

CAMERA DEI DEPUTATI N. 351-A

RELAZIONE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE

(RAPPORTI CON L'ESTERO, COMPRESI GLI ECONOMICI - COLONIE)

(RELATORE BRUSASCA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(PELLA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(GAVA)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(MERLIN)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MATTARELLA)

E COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(AZARA)

nella seduta del 17 novembre 1953

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia per il traforo del Monte Bianco, conclusa a Parigi il 14 marzo 1953

Presentata alla Presidenza il 25 maggio 1954

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Le Commissioni per i Lavori Pubblici, per le Finanze ed il Tesoro e quella per gli Affari Esteri, che hanno esaminato in sede referente le Convenzioni per il traforo del Monte bianco, sottoposte al vostro esame, hanno espresso, tutte, parere favorevole al presente disegno di legge. C'è stata unanimità di consensi nei riguardi dell'opera, che è stata ritenuta utile agli interessi nazionali e preferibile ad altre per le sue

peculiari caratteristiche di posizione geografica, di altitudine e di possibilità di traffico.

Le tre Commissioni non hanno, tuttavia, escluso la possibilità di altri trafori la cui costruzione dovrà essere presa in esame quando saranno sorte le condizioni per la loro realizzabilità. Dovranno, allora, essere tenuti presenti i particolari interessi della città di Torino, la quale ha saputo porre al di sopra delle diverse vedute locali sui vari progetti

di traforo discussi ora, l'interesse nazionale, che esige la più sollecita costruzione di un rapido collegamento stradale del nostro Paese con l'Europa centro-settentrionale.

A questo scopo è apparso, appunto, meglio corrispondente il progetto per il traforo del Monte Bianco.

Questo traforo sarà lungo 11.900 metri, largo metri 8.65 ed alto, in chiave, metri 6: i suoi imbocchi saranno a quote relativamente basse: metri 1380 sul versante italiano, nei pressi di Entreves e metri 1203 sul versante francese, in comune di Chamonix; i suoi accessi saranno quindi percorribili durante tutto l'anno. Le distanze virtuali dei vari percorsi che collegheranno Parigi con il nostro Paese saranno ridotte, in rapporto al più vicino valico attuale con la Francia, quello del Moncenisio, come segue:

PERCORSO	Via Moncenisio	Via Monte Bianco	Differenza in meno
Parigi-Torino .	Km. 1110	878	232
Parigi-Milano .	» 1250	937	313
Parigi-Genova. .	» 1270	1025	245
Parigi-Brindisi .	» 2227	1930	297
Parigi-Venezia .	» 1515	1215	300

Studi di esperti governativi italiani, francesi e svizzeri hanno previsto un traffico annuale attraverso il traforo del Monte Bianco delle seguenti proporzioni:

Passeggeri	N.	1.300.000
Motocicli	»	45.000
Automobili	»	230.000
Autobus	»	20.000
Autocarri	»	15.000
Merci	Tonn.	300.000

Per queste e per le altre caratteristiche tecniche ed economiche del progetto in esame la Commissione dei Lavori Pubblici, nella sua specifica competenza in materia, ha espresso parere favorevole per la sua esecuzione.

A sua volta la Commissione per le Finanze e per il Tesoro, dopo un accurato esame dei preventivi di costo e dei modi di finanziamento del nuovo traforo ha espresso il suo parere favorevole a loro riguardo.

L'opera richiederà la spesa complessiva rappresentata da 5,5 miliardi di lire italiane e da 5 miliardi di franchi francesi. Questo onere sarà sopportato in piccola parte anche dal Cantone e dalla città di Ginevra per i benefici che essi trarranno dal traforo del Monte Bianco.

La parte della spesa richiesta dal tratto dell'opera che dovrà essere costruito dall'Italia, ammontante a 5,5 miliardi di lire sarà ripartita come dal seguente prospetto:

Stato Italiano	Milioni	3.000
Regione Valle Aosta	»	1.000
Cantone e città di Ginevra	»	429
Privati	»	1 071
	Milioni	<u>5.500</u>

La Commissione degli Esteri da ultimo, nell'esame politico di sua competenza della nuova opera, ha espresso, con voto unanime parere favorevole al progetto per il traforo del Monte Bianco ritenendolo utile agli interessi internazionali del nostro Paese.

* * *

Unanimi nella valutazione della necessità del traforo del Monte Bianco i membri delle tre Commissioni hanno manifestato delle divergenze nell'apprezzamento della diversa composizione degli Enti che dovranno costruire il traforo e gestirne il traffico: in essi, infatti, lo Stato italiano e quello francese hanno posizioni azionarie differenti: di lieve minoranza il primo, di lieve maggioranza il secondo.

Giova premettere, per un obiettivo esame di queste divergenze, alcune circostanze, di fatto.

L'iniziativa della costruzione del traforo del Monte Bianco è dovuta ad un gruppo privato italiano costituito in Sindacato, il quale ha compiuto gli studi preparatori, ha fatto scavare una galleria di assaggio della lunghezza di 400 metri ed ha presentato ai Governi italiano e francese un completo progetto tecnico, che è stato dagli stessi approvato ed accettato.

L'articolo 1 della Convenzione 14 marzo 1953, firmata a Parigi dai rappresentanti dei due Governi, recita infatti:

« Il Governo italiano e quello francese si obbligano a far costruire, per metà ciascuno, il traforo del Monte Bianco *in base al progetto tecnico presentato dal Sindacato per il traforo del Monte Bianco* ».

Questa circostanza è essenziale per l'esame delle conseguenze che ne sono derivate.

Data l'origine privata del progetto è apparso logico che alla sua esecuzione partecpassero i privati che lo avevano preparato.

L'articolo 2 della Convenzione stabilisce invero:

« La costruzione del traforo sarà affidata ad una società francese e a una società italiana che eseguiranno ciascuna la metà della lunghezza totale dell'opera ».

È stato, però, stabilito, trattandosi di un'opera pubblica, che gli statuti di questa società dovranno essere approvati dai rispettivi Governi.

Ne consegue che qualunque possa essere la rappresentanza degli Enti pubblici e dei gruppi privati in queste società, la vita delle stesse sarà regolata dalle norme che saranno prescritte dai loro rispettivi Governi.

Avrebbe potuto sorgere, a questo riguardo, qualche difficoltà in rapporto alle disposizioni vigenti in materia di società. Il Governo se ne è preoccupato e nel disegno di legge, all'articolo 6, ha chiesto l'autorizzazione, nei modi e nei limiti previsti dall'articolo 76 della Costituzione, di emanare le norme necessarie per l'esecuzione della Convenzione, per la costituzione della società e per l'approvazione dello statuto della stessa.

Per effetto di questa delega il Governo non avrà, dunque, soltanto diritto di approvare lo statuto della società italiana ma potrà anche, ove occorresse, derogare con norme particolari alle disposizioni del Codice civile per meglio difendere l'interesse dello Stato nella costituenda società.

L'articolo 3 della Convenzione contempla, inoltre, delle condizioni che pongono in preminenti posizioni i Governi italiano e francese nei riguardi delle rispettive società concessionarie, comunque esse siano composte. In questo articolo si legge che i due Governi agiranno di concerto per le concessioni che ognuno di essi farà alla propria società di costruzione del traforo, cureranno di fissare disposizioni uniformi e non apporteranno ad esse delle modifiche senza essersi prima consultati.

Parimenti dovranno essere prese di comune accordo tra i due Governi le decisioni concernenti le variazioni delle tariffe del transito e quelle relative alla revoca delle concessioni.

Costruito il traforo i benefici che potranno derivare dallo stesso saranno soltanto, data la natura dell'opera, quelli prodotti dalle tariffe del transito: essendo stabilito nelle Convenzioni che queste tariffe saranno decise dagli Stati, come tali, e non dagli Enti nei quali essi entreranno a far parte, come soci assieme a gruppi privati, ogni preoccupazione per eventuali speculazioni di questi ultimi a danno del pubblico interesse viene a cadere.

Un'altra clausola, infine che afferma la preminenza degli Stati nell'attuazione delle convenzioni per la costruenda opera è quella che stabilisce che in caso di controversie tra le società concessionarie sarà adito un arbitro unico designato dai Governi italiano e francese. Per effetto di queste disposizioni qualunque sia, quindi, la partecipazione azionaria degli Stati negli Enti previsti dalla Convenzione in esame il loro diritto e la loro possibilità di difendere gli interessi generali connessi al traforo del Monte Bianco e quelli patrimoniali loro propri non potranno, mai, essere sopraffatti dai compartecipanti gruppi privati.

* * *

Le differenti posizioni dello Stato italiano e di quello francese nelle rispettive società, che hanno sollevato delle perplessità nelle minoranze delle Commissioni, si basano su circostanze che devono essere attentamente esaminate.

Nella società francese i privati, che non hanno dato alcun contributo di studi e di lavori, apportano soltanto una quota di 120 milioni di franchi su quella di 5 miliardi del finanziamento complessivo di parte francese.

Nella società italiana il gruppo privato, che ha l'indiscutibile merito di avere promosso l'iniziativa e di avere preparato il progetto, assume tre distinte obbligazioni molto più onerose di quelle del gruppo privato francese nella società francese.

Esso infatti:

1°) concorrerà fino alla cifra di 1.071 milioni nella spesa dei lavori per la parte del traforo da eseguirsi dall'Italia e non avrà altre possibilità di recupero di questa somma che quella delle tariffe di transito, le quali saranno fissate dagli Stati italiano e francese;

2°) assumerà a proprio carico il finanziamento di lire 1.200 milioni di lavori di parte francese dei quali l'Italia ha ottenuto l'esecuzione per impiego di mano-dopera;

3°) si accollerà tutte le spese del tratto del traforo da eseguirsi dall'Italia che dovessero superare, il preventivo già stabilito.

Quest'ultima obbligazione è di particolare importanza. Lo Stato italiano e la regione Valle Aosta hanno assunto l'obbligo di contribuire fino alla cifra massima complessiva di quattro miliardi nella costruzione del tratto italiano del traforo. Le spese di questa costru-

zione potranno superare, come spesso avviene nelle opere del genere, la cifra preventivata; se ciò dovesse verificarsi tutto il costo eccedente i 4 miliardi sarà interamente a carico del gruppo privato che ha la capacità finanziaria di assumerlo per le condizioni patrimoniali dei suoi componenti.

Il Governo dovrà ovviamente esigere, a questo effetto, le garanzie del caso, come dovrà vigilare affinché l'esecuzione dell'opera sia fatta nel modo migliore.

Nulla di simile sta a carico del gruppo privato francese la cui partecipazione è limitata all'apporto di un finanziamento di 120 milioni di franchi.

È, dunque, spiegabile che il gruppo privato italiano abbia chiesto, in base ai suoi contributi e per aver modo di esercitare i controlli che gli spettano per le sue onerose obbligazioni, la maggioranza del capitale nella società concessionaria, il cui presidente sarà, però, sempre eletto tra i rappresentanti dello Stato.

Gli obblighi e la posizione del gruppo privato nella società concessionaria italiana offrono allo Stato una garanzia che va messa in evidenza.

Lo Stato avrebbe potuto, come fa in tanti altri casi, assumersi completamente la responsabilità dell'opera, facendola, poi, eseguire da privati con i consueti procedimenti.

Si sarebbe avuta così la normale condizione di interessi contrapposti: quelli dello Stato committente da una parte e del privato commissionario dall'altra con tutte le relative conseguenze. Nella specie si avrà una situazione differente e più vantaggiosa per lo Stato perchè il commissionario dell'opera non è soltanto responsabile dell'esecuzione della stessa in base ai capitoli che saranno stabiliti, ma è anche obbligato in proprio per il costo della medesima, senza alcun diritto a revisione od a maggiorazione dei prezzi, qualsiasi possano essere gli imprevisti futuri.

Lo Stato non correrà, pertanto, l'alea tanto frequente nelle opere pubbliche di spendere somme maggiori di quelle preventivate mentre avrà sempre il diritto di pretendere che l'esecuzione dell'opera sia fatta a piena opera d'arte, alla quale avrà pure interesse il gruppo privato partecipe nelle spese di manutenzione per il primo periodo di 70 anni, dopo il quale il traforo diventerà di proprietà assoluta e definitiva degli Stati italiano e francese.

* * *

I su esposti motivi hanno convinto le maggioranze delle tre Commissioni ad esprimere parere favorevole anche per le condizioni concernenti in società concessionaria italiana comprese negli accordi stipulati con il Governo francese e con il Cantone e la città di Ginevra, e che pertanto non dovrebbero essere modificati senza il consenso degli stessi.

Ciò non può, tuttavia, impedire che nell'attuazione dell'articolo 6 del disegno di legge lo Stato ed il gruppo privato italiano possano stipulare patti per eventuali riscatti da parte del primo delle azioni del secondo od altri che, nel rispetto delle obbligazioni internazionali e nell'ambito della doverosa tutela del superiore interesse pubblico e di quelli legittimi privati, possano procurare al Paese, sotto ogni aspetto, i migliori risultati dal traforo del Monte Bianco.

Sarà cura del Governo di valersi, al riguardo, delle ampie facoltà che gli vengono concesse con l'articolo 6 del disegno di legge. La maggioranza della Commissione degli Esteri ritiene pertanto di poter proporre, con tranquilla coscienza, alla Camera di approvare il disegno di legge per il traforo del Monte Bianco.

BRUSASCA, *Relatore.*

DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO

ART. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra l'Italia e la Francia, relativa alla costruzione ed alla gestione di una galleria stradale attraverso il Monte Bianco, firmata a Parigi il 14 marzo 1953, e l'annesso verbale finanziario firmato a Roma il 16 maggio 1953.

ART. 2.

Piena ed intera esecuzione è data agli accordi suddetti a decorrere dalla data della loro entrata in vigore.

ART. 3.

Per la spesa di lire 3 miliardi derivante, al Governo italiano, dall'esecuzione della predetta Convenzione da effettuarsi a carico del bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali, è autorizzata la concessione di un contributo di eguale importo a carico del bilancio del Ministero del tesoro a favore della predetta Azienda in ragione: di lire 300 milioni nell'esercizio finanziario 1953-54; di lire 800 milioni in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1956-57; e di lire 300 milioni nell'esercizio 1957-58.

ART. 4.

Alla copertura dell'onere risultante per l'esercizio 1953-54 si farà fronte con riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo n. 486 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 5.

La spesa complessiva di 1 miliardo posta a carico delle Collettività pubbliche italiane nel verbale definitivo finanziario annesso alla Convenzione suddetta sarà sostenuta dal Governo italiano per conto della Regione Valle d'Aosta, in ragione di 500 milioni per ciascuno degli esercizi 1953-54 e 1954-55.

DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

Identico.

Alla copertura della spesa medesima sarà provveduto mediante prelevamento di 500 milioni dal capitolo 487 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1953-54 e di una pari somma del corrispondente capitolo di bilancio per l'esercizio 1954-55.

Il recupero della detta somma di 1 miliardo anticipata dallo Stato sarà effettuato, per l'ammontare di 500 milioni, in unica soluzione, sul complesso delle entrate erariali che saranno attribuite per gli anni 1951, 1952 e 1953 alla Regione Valle d'Aosta in base all'ordinamento finanziario previsto dall'articolo 50 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4.

A partire dall'anno 1955 il recupero sarà effettuato sulle entrate erariali devolute alla Regione medesima, in ragione di 100 milioni annui per cinque anni.

ART. 6.

Il Governo è autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e secondo i criteri risultanti dalla predetta Convenzione e dall'annesso verbale finanziario, le norme necessarie per l'esecuzione della Convenzione stessa al fine anche di consentire la costituzione della società italiana, prevista dall'articolo 2 della Convenzione, e l'approvazione del relativo statuto.

ART. 6.

Identico.