

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 899

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(NICOLAZZI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(PANDOLFI)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(ANDREATTA)

Realizzazione del collegamento mediante superstrada fra
il traforo autostradale del Frejus e la rete autostradale
regionale

Presentato l'8 novembre 1979

ONOREVOLI COLLEGHI! — La costruzione del traforo autostradale del Frejus avrà termine entro il 1980.

Com'è noto, l'opera è stata intrapresa in esecuzione della convenzione, stipulata il 23 febbraio 1972 a Parigi dai Governi italiano e francese e ratificata in data 8 marzo 1973, giusta la legge di autorizzazione 18 dicembre 1972, n. 878.

L'accordo comprende, altresì, l'impegno delle parti contraenti ad inserire l'importante infrastruttura nelle rispettive reti viarie nazionali, mediante una razionale sistemazione della viabilità di accesso al traforo per la realizzazione, da un lato, della saldatura tra i due piazzali e rete stradale e, dall'altro, della razionale sistemazione dei collegamenti stradali tra il

traforo e le vallate del Po e del Rodano, in modo da assicurare la piena funzionalità del traforo stesso sia sul piano tecnico che su quello economico.

Quest'ultimo aspetto è particolarmente importante per il nostro paese, dato che la Società SITAF, concessionaria della costruzione del traforo e della gestione dell'opera, dovrà fronteggiare gli ingenti oneri finanziari sostenuti e rimborsare i relativi finanziamenti, per altro garantiti dallo Stato, esclusivamente con i proventi del traffico, i quali, com'è evidente, non saranno del gettito preventivato qualora venissero a mancare le presupposte opere di adeguato collegamento alla rete viaria statale ed autostradale.

Tuttavia, mentre da parte francese sono state già aperte al traffico le autostrade Lione-Chambery e Lione-Grenoble, e risultano in avanzata fase di realizzazione le autostrade Chambery-Ginevra, Chambery-Grenoble e Chambery-Pont Royal, che entreranno in esercizio entro il 1980, il nostro paese è purtroppo in grave ritardo nell'adempiere agli obblighi assunti.

Infatti, se il raccordo tra il piazzale di accesso e Bardonecchia, anche se in ritardo, sarà comunque ultimato, allo stato attuale delle cose nessun adeguato intervento è in atto per assicurare validi collegamenti tra il traforo e la valle del Po.

La costruzione dell'autostrada della Val di Susa collegante Rivoli (Torino) con Susa, Oulx e Bardonecchia, non è stata invero mai iniziata a causa del divieto, posto dall'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, nel frattempo intervenuta, di intraprendere nuove costruzioni autostradali, ancorché assentite in via amministrativa.

Né i lavori di adeguamento ed ammodernamento di alcuni tratti delle strade statali n. 335 e n. 24, previsti o iniziati dall'ANAS con i limitati fondi del bilancio aziendale e del Piano triennale, possono essere considerati una soddisfacente risposta all'impegno assunto.

Attualmente la situazione degli interventi curati dall'ANAS lungo il percorso traforo-Torino, interventi già in corso di realizzazione o di imminente avvio, è la seguente:

A) - S.S. n. 335 « di Bardonecchia »

1) costruzione di una nuova sede ad unica carreggiata in variante ed a monte rispetto alla sede dell'attuale statale:

di un primo lotto, adiacente al piazzale del traforo, dato in concessione di sola costruzione alla Società SITAF, per l'importo di lire 6 miliardi;

di n. 5 lotti fino a Savoulx, per complessive lire 23,225 miliardi.

B) - S.S. n. 24 « del Monginevro »

2) costruzione della galleria, a doppio fornice di Serre La Voute.

Importo lire 17,677 miliardi.

3) costruzione della variante a doppia carreggiata all'abitato di Bussoleno fra le progressive Km. 49,760 della S.S. n. 24 e Km. 43,760 della S.S. n. 25 - Lotto 4° - Importo lire 5,129 miliardi.

D'altra parte, l'ammodernamento e l'adeguamento dell'intero tracciato esistente presenta grandi difficoltà tecniche e risulterebbe anti-economico a causa dei costi assolutamente superiori ai risultati che si otterrebbero. Basti pensare al profondo inserimento dell'ordinaria viabilità statale nelle ampie e numerose zone di insediamenti produttivi interessate dal tracciato, per escludere la fattibilità di siffatti interventi.

Tuttavia, se tali lavori non soddisfano certo alle esigenze imposte dalla convenzione internazionale e dalla economicità della gestione dell'opera, essi possono costituire parte importante di una nuova infrastruttura viaria in cui potranno essere completamente inseriti.

Per tutte le esposte ragioni e, principalmente, al fine di tener fede agli impe-

gni internazionali, che in più di una occasione sono stati esplicitamente richiamati da parte francese, si ritiene indispensabile pervenire alla realizzazione di una superstrada che possa, in sede propria, costituire una definitiva infrastruttura da acquisire al patrimonio viario nazionale e garantire il funzionale collegamento tra il traforo del Frejus e la rete autostradale primaria gravitante su Torino.

I lavori di cui al numero 1) possono essere utilizzati per la realizzazione della nuova opera della quale in realtà costituiscono una delle carreggiate; i lavori di cui ai numeri 2) e 3) già previsti a doppia carreggiata, potranno essere integralmente utilizzati senza necessità di ulteriori interventi.

La super-strada, in linea di massima, dovrebbe quindi svilupparsi tutta in propria sede, toccando i capisaldi:

Torino-Rivoli (tangenziale di Torino); Avigliana; Bussoleno; Susa; Serre La Vouste; Ulzio; Savoulx; Bardonecchia (piazze del Traforo).

L'arteria sarà a doppia carreggiata unidirezionale, con sezioni proporzionate ai volumi del traffico da smaltire e con corsie di arrampicamento nei tratti in salita a più forti pendenze.

Per quanto riguarda la spesa, ammontante a complessivi trecento miliardi, l'ANAS è autorizzata a contrarre mutui anche obbligazionari, in Italia o all'estero oppure con la Banca europea per gli investimenti per il corrispondente ammontare da ripartire nel periodo 1980-1983.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Per l'attuazione dell'impegno assunto con l'articolo 10 della convenzione internazionale stipulata a Parigi il 23 febbraio 1972 tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, relativa al traforo autostradale del Frejus, ratificata in data 8 marzo 1973, giusta legge di autorizzazione 18 dicembre 1972, n. 878, l'Azienda nazionale autonoma delle strade è autorizzata a realizzare direttamente il collegamento stradale tra il traforo e la vallata del Po mediante la costruzione di una superstrada tra il piazzale del traforo e Torino-Rivoli.

A tal fine l'Azienda nazionale autonoma delle strade, deve provvedere a realizzare i tronchi di superstrada in nuova sede necessari per il collegamento dei tronchi già in costruzione nonché ad eseguire le opere di raddoppio della carreggiata dei lotti, pure in corso di costruzione, a carreggiata unica.

ART. 2.

Per far fronte agli oneri di cui all'articolo 1, l'ANAS è autorizzata a contrarre mutui anche obbligazionari, in Italia o all'estero compresa la Banca europea per gli investimenti, per l'ammontare netto di lire 300 miliardi da ripartire nel periodo 1980-1983.

Le rate di ammortamento dei mutui di cui sopra vengono assunte dal Ministero del tesoro, nel cui stato di previsione saranno iscritti i relativi importi, per essere assegnati all'Azienda nazionale autonoma delle strade.