da iniziare, le norme contenute nella sopra citata legge numero 729.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

L'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, che autorizza la spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia, è così modificato:

« In aggiunta alle opere che le Amministrazioni statali interessate finanzieranno a carico degli stanziamenti dei loro stati di previsione, è autorizzata la spesa di lire 45 miliardi per provvedere, a cura delle Amministrazioni stesse, all'esecuzione delle opere e alla concessione dei contributi appresso indicati:

a) costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste: lire 10 miliardi e 500 milioni;

b) potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio ed ampliamento della stazione ferroviaria Trieste-Campo Marzio: lire 10 miliardi;

c) costruzione di una nuova linea di circonvallazione collegante la stazione ferro-

viaria di Trieste-Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste Centrale e Trieste Aquilina, nonché costruzione di un nuovo tratto tra S. Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio: lire 10 miliardi;

d) sistemazione della strada statale numero 13 (Pontebbana): lire 6 miliardi;

e) contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine: lire 8 miliardi e 500 milioni.

Agli effetti dell'articolo 3 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato con legge 2 gennaio 1952, n. 41, il tratto della strada statale n. 202 « Triestina », che sarà determinato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sarà considerato, anche ai fini dell'esercizio, parte integrante dell'autostrada di cui alla lettera e) ».

Art. 2.

Alla concessione per la costruzione e per l'esercizio dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre con diramazione Palmanova-Udine si applicano gli articoli 3, 5, 6, 8, 9, 10 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729.