

CAMERA DEI DEPUTATI^{N. 1078-A}

RELAZIONE DELLA III COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI - EMIGRAZIONE)

(RELATORE **MARCHETTI**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 25 ottobre 1972 (Stampato n. 308)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(**MEDICI**)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO
(**RUMOR**)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(**GONELLA**)

COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(**TAVIANI**)

COL MINISTRO DELLE FINANZE
(**VALESCCHI**)

COL MINISTRO DEL TESORO
(**MALAGODI**)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(**GULLOTTI**)

E COL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(**BOZZI**)

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera
il 27 ottobre 1972*

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia relativa al traforo autostradale del Fréjus con allegato Protocollo relativo alle questioni fiscali e doganali, conclusa a Parigi il 23 febbraio 1972

Presentata alla Presidenza il 5 dicembre 1972

ONOREVOLI COLLEGHI! — 1. — Il Governo italiano, nel presentare all'approvazione del Parlamento il disegno di legge n. 1078, per la ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale tra Francia ed Italia relativa alla costruzione e gestione del traforo autostradale del Fréjus, stipulata a Parigi il 23 febbraio 1972, si ripromette di consentire a breve scadenza l'inizio dei lavori di costruzione di questa indispensabile infrastruttura di collegamento fra la Valle del Rodano e quella del Po.

Il traforo autostradale del Fréjus è destinato, com'è noto, a collegare Bardonecchia (nella Valle di Susa, provincia di Torino) a Modane (nella Valle della Maurienne, dipartimento della Savoia), con un tracciato che corre in prossimità e quasi parallelo alla galleria ferroviaria sulla linea internazionale Roma-Parigi; galleria ferroviaria che, verso la metà del secolo scorso, rappresentò una delle più ardite iniziative a cui il piccolo Regno sardo-piemontese pose mano e che fu inaugurata nel 1871.

Il traforo del Fréjus si colloca sulla direttrice europea *E 13*, che da Brest raggiunge i Balcani per Lione, Torino, Milano, Venezia e Trieste: direttrice che la Convenzione di Ginevra del 19 settembre 1949 ed il successivo accordo del 16 settembre 1950 classificarono tra quelle con diritto di priorità nell'adeguamento alle esigenze dei trasporti.

Fin dall'immediato dopoguerra il problema di dar vita ad una comunicazione permanente tra la Francia e l'Italia, lungo l'asse Torino-Lione (il Colle del Moncenisio è aperto da metà maggio a fine ottobre) venne ripetutamente evidenziato negli ambienti economici e turistici piemontesi; ben presto (1953) sorse un Comitato d'iniziativa per il traforo del Fréjus e nel 1960 gli enti pubblici locali (provincia e comune di Torino) promossero la

costituzione di apposita società per azioni, la SITAF (Società italiana traforo autostradale del Fréjus) a cui aderirono per un terzo del capitale gli stessi enti pubblici locali, per un altro terzo gli enti pubblici economici (Casse di risparmio piemontesi, liguri ed emiliane, Istituto bancario San Paolo, Camera di commercio) e per il restante terzo enti ed organismi vari, anche di natura privatistica (banche, società del settore turistico, ecc.). Nell'ambito di questa società, concepita come società a controllo pubblico, la maggioranza del capitale deve rimanere statutariamente di enti pubblici territoriali o di enti pubblici economici.

Parallelamente, nel 1963, venne costituita a Lione la corrispondente società francese, denominata Société française pour le tunnel routier du Fréjus (SFTRF), parimenti a partecipazione maggioritaria di enti pubblici. A questa società hanno aderito, oltre alla regione Rhône-Alpes i dipartimenti dell'entroterra più interessati alla nuova realizzazione (Savoie, Haute-Savoie, Isère, ecc.) insieme ad enti pubblici ed organismi vari della zona.

Nella primavera del 1968 la SITAF e la SFTRF presentarono alle rispettive competenti amministrazioni un progetto di massima di traforo, redatto in comune. Tale progetto ottenne parere favorevole in Italia con il voto del 10 aprile 1968, n. 424, del Consiglio di amministrazione dell'ANAS; in Francia analogo parere favorevole venne espresso dal Conseil général de ponts et chaussées nel successivo luglio.

Le due società promotrici predisposero inoltre l'elaborazione in comune del progetto esecutivo dell'opera, progetto che fu ultimato nel giugno 1970 e che ancora recentemente ha subito adattamenti per adeguarlo alle nuove tecniche di costruzione, rivelatesi a mano a mano come valide.

2. - Pare quindi opportuno fare un breve cenno alla situazione dei collegamenti stradali tra Italia e Francia, i quali poggiano prevalentemente, per quanto concerne l'arco alpino occidentale, su tre gruppi di strade:

a) strade che fanno capo a Cuneo:

per il Colle di Tenda (1908 metri sul mare, sottopassato in galleria a 1321 metri sul mare);

per il Colle della Maddalena (1996 metri sul mare) chiuso da novembre a maggio;
per il Colle della Lombarda (2351 metri sul mare) aperto solo per alcuni mesi estivi;

b) strade che fanno capo a Torino:

per il Colle del Monginevro (1854 metri sul mare) con due strade: una per la Val Chisone e Colle del Sestriere, 2033 metri sul mare, l'altra per la Valle di Susa;

per il Colle del Moncenisio (2084 metri sul mare), chiuso da novembre a maggio;

c) strade della Valle d'Aosta:

per il Piccolo San Bernardo (2188 metri sul mare), chiuso da novembre a maggio;
per il traforo del Monte Bianco (cullmine a 1395 metri sul mare).

Restano quindi aperte tutto l'anno, su un arco di Alpi che si sviluppa per circa 400 chilometri, le sole strade del Colle di Tenda (che collega il Piemonte con Nizza), quella per il Colle del Monginevro (transitabile da novembre a maggio dalle sole autovetture e dai piccoli autoveicoli commerciali e che collega il Piemonte con Briançon e quindi con Gap e la bassa Valle del Rodano) e la strada del traforo del Monte Bianco, che lega l'Italia al nord della Francia.

La situazione autostradale attualmente è la seguente:

Italia:

A Torino convergono le autostrade provenienti da Ivrea-Valle d'Aosta; Milano-Piacenza; Savona. Praticamente Torino fa capo a tutte le grandi direttrici autostradali d'Italia: Sole, Serenissima, Adriatica, Tirrenica, Fiori, dei Trafori (in costruzione).

Il sistema tangenziale di Torino, in fase di completamento, raccorda le suddette autostrade alla Valle di Susa.

Francia:

Nella Francia sud-orientale è in fase di realizzazione la rete autostradale alpina che comprenderà gli assi Ginevra-Chambéry-Gre-

noble, Pont Royal-Chambéry-Lione e Grenoble-Lione e di qui si raccorderà all'esistente sistema autostradale francese (grande direttrice Lille-Paris-Marseille). La Valle della Maurienne (Modane) sarà collegata a detta rete alpina a Pont Royal, mediante la strada nazionale n. 6 opportunamente trasformata in superstrada (caratteristiche autostradali).

Le funzioni, quindi, a cui è destinato il traforo autostradale del Fréjus possono così brevemente riassumersi:

realizzare il completamento della grande direttrice del 45° parallelo o itinerario E-13 (Brest-Lione-Venezia-Trieste) che può accogliere i traffici della pianura padana provenienti o diretti sia verso il sud che verso il nord, unitamente a quelli da e per l'Europa occidentale ed orientale; tale itinerario viene ad avere, per l'intero suo percorso, caratteristiche di tipo autostradale;

contribuire al completamento della grande maglia di trasporti europei, in rapporto ai terminali dei valichi alpini ed alla realizzazione del sistema integrato dei porti dell'Alto Tirreno, Savona, Genova, La Spezia, Livorno, obiettivo giudicato prioritario nel progetto di programma economico di sviluppo nazionale per il 1973-77;

contribuire ad un'organizzazione territoriale che favorisca la ristrutturazione del sistema nazionale dei trasporti in riferimento agli scambi nell'ambito della Comunità economica europea;

costituire, in fine, un mezzo efficace per favorire la trasformazione dell'economia piemontese da monoindustriale (incentrata sull'automobile) a mista (industrio-commerciale).

3. - Le caratteristiche tecniche del realizzando traforo sono le seguenti:

lunghezza: chilometri 12,780;

larghezza: due corsie di marcia per metri 10,10;

quota degli imbocchi: Italia metri 1296 sul livello del mare. Francia metri 1227 sul livello del mare;

capacità di traffico: 1800 veicoli l'ora;

pendenza massima: 0,5 per cento;

costo (in valori 1972): 60 miliardi di lire;

durata lavori: 5-6 anni.

Occorre, in proposito, rimarcare che nella relazione governativa al disegno di legge di cui trattasi si parla di una pendenza del 5 per cento. Ovviamente si tratta di un errore di stampa, inquantoché persino sui tracciati autostradali esterni oggi non è più tollerata

— se non eccezionalmente — una pendenza che tocchi il 5 per cento: mediamente questa non può superare il 3 per cento. In realtà i progettisti del traforo autostradale del Fréjus, sulla scorta dell'esperienza acquisita in questi anni di gestione del traforo del Monte Bianco, ove la pendenza sul versante francese tocca il 2,4 per cento, hanno concluso non potersi ragionevolmente sopporre un traffico commerciale con caratteristiche di fluidità quando le livellette di pendenza siano superiori al mezzo per cento; ciò vale soprattutto per i grandi camion dei trasporti internazionali.

Circa le previsioni di traffico del nuovo traforo, è stata condotta nel 1967 dal Ministero dell'Equipement francese (con i fondi a tale scopo destinati nel « VI Plan » 1966-70) un'approfondita analisi, vertente sui trafori alpini interessanti la Francia ed in particolare sui trafori del Fréjus e del Monte Bianco. Tale indagine ha dimostrato la completa autosufficienza finanziaria dell'iniziativa del traforo del Fréjus. A questo proposito le previsioni fornite da tale indagine indicavano per il traforo del Fréjus tra un minimo di 1.300.000 ed un massimo di 1.600.000 veicoli all'anno (di cui 200-300 mila veicoli merci) i passaggi presunti nel 1975.

L'indagine concludeva altresì che, ove il Fréjus non venisse realizzato nel periodo 1975-80, verso la fine del decennio il traforo autostradale del Monte Bianco si sarebbe saturato, per cui occorreva fin d'ora porsi il problema del raddoppio.

Saggia decisione appare, quindi, quella di specializzare gli itinerari di traffico in maniera da evitare gli intasamenti su un'unica direttrice: tanto più che la realizzazione del traforo del Fréjus privilegia per il traffico commerciale l'itinerario Torino-Lione, mentre lascia all'itinerario attraverso il Monte Bianco una caratteristica di traforo a vocazione turistica.

Le favorevoli prospettive di traffico, garantendo l'economicità dell'iniziativa, hanno facilitato il reperimento dei fondi occorrenti.

Banche europee e nazionali, contattate dagli enti promotori, si sono dichiarate disposte a garantire il finanziamento dell'opera.

A questo proposito occorre ancora ricordare che uno studio ultimato nel 1972, condotto dall'ufficio studi di un primario istituto di credito piemontese per conto della BEI, prevede un tasso di redditività dell'opera pari all'incirca al doppio di quello necessario per assicurare l'equilibrio costi-ricavi dell'iniziativa.

Un precedente studio economico-finanziario, effettuato dalla società promotrice italiana nel 1968 (studio, peraltro, da rivedere parzialmente per gli intervenuti aumenti nel costo dei finanziamenti), esponeva risultanze per cui, nei primi trent'anni di gestione dell'opera, lo Stato italiano introitava, al solo titolo di imposte versate per l'esercizio del traforo, una quota pari al 70-75 per cento del costo dell'intera opera.

4. — Prima di entrare nel merito della legge di ratifica e dei documenti allegati, pare ancora doveroso richiamare l'attenzione, anche perché da taluna parte su questo aspetto è stato posto l'accento, sull'inquadramento dell'iniziativa, che oggi si è chiamati a decidere, nell'ambito della programmazione. Giova in proposito ricordare alcuni dati.

Il CRPE piemontese fin dal 1968 ha collocato il Fréjus al primo posto nell'ordine di priorità dei trafori interessanti la regione: opera, si diceva nel testo del CRPE, da realizzarsi con inizio fin dal 1970 e da concludersi non oltre il 1980.

Il « progetto 80 » parla genericamente di « rafforzamento delle comunicazioni stradali e/o ferroviarie attraverso il Fréjus (per il collegamento diretto con la Valle del Rodano) ».

Nell'ottobre 1969 una proposta italiana, in sede di Commissione Trasporti (Sottocomitato trasporti stradali) della CEE, ha impegnato i Governi aderenti ad attrezzare su base autostradale tutti gli itinerari classificati europei, fra i quali quindi è posto l'E 13 da Brest a Trieste, attraverso Lione, Torino e Milano.

Nell'aprile 1971 una commissione interministeriale, appositamente costituita presso il Ministero dei lavori pubblici, presentava un suo primo documento di sintesi, indicando nel traforo del Fréjus e nel completamento delle direttrici del Monte Bianco e di Ventimiglia, le priorità da realizzare nell'ambito del « Progetto 80 ».

Sulla scorta di tali indicazioni il CIPE, in data 27 luglio 1971, ha dichiarato di « interesse prioritario la direttrice di collegamento tra la valle del Po e quella del Rodano occidentale, che comporta la realizzazione del traforo autostradale del Fréjus ».

Esattamente il CIPE ha parlato di « direttrice » e non di traforo, in quanto ci si è resi conto che per ovviare agli squilibri nel traffico verificatisi in altre regioni a seguito dell'apertura di trafori alpini, occorre parlare di itinerario e non di singole opere: il CIPE stesso, proprio in tali prospettive, fin dal 20 gennaio 1970 aveva incluso l'autostrada Torino-Bardo-

nechia fra le opere da realizzare nel terzo gruppo di priorità, in connessione con la realizzazione del traforo autostradale del Fréjus.

Il progetto di programma economico nazionale 1973-77, oggi in fase di definitiva stesura, giudica di interesse prioritario la realizzazione della maglia di collegamento del sistema integrato dei porti dell'alto Tirreno con i trafori del Fréjus, del Monte Bianco e del Sempione, includendo quindi esplicitamente l'opera tra quelle da realizzare con immediatezza.

Per quanto concerne la Francia, oltre alle indicazioni già fornite nel VI Piano (1966-70) — nel quale era stanziata la somma di 500 milioni di vecchi franchi per finanziare gli studi sul Fréjus e per eseguire la progettazione esecutiva dell'opera — nel piano attualmente in corso (1971-75) il traforo è stato incluso fra le opere da realizzare nel quinquennio, insieme alla relativa viabilità di accesso (rete autostradale alpina da completare entro il 31 dicembre 1976).

A questo proposito va ricordato che il Parlamento francese ha già approvato l'analoga legge di ratifica della Convenzione internazionale 23 febbraio 1972 per la realizzazione del traforo del Fréjus, e le autorità francesi da tempo segnalano al Governo italiano l'opportunità che il Parlamento provveda alle corrispondenti determinazioni, onde consentire lo inizio dei lavori sui due versanti nella primavera del 1973.

Ancora, per quanto concerne la Francia, occorre dar atto dell'impegno assunto dal Governo nell'appaltare i lavori relativi alla viabilità autostradale di adduzione, lavori i cui primi tronchi verranno inaugurati entro la fine del 1973 (si tratta del tronco Lion-Bourgoin, in direzione di Chambéry e del traforo del Fréjus).

Sempre in relazione alle caratteristiche tecniche delle opere oggetto della presente legge e con riferimento specifico al secondo comma dell'articolo 3 del disegno di legge presentato dal Governo, il quale prevede la deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, sarà bene richiamare alcuni dati tecnici sull'autostrada che da Torino a Bardonecchia è destinata a risalire la valle di Susa e a collegarsi alla strada di raccordo al piazzale del traforo. Questa autostrada, la cui concessione è stata richiesta dalla medesima società promotrice del traforo, ha una lunghezza di chilometri 66 e si divide in tre tronchi, uno di pianura tra Rivoli e Susa (per una lunghezza di chilometri 37), un secondo tronco da Susa ad Oulx con caratteristiche di alta montagna

(per una lunghezza di chilometri 21 circa) ed un terzo tronco da Oulx a Bardonecchia con caratteristiche montagnose e collinari (di chilometri 8). La pendenza adottata su questa arteria non supererà in nessun tratto il 4 per cento e la velocità di progetto è di 130 chilometri orari. Il costo è valutato, a valori del 1971, in 80 miliardi di lire.

Come già accennato in precedenza, il CIPE in data 20 gennaio 1970 ha espresso parere favorevole all'inserimento dell'autostrada stessa nel terzo gruppo di priorità del nuovo piano, collegandone la realizzazione con quella del traforo del Fréjus; il consiglio di amministrazione dell'ANAS, in data 5 novembre 1969, aveva già approvato in linea tecnica il progetto di massima dell'arteria.

5. — Il presente disegno di legge approvato dal Senato nella seduta del 25 ottobre 1972 si compone di quattro articoli. Il primo e il secondo articolo, non necessitano di illustrazioni e dispiegazioni particolari, poiché si limitano ad autorizzare la ratifica della Convenzione e dell'allegato protocollo fiscale e doganale, e ne dispongono l'esecuzione.

In ordine alla Convenzione a cui con la presente legge viene data esecuzione, è bene ricordare che la medesima presenta alcune caratteristiche di rilievo rispetto ad analoghi provvedimenti in precedenza approvati. In particolare, per quanto concerne la responsabilità dei concessionari di fronte agli Stati, viene qui e per la prima volta adottato il principio della responsabilità solidale dei due concessionari, uno italiano e l'altro francese, non solo nei confronti del rispettivo concedente, ma nei confronti di ambedue gli Stati (articolo 13 della Convenzione).

Da questa responsabilità solidale discendono conseguenze di ordine giuridico e finanziario notevoli, ed in particolare quella dell'assunzione in solido di tutte le spese e di tutti gli utili dell'intrapresa. Ne consegue che i due concessionari si ripartiranno al 50 per cento le spese di costruzione e di gestione dell'intera opera, come si spartiranno in parti uguali gli introiti dalla medesima derivanti.

Non è stato possibile adottare fin dal periodo di costruzione dell'opera la forma di una unica società giuridica concessionaria dal Governo italiano e dal Governo francese, in quanto vi ostavano difficoltà sia di ordine giuridico (in carenza soprattutto di una legislazione di tipo europeo) sia di ordine pratico, relativamente alla sede della società ed agli organi che ne dovranno assicurare l'ammini-

strazione e la conduzione. Tuttavia, sin dal periodo di costruzione è prevista l'esistenza di un comitato comune delle due società, che le rappresenta presso i Governi (articolo 9) e successivamente l'esercizio potrà avvenire attraverso un organismo comune, che potrà assumere la veste di società mista italo-francese e la cui normativa di base potrà essere quella dell'instaurando diritto europeo, se nel frattempo potrà configurarsi la società di diritto europeo. A questa società mista è riconosciuta dai due Stati una legislazione preferenziale, tale da sottrarla alle variazioni del diritto dello Stato nel quale essa avrà la sede, se non interviene l'accordo dell'altro Stato contraente (articolo 13).

Sempre in linea con il cennato principio della responsabilità solidale dei due concessionari di fronte agli Stati concedenti, la Convenzione prevede la messa a punto di un organismo paritetico dei due concessionari, organismo che è mandatario, per conto delle società, di certi poteri di controllo per la realizzazione delle opere formanti il traforo. Questo organismo sarà il tramite per il quale le due società avranno rapporti diretti con la Commissione intergovernativa di controllo, che rappresenta in sede locale le volontà dei Governi.

Un altro articolo della Convenzione merita un cenno particolare, l'articolo 18, il quale estende agli appalti delle opere formanti la costruzione del traforo la normativa che gli Stati emaneranno in applicazione della direttiva comunitaria del 26 luglio 1971.

Passando all'articolo 3 del disegno di legge, il primo comma estende alla costruzione ed all'esercizio del traforo, per la parte ricadente in territorio italiano, l'applicazione delle seguenti leggi:

a) legge 16 settembre 1960, n. 1013, che prevede la forfettizzazione dell'imposta di consumo sui materiali impiegati nella costruzione dell'opera;

b) articoli 8, 11 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729, che prevede agevolazioni fiscali sugli atti e contratti occorrenti per la costruzione, nonché la dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dell'opera ed il divieto di concessione a terzi per estrazione di materiali dagli alvei delle acque pubbliche attraversate, in relazione alla realizzazione del traforo;

c) legge 28 marzo 1968, n. 382, che consente la concessione di agevolazioni di finanziamento al concessionario;

d) infine, l'articolo 9 della legge 28 aprile 1971, n. 287, che concede la garanzia dello Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi per il finanziamento corrente.

Va in proposito fatto rilevare che tali agevolazioni, di ordine finanziario e fiscale, sono quelle usuali al regime autostradale italiano e sono state estese successivamente all'esercizio dei trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo. Per quanto in particolare concerne le agevolazioni fiscali va, giustamente, riconosciuto che, con l'entrata in vigore del nuovo regime tributario, ed in particolare con l'entrata in vigore dell'IVA, molte di queste agevolazioni dovranno essere sostituite con un regime diverso. Non pare tuttavia inopportuno, alla vigilia di questa riforma, riconoscere alla gestione del traforo del Fréjus il regime tributario proprio delle autostrade, al fine di poter in questa maniera consentire che il regime sostitutivo venga esteso alla gestione del traforo del Fréjus, evitando così discrasie fra opera ed opera, certamente non volute dal legislatore italiano.

Nell'illustrare i due restanti articoli del disegno di legge, rilevo come il secondo comma dell'articolo 3 prevede la deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, consentendo in questa maniera il rilascio della concessione per la costruzione dell'autostrada da Torino a Bardonecchia. A tal proposito occorre non solo richiamare la decisione del CIPE del 20 gennaio 1970 (che includeva l'autostrada Torino-Bardonecchia nel programma di nuove autostrade da realizzare negli anni successivi), ma, e meglio, la delibera del CIPE del 27 luglio 1971 che, riconoscendo la priorità alla direttrice del Fréjus tra la Valle del Po e la Valle del Rodano, intendeva chiaramente porre come condizione della realizzazione del traforo la contestuale realizzazione dell'intera asta da Torino a Lione.

Va, in particolare, rilevato che la deroga al regime di blocco sembra giustificata non solo dall'accennata stretta connessione tra il traforo autostradale ed il collegamento autostradale con Torino (collegamento attualmente del tutto insufficiente, specie nel tratto montagnoso tra Susa e Bardonecchia, ove si verificano settimanalmente paurosi intasamenti di traffico); ma altresì dalla necessità di dare un concreto contributo ad una valle, quale è quella di Susa, in questi ultimi anni troppo sovente alla ribalta per le sue crisi di decadimento industriale, di cui non è necessario qui dare ulteriore illustrazione.

Sempre a questo proposito occorre ricordare che l'autostrada per Bardonecchia è menzionata nello schema di piano quinquennale 1973-1977, così che l'articolo 3, secondo comma, non fa che anticipare di qualche mese le indicazioni del Piano.

Infine va ricordato che espressamente l'articolo 10, secondo comma, della Convenzione internazionale che si va a ratificare prevede l'impegno dei due Governi di mettere in condizioni di buona agibilità il collegamento tra la Valle del Po e la Valle del Rodano: da questo impegno è desumibile la volontà di realizzare una viabilità di accesso al traforo sui due versanti tale da potersi considerare a livello autostradale.

L'articolo 4 del disegno di legge prevede infine la spesa di lire 6 miliardi, a carico del bilancio dell'ANAS, ripartiti negli esercizi dal 1973 al 1976, destinati alle opere di collegamento fra il piazzale di imbocco del traforo e la rete stradale nazionale, collegamento che l'Italia e la Francia si impegnano ad assicurare sin dal momento dell'apertura del traforo, in base al primo comma dell'articolo 10 della Convenzione. I 6 miliardi riguardano un tratto di strada di accesso vero e proprio, di chilometri 3,3, tra la statale n. 335 ed il piazzale del traforo; uno svincolo attrezzato al termine dell'autostrada Torino-Bardonecchia per il servizio della n. 335 o del collegamento verso il traforo; infine, l'eliminazione di un passaggio a livello della statale 335 e di un sottopassaggio in curva, che condiziona notevolmente l'agibilità attuale della strada statale, interessanti la ferrovia internazionale Torino-Parigi.

Concludo ricordando che, quanto al costo delle due opere, traforo ed autostrada, l'iniziale stima progettuale per il traforo, di circa 42 miliardi e mezzo, indicata nel 1968, è stata riveduta nel 1972 e portata intorno ai 60 miliardi di lire, di cui soltanto il 50 per cento è a carico della parte italiana; il costo dell'au-

tostrada è invece valutato di massima intorno agli 80 miliardi, a prezzi attuali, ed è interamente a carico dell'ente concessionario.

6. — Onorevoli colleghi, di trafori, importanti ed utili, sia stradali che ferroviari, se ne sono succeduti dal 1871 (epoca in cui fu ultimata la galleria ferroviaria sotto il Frèjus) ad oggi, attraverso i Giovi, il Sempione, sino al Gottardo, al Monte Bianco, al Gran San Bernardo.

Tuttavia, è sempre rimasta di grandissima importanza la via naturale delle relazioni franco-italiane, che collega la valle del Po con la valle del Rodano. La realizzazione di tale via non ha soltanto un'importanza regionale, ma, anche e principalmente, un'importanza nazionale ed europea: essa non serve soltanto l'Italia del Nord, ma tutta l'Italia, rappresentando il collegamento più breve e sicuro del nostro Paese con il Nord Europa, così come facilita le relazioni da un lato verso la Spagna, e dall'altro con l'asse danubiano.

Ove si voglia ridare al nostro Paese quella funzione di ponte nello sviluppo dei traffici tra il Nord Europa ed il bacino del Mediterraneo, che gli fu per tanto tempo propria, occorre provvedere a dotarlo di attrezzature tali da consentire un facile incanalamento attraverso l'Italia delle merci scambiate.

Per queste ragioni, a nome della Commissione per la quale ho l'onore di relazionare, esprimo parere favorevole all'approvazione del disegno di legge presentato dal Governo per la ratifica della Convenzione internazionale tra Italia e Francia, relativa alla costruzione e gestione del traforo autostradale del Frèjus, stipulata a Parigi il 23 febbraio 1972. Tale ratifica appare oggi ancor più necessaria ed urgente, essendo ormai giunti al termine del 1972 e dovendo, secondo le intese predisposte dai due Governi, dar inizio ai relativi lavori nella primavera del 1973.

MARCHETTI, *Relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese relativa al traforo autostradale del Fréjus con allegato Protocollo relativo alle questioni doganali e fiscali, conclusa a Parigi il 23 febbraio 1972.

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 22 della Convenzione stessa.

ART. 3.

Alla costruzione ed all'esercizio in concessione del traforo autostradale del Fréjus, per la parte ricadente in territorio italiano, è estesa l'applicazione della legge 16 settembre 1960, n. 1013, degli articoli 8, 11 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729, della legge 28 marzo 1968, n. 382, e dell'articolo 9 della legge 28 aprile 1971, n. 287.

In deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, è consentito il rilascio di concessione per la costruzione dell'autostrada della val di Susa, da Rivoli a Bardonecchia.

ART. 4.

Per l'attuazione dell'impegno assunto dal Governo italiano, di cui all'articolo 10 della predetta Convenzione, è prevista la spesa di lire 6.000 milioni, alla quale provvederà direttamente l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a carico dei fondi del proprio bilancio nelle seguenti misure: lire 1.000 milioni nell'esercizio finanziario 1973; lire 2.000 milioni in ciascuno degli esercizi finanziari 1974 e 1975; lire 1.000 milioni nell'esercizio finanziario 1976.

Le predette somme saranno iscritte in appositi capitoli dello stato di previsione della spesa dell'ANAS.

Con decreti del Ministro del tesoro si provvederà alle occorrenti variazioni di bilancio.

TESTO

DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.