

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **BASTIANINI** e **MALAGODI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 OTTOBRE 1984

Norme per il completamento dell'autostrada Bardonecchia-Rivoli

ONOREVOLI SENATORI. — Il mancato completamento del collegamento autostradale del traforo del Fréjus con la tangenziale autostradale di Torino sta comportando gravi inconvenienti al traffico, specie delle merci fra la Francia ed il Nord Italia, con conseguenti danni al commercio e all'economia in generale del nostro Paese.

Del mancato completamento della autostrada Bardonecchia-Rivoli ne risente ovviamente anche la viabilità normale della zona, notevolmente appesantita, al limite della congestione, dal transito di automezzi pesanti. Le ragioni che impongono un rapido completamento della autostrada Bardonecchia-Rivoli sono le stesse che hanno portato alla costruzione del traforo del Fréjus, che collega l'Italia con la Francia.

Vi è, inoltre, l'esigenza di rispettare gli impegni assunti con la convenzione stipulata a Parigi il 23 febbraio 1973 tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, relativa al traforo del Fréjus e ratificata in data 8 marzo 1973.

Infine, una ultima notazione riguarda il contributo a fondo perduto di 20 miliardi

di lire annue per il biennio 1982-83 che lo Stato ha riconosciuto alla SITAF, società concessionaria del traforo del Fréjus, per le perdite dovute al minore traffico in dipendenza del mancato collegamento autostradale. Si è trattato di una spesa improduttiva; questa situazione si protrae nel tempo e i disavanzi della società sono coperti annualmente ancora dallo Stato con ricorso al Fondo centrale di garanzia. Questo stato di cose verrebbe meno con il completamento del tronco autostradale mancante, che comporta, inoltre, una spesa di investimento da parte dello Stato atta a concorrere al superamento della bassa congiuntura economica nel Piemonte.

La realizzazione dell'opera è resa tanto più urgente per consentire l'operatività funzionale del centro autoportuale realizzato in Susa su iniziativa regionale e del grande centro intermodale di Orbassano, dove le Ferrovie dello Stato, la Regione e gli operatori privati sono impegnati alla costruzione di un grande centro per il trattamento delle merci, la cui entrata in funzione (per un primo modulo) è prevista per il 1985.

Il collegamento Rivoli-Bardonecchia e la conseguente connessione del traforo del Fréjus alla rete autostradale italiana è, inoltre, essenziale anche per garantire sbocchi alle attività portuali di Genova e, più in generale, al sistema dei porti liguri, il cui rilancio è considerato obiettivo prioritario dalle comunità locali e dalle politiche nazionali di settore.

La legge 531 del 12 agosto 1982, all'articolo 6, ha affidato all'ANAS il compito di operare per il completamento del collegamento, anche mediante concessione alla SITAF, fissando in 450 miliardi per il periodo 1982-85 le risorse disponibili.

Il decreto 20 luglio 1983, n. 42, concorre a definire meglio il problema, superando polemiche locali sbagliate che per anni ne han-

no ritardato la soluzione, in quanto classifica la Bardonecchia-Rivoli tra i tratti autostradali.

Le parti già realizzate ed i lotti in appalto coprono il tratto del traforo del Fréjus a località Deveys. Le risorse ancora disponibili consentono l'esecuzione del tratto da località Deveys a località Ramat Est. Rimangono da finanziare le opere da località Ramat Est all'autoporto di Susa e, infine, il tratto dall'autoporto di Susa a Rivoli, per l'innesco al sistema tangenziale di Torino.

Il presente disegno di legge individua i finanziamenti e precisa le modalità operative, mediante concessione alla SITAF, per assicurare il completamento dell'opera nel previsto quadriennio.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Per il finanziamento del tratto da località Ramat Est all'autoporto di Susa del collegamento tra Bardonecchia e Rivoli, previsto dall'articolo 6 della legge 12 agosto 1982, n. 531, è autorizzata la spesa complessiva di lire 140 miliardi così ripartita: lire 10 miliardi per l'esercizio finanziario 1985, lire 40 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1986 e 1987 e lire 50 miliardi per l'esercizio finanziario 1988.

Alla copertura dell'onere previsto nel presente articolo si fa fronte, quanto a lire 10 miliardi per l'esercizio finanziario 1985, mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 del Ministero del tesoro; per gli anni successivi si provvede con la legge finanziaria.

Art. 2.

L'ANAS è inoltre autorizzata ad affidare alla Società italiana per il trasporto autostradale del Fréjus (SITAF) la concessione delle opere per il tratto da località autoporto di Susa a Rivoli.

Per il finanziamento di tale tratto è autorizzata la spesa complessiva di lire 300 miliardi, così ripartiti: lire 20 miliardi per l'esercizio finanziario 1985, lire 90 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1986 e 1987, lire 100 miliardi per l'esercizio finanziario 1988.

A copertura dell'onere di cui al presente articolo si fa fronte, quanto a lire 20 miliardi per l'esercizio finanziario 1985, a valere sui fondi previsti per la realizzazione del piano decennale della grande viabilità; per gli anni successivi si provvede con la legge finanziaria.

La società concessionaria SITAF assicurerà, con mezzi propri, le progettazioni esecutive delle opere.

Art. 3.

Per far fronte agli oneri derivanti dalla attuazione della presente legge, l'ANAS è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, in Italia o all'estero, anche con la Banca europea per gli investimenti, per un ammontare netto di 440 miliardi di lire da ripartire nel periodo 1985-1988.

Le rate di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui di cui sopra sono poste, a partire dall'esercizio finanziario 1985, a carico del bilancio dello Stato.

Art. 4.

La società concessionaria SITAF, in relazione alle esigenze tecniche dei lavori ed alla opportunità di svolgerli con maggiore celerità, può contrarre prestiti a valori correnti di mercato, sia all'interno sia all'estero, fino alla concorrenza delle somme assegnate in applicazione delle norme di cui agli articoli 2 e 3 della presente legge. Il controvalore netto in lire dei predetti prestiti sarà portato a scomputo delle assegnazioni stesse.

I prestiti indicati nel precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipulare tra la SITAF e gli enti mutuanti, sentiti l'ANAS ed i Ministeri del tesoro e dei trasporti, e da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro.