

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE AUTOSTRADALE E SULLE SUE PROSPETTIVE

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto Stenografico

3^a SEDUTA

GIOVEDÌ 30 GENNAIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 43	CARON	Pag. 44
MADERCHI	43, 44		
PREMOLI	47		

8^a COMMISSIONE3^o RESOCONTO STEN. (30 gennaio 1975)

Interviene alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il Presidente della Società per l'autostrada di Alemagna, senatore Giuseppe Caron.

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

GROSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente che è approvato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione autostradale e sulle sue prospettive. Dopo avere ascoltato il direttore generale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) e il presidente e l'amministratore delegato della Società concessioni e costruzioni autostrade, avremmo dovuto sentire oggi il Presidente dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (AISCAT) avvocato Cerutti e il Presidente della Società per l'autostrada di Alemagna, senatore Caron.

Comunico alla Commissione che il presidente dell'AISCAT, avvocato Cerutti, ha informato di essere indisposto ed ha chiesto un rinvio della sua audizione.

Possiamo procedere all'audizione del senatore Caron, Presidente della Società per l'autostrada di Alemagna, così come era stato convenuto dall'Ufficio di presidenza della Commissione.

MADERCHI. Prima che il senatore Caron inizi la sua esposizione, chiedo di parlare per una questione preliminare che attiene all'opportunità dell'audizione dello stesso senatore Caron.

La nostra Commissione ha deciso di affrontare una indagine sulla situazione autostradale, e dopo infiniti solleciti, effettuati essenzialmente dalla nostra parte politica, è riuscita ad ascoltare — moltissimo tempo fa — il ministro dei lavori pubblici e poi il direttore generale dell'ANAS. Tutto questo nel quadro di una indagine conoscitiva che tende ad accertare qual è l'attuale stato della nostra rete autostradale, a quali

fini risponda, quali sono i problemi da risolvere.

Nel corso di una delle precedenti sedute, lei signor Presidente ci comunicò che fra le varie richieste era pervenuta anche quella del collega Caron che sollecitava una audizione nella sua veste di Presidente della Società per l'autostrada di Alemagna, la quale autostrada non esiste, non è stata costruita, anche perchè la legge non lo consente. E noi sollevammo subito il problema: ci sembrava per lo meno abnorme che la Presidenza accettasse di ascoltare sia pure un collega (la cui doppia veste pone tra l'altro tutta una serie di altri problemi) su un argomento non pertinente con la nostra indagine. Perchè è ben chiaro che gli orientamenti, i desideri e gli obiettivi che si prefigge il Presidente della Società per l'autostrada di Alemagna non riguardano la indagine che sta svolgendo la nostra Commissione.

Le argomentazioni da noi avanzate in ordine a questo problema hanno forse creato qualche difficoltà per la Presidenza, ma non sono valse a convincere la Presidenza stessa dell'inopportunità di dedicare una seduta all'ascolto di un sia pure illustre collega su un argomento che non interessa la nostra indagine. Ma noi restiamo del nostro parere: noi non stiamo qui per discutere del futuro della rete autostradale nazionale, bensì del passato e delle sue condizioni attuali, cioè della rete autostradale esistente e funzionante in questo momento. Dei progetti futuri, delle intenzioni da tradurre in realtà noi discuteremo in un altro momento ed in un'altra sede.

Questa è la nostra opinione, signor Presidente. L'abbiamo espressa ed illustrata ripetutamente e intendiamo ribadirla anche in questa occasione, invitando sia lei che il senatore Caron a rendersi conto che venire a parlare dell'autostrada di Alemagna in questa circostanza è del tutto inopportuno, in completo contrasto con l'impostazione della nostra indagine conoscitiva.

PRESIDENTE. Vorrei tentare di convincere il senatore Maderchi dell'ortodossia del lavoro che si appresta a svolgere la

nostra Commissione. Prima di tutto vorrei precisare che stiamo svolgendo una indagine conoscitiva sulla situazione autostradale e « sulle sue prospettive », come risulta dall'ordine del giorno. Ora nelle « prospettive » rientrano anche gli elementi di un programma a lunga scadenza e quindi un giudizio circa iniziative future nel settore autostradale.

Inoltre questa mattina dovevamo ascoltare due responsabili di questo settore: solo la malattia che ha colpito il presidente dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori ci ha posto nella condizione di dedicare una nostra seduta all'audizione del senatore Caron. Come si vede quindi la convocazione della Commissione resta valida anche da un punto di vista formale.

Devo inoltre ricordare che il 23 ottobre 1974 era stato informato il Presidente del Senato che l'ufficio di presidenza di questa Commissione aveva ricevuto mandato dalla stessa Commissione — che quindi concordava in pieno senza alcuna riserva — di convocare le seguenti personalità: il direttore generale dell'ANAS, il presidente della S.p.A. Autostrade, il presidente dell'AISCAT, il presidente della Società per l'autostrada di Alemagna. Si informava inoltre il Presidente del Senato che l'ufficio di presidenza della Commissione aveva convenuto di ascoltare anche i presidenti delle Regioni che ne avessero fatto richiesta. Per quanto ne so io, non era mai stato eccepito nulla riguardo a tale programma.

Voglio quindi pregarla, senatore Maderchi, di consentire al presidente della Società per l'autostrada di Alemagna di prendere la parola per esporre gli obiettivi della società che presiede, per illustrare la documentazione che è in suo possesso e che tutti noi dovremmo in parte conoscere perchè ci fu a suo tempo inviato un volume che spiega la genesi del problema e fissa le prospettive future.

Si tratta di ascoltare un collega, oltre tutto eminente, che si presenta nella veste di presidente di una Società cui aderiscono enti pubblici di una nobilissima Regione ed anche di altre Regioni del nostro Paese.

Torno a pregare quindi il senatore Maderchi perchè non insista nella sua posizione e mi consenta di dare la parola al presidente Caron.

MADERCHI. Purtroppo mi trovo in una situazione delicata. Di fronte a me non ho soltanto il presidente della Società per l'autostrada di Alemagna, ma anche il collega Caron. Poichè sarebbe inopportuno chiedere che la Società per l'autostrada di Alemagna sia rappresentata in questa sede non dal suo Presidente ma dal vice presidente, e poichè non desidero neanche mettermi in una posizione di contrasto con un collega che lei stesso, signor Presidente, ha definito eminente, mi limiterò a dichiarare che avrei preferito che le cose fossero state intese nel senso che ho illustrato. Non intendo, per il rispetto della funzione che viene assegnata ad ogni parlamentare, impedire al senatore Caron di parlare, ma egli parlerà ed io lo ascolterò come collega.

CARON. Ringrazio il Presidente ed i colleghi della 8ª Commissione per avere aderito alla richiesta avanzata a suo tempo ed accettata dall'allora Presidente di questa Commissione, senatore Togni. Ringrazio anche il senatore Maderchi dell'atto di rispetto compiuto nei confronti di un collega.

Quanto io sto per dire non si discosterà molto dal contenuto del « Libro bianco » edito dalla Società per l'autostrada di Alemagna, fatto pervenire ai componenti di questa Commissione di ogni parte politica.

Ometto la storia della Società per l'autostrada di Alemagna. Basterà che io ricordi che si tratta di una Società a scopo puramente promozionale, costituita da Enti pubblici delle varie province del Veneto e della Provincia autonoma di Bolzano.

Nel « Libro bianco » si ricorda che predetta infrastruttura dal primo programma economico nazionale che attribuiva un carattere prioritario a raccordi autostradali o autostrade che attraversano valichi o trafori alpini attuino collegamenti con la rete autostradale europea e favoriscano lo sviluppo dei grandi porti del paese ».

Il 17 giugno 1968 l'allora ministro dei lavori pubblici onorevole Mancini (presiedeva il Comitato interministeriale della programmazione il ministro dell'epoca onorevole Pieraccini) presentò una proposta in cui veniva segnalata l'opportunità di costruire 666 chilometri di autostrada, da affidare al gruppo IRI e per esso alla Società autostrade.

Vi era compreso il tratto Venezia-Vittorio Veneto (che fu poi affidato alla Società autostrade con decreto ministeriale), quale primo tratto dell'autostrada di Alemagna. In proposito l'onorevole Presidente e gli onorevoli colleghi hanno la facoltà di chiedere al Ministero del bilancio e della programmazione il verbale del CIPE, in data 17 giugno 1968, in cui sono riportati anche gli interventi dei Ministri che appoggiano questa deliberazione, con una serie di argomenti che qui ometto essendo in gran parte riportati nel « Libro bianco ».

L'esigenza di un'autostrada la quale unisca i porti dell'Alto Adriatico (Ravenna, Venezia e Trieste) ai mercati al di là delle Alpi, in modo particolare all'Austria e alla Baviera, trova puntuale riscontro in tutti gli studi che sono stati in seguito fatti dal Ministero del bilancio e della programmazione per il secondo programma di sviluppo economico nazionale 1971-75, successivamente slittato al 1973-77 e di cui poi non abbiamo più traccia, per le ragioni che i colleghi conoscono perfettamente.

Il Comitato regionale della programmazione, istituito dal Ministro del bilancio e della programmazione onorevole Pieraccini, attribuì all'autostrada di Alemagna la priorità assoluta per lo sviluppo economico del Veneto stesso. L'indicazione del predetto Comitato — che aveva quella figura *sui generis* che tutti ricordano — fu fatta propria dalla Giunta regionale veneta, con votazione a maggioranza.

La succitata delibera del 17 giugno 1968 consentì al Ministro dei lavori pubblici di dare la concessione alla Società autostrade per la realizzazione del primo tratto Venezia-Vittorio Veneto.

Fu la Società per l'autostrada d'Alemagna che fornì il progetto esecutivo, che era già

stato preparato. Trattandosi di una società promozionale, credetti che rientrasse nei suoi compiti facilitare in ogni modo la costruzione del citato tratto iniziale, oggi in regolare esercizio.

Nel 1971, come i colleghi sanno, fu approvata la legge n. 287, che riordinò la materia delle autostrade ed il cui articolo 11 prevede che « fino all'approvazione da parte del Parlamento di un nuovo piano di sviluppo quinquennale non si sarebbe dato luogo a concessione ». È necessario forse un passo indietro: nel 1970, quando ero Ministro del bilancio e della programmazione, facemmo una scala di priorità delle autostrade da costruire. Questa scala, che è nota e si trova nei documenti ufficiali del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero del bilancio e della programmazione, non prevede la Venezia-Monaco, per la semplice ragione che il CIPE non ne riconobbe la necessità, essendosi evidentemente già avuta una delibera di priorità il 17 giugno 1968. È mio dovere di parlamentare dire che molte delle priorità indicate non vennero rispettate, e infatti vedemmo strade che erano in seconda passare in prima priorità.

Io sono convinto che l'indicazione fornita dall'articolo 11 della citata legge n. 287 sia una cosa saggia. Come modestissimo studioso di economia dei trasporti, ho sempre affermato che è necessario avere una visione globale di tutti i trasporti nel nostro Paese. In modo particolare, avendo la passione dei trasporti aerei, trovo che questi siano stati sacrificati. Egualmente posso affermare di essere d'accordo con il collega Sema per quel che riguarda i porti: i miei modestissimi scritti lo testimoniano e i miei discorsi (pochi, perchè non tedio per abitudine i colleghi con molte parole). Questo per dire che le mie dichiarazioni di oggi non sono una *captatio benevolentiae*.

Comunque, il problema per il proseguimento dell'opera si poneva essenzialmente in termini di finanziamento, perchè la Società Autostrade affermò di non essere più in grado di continuare i lavori.

Quale società promozionale, la Società per l'Autostrada di Alemagna ha quindi cercato di reperire un finanziamento. La strada ci è

stata facilitata da una deliberazione del Parlamento bavarese, il quale all'unanimità riconobbe l'interesse della Baviera di finanziare l'opera. La Banca di Stato fondiaria bavarese venne così incaricata di fondare una società, la *Baita A.G.*, alla cui presidenza venne chiamato l'appena scaduto ministro dell'interno della Baviera, il signor Junker.

La Società per l'autostrada d'Alemagna partecipò con 500 mila marchi (che allora valevano non certo quanto oggi), il resto è tutto capitale tedesco. La *Baita A.G.* generò due società: la italiana *Batia S.p.A.*, con capitale pressochè interamente bavarese, e la *Batia Österreich* con capitale bavarese, tirolese e — soltanto simbolicamente — italiano.

Nel marzo del 1972 il signor Junker venne in Italia, per essere ascoltato dal Comitato permanente dei trasporti presso il Ministero della programmazione, alla presenza di tutti i rappresentanti dei Ministeri interessati. Rimetterò agli atti, poichè non esiste nel « Libro bianco », la copia del verbale in cui il signor Junker, spiegati i motivi per i quali era interesse della Baviera concedere un finanziamento, accennò chiaramente al fatto che un consorzio di banche bavaresi avrebbe assicurato per intero la realizzazione dell'opera (il cui costo era valutabile all'epoca tra i 400 e i 500 miliardi). Detto consorzio avrebbe emesso obbligazioni al 7 per cento ricevendo una garanzia del Governo bavarese.

L'Amministrazione italiana dal canto suo avrebbe dovuto dare una concessione per la realizzazione di tutta l'opera, anche se questa fosse avvenuta in più fasi. Da parte italiana non sarebbe stata data nessuna garanzia per l'emissione delle obbligazioni, mentre sarebbero state concesse le agevolazioni fiscali già previste per le altre autostrade (si intendeva l'ige sui materiali di costruzione, ora abolita). La durata della concessione avrebbe dovuto essere definita. La richiesta di partenza è stata comunque di 40 anni.

A seguito di questa dichiarazione, la *Batia S.p.A.* chiese al Ministero del tesoro di essere

autorizzata a dare un prestito di due miliardi di marchi tedeschi. Rimetterò all'onorevole Presidente la copia fotostatica di questa autorizzazione, in data 25 agosto 1972, in base alla quale la società italiana poteva accettare dalla società bavarese un finanziamento di due miliardi di marchi tedeschi all'interesse del sette per cento, rimborsabili in quindici anni, prorogabili secondo le disponibilità risultanti dal piano finanziario di ammortamento.

In questa maniera, era secondo noi aperta la strada legittima all'emendamento che ebbe l'onore di presentare alla legge su Venezia, emendamento che fu onorato della maggioranza del Senato e che per un solo voto la Camera respinse.

Io ho cercato di dare questa spiegazione sul meccanismo di finanziamento — mi dispiace che il collega Avezzano Comes sia uscito proprio adesso — per dire che effettivamente i documenti dimostrano come la proposta del finanziamento bavarese non è certo una invenzione ma risponde a verità.

Spiegato il problema del finanziamento, il « Libro bianco », al quale mi rimetto per deferenza ai colleghi e per non far perdere tempo, dimostra tutto l'interesse della *Batia A.G.*, per finanziare questa autostrada.

Si è detto che esistono altre difficoltà. Brevissimamente, signor Presidente, ne accenno per chiarirle.

Per quanto riguarda la Regione Veneto, credo di avere già detto abbastanza, quando ho ricordato che il Comitato regionale veneto della programmazione ha riconosciuto il carattere prioritario dell'opera in questione.

Delle intenzioni bavaresi vi ho rimesso il verbale. Per quanto riguarda l'Austria, si va diffondendo la voce che essa non vuole l'autostrada.

Ebbene, a pagina 95 del « Libro bianco » vi è una dichiarazione impegnativa che conferma come nel piano di sviluppo economico del Land Tirolo — che ha delle competenze legislative molto superiori alle Regioni italiane, anche a statuto speciale — è prevista una strada che attraversa la Valle dello Zillor, proseguendo da nord verso sud. Il 1º febbraio del 1974, il Ministero dei lavori pubblici austriaco ha autorizzato la costru-

zione di una strada della larghezza di 26 metri e 50, di tipo S, cioè esattamente del tipo della strada del Brennero, dalla parte austriaca. Come loro fanno, i tedeschi chiamano Bundstrasse le strade federali, e Schnellstrasse quelle che noi chiamiamo strade di scorrimento veloce, superstrade.

È quindi dimostrato che questa voce della contrarietà dell'Austria all'autostrada di Alemagna è infondata.

Va da sè, che le dichiarazioni dei responsabili del Governo di Vienna si sono sempre ispirate a cautela. Il giorno in cui il Governo italiano parteciperà la sua intenzione di fare un'autostrada, rinnovando le difficoltà legislative e quelle finanziarie, io suppongo che l'Austria dia parere favorevole.

Onorevole Presidente, come vede, mi sono limitato a fornire, delle informazioni rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti.

Detto ciò, ripeto quello che il collega Presidente ha detto: l'indagine conoscitiva vuole conoscere il passato e le prospettive del settore autostradale. Esiste un'autostrada da Venezia a Vittorio Veneto che ha un significato soltanto se viene prolungata fino al confine.

Ho ricordato i fatti; non pretendo di convincere nessuno. È il Parlamento, di cui ho l'onore di far parte da sei legislature, che delibererà sulla questione. Ognuno si assumerà la sua responsabilità in ordine a questo provvedimento. Era semplicemente un dovere da parte mia, un dovere verso i 111 Enti pubblici del Veneto, costituenti la società Autostrada di Alemagna, illustrare alla Commissione tutta la verità, secondo quello che è dimostrato anche dal Libro bianco. Grazie.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Caron della sua interessante relazione sulla quale possiamo aprire la discussione.

PREMOLI. Io conosco molto bene questa vicenda, anche perchè il senatore Caron ha avuto modo di parlarne altre volte, ovviamente con la sua competenza, nella Regione veneta e a Venezia. Debbo dire che ho avuto cura di approfondire il Libro bianco che del resto già conoscevo.

C'è un dato preciso, secondo me, e cioè che noi siamo trincerati dietro la difficoltà di questo famoso articolo 11 della legge numero 287 che prevede il blocco di nuove iniziative autostradali. Io ritengo che, sotto un profilo giuridico, questa difficoltà non esiste. Perchè è scritto molto chiaro nei verbali del CIPE che l'autostrada Venezia-Vittorio Veneto è stata immaginata come primo tratto dell'autostrada di Alemagna la cui realizzazione perciò non rientra nel blocco, secondo me giustissimo, previsto dalla legge n. 287. Solo una cattiva volontà, una errata interpretazione può rimettere in discussione tale iniziativa.

D'altra parte, chi percorra la Venezia-Vittorio Veneto capisce perfettamente che se l'autostrada fosse stata immaginata solamente per collegare Venezia a Vittorio Veneto, sarebbe veramente inutile e assolutamente antieconomica.

Si tenga poi presente che la storia di Venezia è storia di mercanti, di commercio. Ora, se noi non predisponiamo un retroterra viario al porto di Venezia, è inutile che dichiariamo che la legge speciale per Venezia si propone come primo obiettivo il rilancio sociale della città. Faremo veramente una città museo, la quale è destinata a morire. Quindi, ringrazio, anche per la mia parte politica, il senatore Caron per tutto quello che sta facendo e prego vivamente gli onorevoli colleghi di aiutare, in qualsiasi modo, il superamento di queste difficoltà, perchè veramente Venezia sta morendo, con un porto che diventa inutile proprio per la mancanza di un retroterra viario che consenta al porto stesso di sopravvivere e di aggredire la realtà di domani.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, chiudiamo la nostra seduta. La prossima settimana, continuando in questa indagine conoscitiva, ascolteremo i rappresentanti delle Regioni.

La seduta termina alle ore 11,20.