



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore STIFFONI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 OTTOBRE 2009

Disposizioni per la costruzione dell'autostrada
Venezia-Monaco di Baviera

ONOREVOLI SENATORI. - Già dall'inizio degli anni Cinquanta l'Italia si è resa conto dei grandi vantaggi economici che apporterebbe a tutto il Paese, ed in particolare al Veneto, la realizzazione di un'asse stradale a scorrimento veloce di collegamento diretto tra Venezia e Monaco di Baviera. Oggi, nel nuovo panorama politico-economico europeo basato sulla massima coesione economica e sociale e sull'ottimizzazione del mercato interno, si rende improcrastinabile la prosecuzione fino a Dobbiaco del primo tratto Venezia-Vittorio Veneto-Pian di Vedoià, costruito negli anni '60 e '70, allo scopo di rafforzare il «Corridoio Adriatico» quale via preferenziale per gli scambi commerciali tra l'Europa centrale e i Paesi del Mediterraneo sud-orientale.

La nuova autostrada non solo ridurrebbe di 180 chilometri il percorso attuale tra Venezia e Monaco, con notevoli vantaggi di risparmio energetico nel trasporto di persone e merci per tutto il Veneto orientale, ma agirebbe anche come valvola di sfogo per il decongestionamento dell'asse del Brennero (Monaco-Brennero-Bologna), unica autostrada attuale di collegamento del Veneto con l'Europa centrale. La costruzione di un asse alternativo comporterebbe indiscutibili vantaggi ambientali ai fini della diminuzione dell'inquinamento atmosferico, sia sull'asse del Brennero, sia sull'attuale asse dell'Alemagna, pesantemente gravato dal traffico locale e internazionale, specialmente nel tratto della strada statale 51 di Alemagna.

I vantaggi economici per il traffico delle persone e merci sono oltremodo vistosi se si calcola che l'avvicinamento del porto polivalente di Venezia e delle sue strutture a soli 364 chilometri da quel «crocevia d'Europa» quale è ritenuto Monaco di Baviera

consente un risparmio di 4.436 miglia di navigazione (pari a circa quindici giorni di tempo complessivo per un naviglio di 35.000 tonnellate) lungo l'asse internazionale di collegamento tra i due grandi terminali del traffico marittimo commerciale di Port Said e Amburgo. Ai costi attuali il risparmio sui consumi sarebbe di circa 760.000 miliardi di lire e ciò, specie nell'attuale crisi petrolifera, rende evidente l'opportunità di sfruttare pienamente i grandi vantaggi che offrirebbe il collegamento diretto col cuore dell'Europa dell'idrovia naturale del mare Adriatico, ai fini dello smaltimento della grande mole di traffico commerciale tra i Paesi europei, quelli dei Balcani e del vicino Oriente e, tramite il canale di Suez, quelli dell'estremo Oriente.

Con l'obiettivo di promuovere l'inserimento dell'asse di Alemagna nel progetto di revisione delle mappe italiane per la rete transeuropea dei trasporti, affinché sia successivamente accolto nell'ambito della nuova rete transeuropea dei trasporti, nella tavola rotonda tenutasi presso la prefettura di Belluno già il 12 giugno 2000, è stato sottoscritto un ordine del giorno tra rappresentanti del Governo centrale e del Governo regionale del Veneto, amministratori degli enti locali interessati, esponenti politici e rappresentanti di categorie economiche. La sottoscrizione di tale ordine del giorno è la prova di un consenso politico generale sull'opportunità dell'inserimento dell'asse di Alemagna nella rete transeuropea dei trasporti.

Infatti la classificazione della direttrice di Alemagna come itinerario europeo appare in piena armonia con l'articolo 9 della decisione 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996, sugli orien-

tamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che, ai fini della composizione della rete europea, prevede strade di qualità elevata, esistenti, nuove o da ristrutturare, che svolgano un'importante funzione nel traffico su lunghe distanze, servano, sugli assi individuati nella rete, da tangenziali per i principali centri urbani, assicurino l'interconnessione con gli altri modi di trasporto o consentano di collegare le regioni intercluse e periferiche alle regioni centrali della comunità.

La Commissione trasporti del Parlamento europeo è già in possesso del progetto per la realizzazione dell'autostrada Venezia-Monaco di Baviera, presentato il 17 maggio 2000 dal Consiglio direttivo del «Movimento popolare per l'Autostrada Venezia-Monaco», mentre la regione Veneto, che già dal 1990 ha inserito la direttrice di Alemagna nel proprio piano regionale dei trasporti, ha deliberato il 21 marzo 2000 di promuovere l'inserimento di tale asse nella rete transeuropea dei trasporti, impegnandosi a riconoscere necessaria una «verifica comparata, sotto il profilo tecnico, economico ed ambientale fra tutte le alternative modali, progettuali e tecnologiche capaci di assicurare un adeguato potenziamento del sistema dei collegamenti transfrontalieri lungo la direttrice di Alemagna, avendo particolare attenzione per le problematiche ambientali e connesse all'economia turistica dei territori attraversati». Infatti, il progetto deve senz'altro tener conto della particolare delicatezza ambientale e dell'indiscutibile pregio dei territori attraversati allo scopo di sviluppare, e non danneggiare, le peculiarità turistiche della zona.

D'altra parte l'ANAS, che nel Consiglio di Amministrazione n. 281 del 12 marzo 1992 ha riconosciuto la necessità della prosecuzione dell'autostrada A27, sta realizzando alcuni lotti di lavori stradali per rendere più

scorrevole il traffico insostenibile del tratto di strada statale a nord di Longarone. Non a caso, infatti, la strada statale 51 rientra nella rete stradale di interesse nazionale, riconosciuta dallo Stato quale asse prioritario nei collegamenti transalpini e transfrontalieri nonché asse di equilibrio nei grandi collegamenti stradali italo-europei tra l'Est e l'Ovest, classificati come E66 (strada statale n. 49 della Val Pusteria) ed E70 (autostrada A4 Torino-Trieste).

Il presente disegno di legge prevede l'immediato avvio delle procedure per la realizzazione dell'autostrada di Alemagna - A27 «Venezia-Monaco di Baviera», tratto Belluno-Dobbiaco, superando il vincolo per la realizzazione di nuove autostrade sancito dall'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e dall'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492.

Tenuto conto del carattere di interesse nazionale del nuovo asse autostradale, si autorizza l'ANAS a procedere alla sua realizzazione nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti, utilizzando le procedure di *project financing* e senza oneri a carico dello Stato.

Considerata l'importanza di tale asse autostradale e constatata la convergenza politica sulla sua realizzazione, come del resto testimonia la sottoscrizione del citato ordine del giorno nella tavola rotonda del 12 giugno 2000, si ritiene che l'approvazione di un apposito progetto di legge sia la via più rapida da percorrere ai fini della realizzazione dell'opera, anziché aspettare l'attuazione della riforma sulla costruzione delle nuove autostrade ultimamente in discussione in Parlamento.

Si auspica una celere procedura di approvazione del presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. In deroga alle disposizioni di cui all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, ed all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, l'Ente nazionale per le strade (ANAS) è autorizzato ad affidare in concessione, anche utilizzando le procedure di cui agli articoli 37-*bis* e seguenti della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada di Alemagna - A27 «Venezia-Monaco di Baviera», tratto Belluno-Dobbiaco.

2. La durata della concessione non può essere superiore a trent'anni e non comporta oneri a carico dello Stato.

3. Per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada di cui alla presente legge si applicano le disposizioni che recepiscono nell'ordinamento italiano le normative comunitarie in materia di lavori pubblici o di servizi.

Art. 2.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.