

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 308-A)

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI)

(RELATORE BROSIO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

di concerto col Ministro dell'Interno

col Ministro di Grazia e Giustizia

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro delle Finanze

col Ministro del Tesoro

col Ministro dei Lavori Pubblici

e col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

NELLA SEDUTA DEL 10 AGOSTO 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

Comunicata alla Presidenza il 17 ottobre 1972

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 308 riguarda la ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e la Francia per il traforo autostradale del Fréjus, con allegato protocollo relativo alle questioni fiscali e doganali, conclusa a Parigi il 23 febbraio 1972. Non mi pare vi siano dubbi sull'importanza ed urgenza di questo provvedimento. Le due Camere del Parlamento francese hanno già adottato la parallela legislazione. Le autorità francesi interessate hanno insistito ripetutamente affinché il Parlamento italiano provveda sollecitamente ad analoghe delibere, che dovrebbero consentire l'inizio dei lavori sui due versanti al principio del 1973, e l'entrata in funzione dell'opera cinque anni dopo, nel 1978. Per i piemontesi la necessità di quest'opera fondamentale appare evidente e non ha bisogno di dimostrazione.

Essa percorre la via diretta e tradizionale che unisce la Valle del Po a quella del Rodano. Il primo traforo ferroviario sotto le Alpi fu ideato ed attuato nel secolo scorso proprio su questa direttrice naturale del Fréjus, ed il nuovo tunnel autostradale si affiancherà all'esistente galleria ferroviaria.

Trafori importanti ed utili, ferroviari e stradali, si sono succeduti in seguito, internazionali ed interni, dal Sempione al Gottardo, dal Monte Bianco al San Bernardo, ai Giovi. Ma l'importanza della via naturale e diretta Moncenisio-Modane rimane primaria ed essenziale. Io vorrei sottolineare soprattutto che essa non ha soltanto un'importanza regionale, ma anche e principalmente un'importanza nazionale. Essa non serve soltanto all'Italia del Nord, ma a tutta l'Italia, rappresentando il collegamento più breve e sicuro tra la Francia ed il nostro Paese, con diramazioni verso la Spagna e la Svizzera, e per ciò stesso uno sbocco essenziale del commercio e del turismo per tutta l'Europa occidentale e l'intero nostro territorio.

Per esprimere anche più evidentemente il livello europeo di questo traforo, basti ricordare che esso viene incluso negli ambienti economici e finanziari nella triade delle grandi opere di comunicazione, ossia tunnel sotto la Manica, galleria autostradale del Fréjus e ponte sullo stretto di Messina.

Il nuovo traforo sarà anche più vantaggioso di quella riuscitissimo del Monte Bianco, il quale si avvia ormai alla saturazione.

Nella relazione ministeriale al progetto in discussione vi era a questo riguardo un errore di stampa che suggerisce un utile chiarimento. La pendenza massima della strada nella galleria del Fréjus non sarà, come era stampato, del 5 per cento, ma dello 0,5 per cento, mentre quella dell'analogo galleria del Monte Bianco raggiunge il 2,4 per cento, pendenza che può rallentare gli autocarri pesanti e provocare intasamenti di traffico. Aggiungo per esattezza che quando si accenna nella relazione ad una capacità di traffico di 1.800 autoveicoli l'ora, essa si riferisce a veicoli teorici, o cosiddetti omogeneizzati, nel senso che un camion equivale nel calcolo a 3 automezzi da turismo, cosicché il numero effettivo di automezzi sarà quindi alquanto inferiore, forse di 1.200 l'ora, supposto che su 1.800 teorici, 300 siano camion e 900 macchine da turismo.

La ratifica emessa in esecuzione della convenzione soddisferà comunque esigenze fortemente sentite, appagherà aspirazioni fondate e da lungo tempo coltivate, e risponderà non soltanto al nostro impegno internazionale, ma anche agli interessi generali di tutto il Paese. L'urgenza del provvedimento è dettata dalla necessità del pronto inizio dei lavori e dalla legittima attesa ed insistenza del Governo e del Parlamento francesi.

Il testo del disegno di legge n. 308 si compone di 4 articoli, dei quali il primo ed il secondo non sembrano necessitare illustrazioni, alla luce di quanto già detto. Il primo autorizza la ratifica della convenzione e dell'allegato protocollo fiscale e doganale, e l'articolo secondo ne dispone l'esecuzione.

Il primo comma dell'articolo terzo estende alla costruzione ed all'esercizio di concessione del traforo per la parte ricadente in territorio italiano l'applicazione delle seguenti norme:

1) legge 16 settembre 1960 n. 1.013 (forfetizzazione dell'imposta di consumo sui materiali impiegati nella costruzione dell'opera);

2) articoli 8, 11 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729: ossia agevolazioni fiscali

sugli atti e contratti occorrenti (articolo 8), dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza (articolo 11) e divieto di concessioni a terzi per estrazione di materiali dagli alvei delle acque pubbliche attraversate (articolo 12);

3) legge 28 marzo 1968 n. 382 (agevolazioni di finanziamento agli enti concessionari della costruzione ed esercizio di autostrade);

4) articolo 9 della legge 28 aprile 1971 n. 287 (riconoscimento agli enti concessionari della garanzia dello Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi del finanziamento suindicato).

Circa le agevolazioni fiscali, esse corrispondono alla prassi adottata nel settore autostradale, ed estesa successivamente alla gestione dei trafori in esercizio, ad esempio del Monte Bianco e del Gran San Bernardo. Si deve però osservare che tali norme saranno superate dall'entrata in vigore dell'IVA e poi della riforma tributaria, che abolirà l'imposta di consumo sui materiali da costruzione e le agevolazioni previste nelle leggi indicate. Non vi è dubbio tuttavia che fino al 1° gennaio 1973, l'articolo 3 possa essere mantenuto, salvo applicare poi il regime sostitutivo delle agevolazioni abolite previsto dal nuovo sistema tributario.

Quanto alle agevolazioni di finanziamento ed alla garanzia dello Stato previste col richiamo alle leggi 382 del 1968 e 287 del 1971, esse vanno messe in rapporto al secondo comma dello stesso articolo 3, il quale in deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971 n. 287 consente il rilascio di concessione per la costruzione dell'autostrada da Rivoli a Bardonecchia (circa 70 chilometri).

Questa deroga sembra giustificata dalla stretta connessione tra il traforo autostradale ed il collegamento stradale con Torino, che attualmente è del tutto insufficiente, specialmente nel tratto montagnoso Susa-Bardonecchia e creerebbe certamente degli intasamenti di traffico intollerabili.

Sul versante francese è prevista fra Modane e Pont Royal (75 chilometri) una superstrada a due carreggiate, con due corsie ciascuna, senza attraversamenti di centri abi-

tati, avente così tutte le maggiori caratteristiche tecniche dell'autostrada, pur essendo libera da pedaggi.

Per il versante italiano, è da considerare che il CIPE ha già autorizzato l'autostrada in data 20 gennaio 1970 e successivamente, nell'approvare il traforo del Fréjus il 27 luglio 1971, lo ha autorizzato nell'ambito della realizzazione dell'intero itinerario fra la Valle Padana e la Valle del Rodano, lo ha approvato cioè come direttrice, secondo l'espressione del CIPE stesso, e non solo come traforo.

L'autostrada per Bardonecchia è inoltre già inclusa nello schema del piano quinquennale 1973-1977, cosicchè l'articolo 3 secondo comma anticiperebbe l'attuazione del piano allo scopo di rendere praticamente operante il preciso impegno internazionale assunto dall'Italia.

L'articolo 4 del disegno di legge n. 308 prevede la spesa di 6 miliardi a carico dell'ANAS, a carico dei fondi del bilancio della stessa ANAS, ripartiti negli esercizi 1973, 1974, 1975 e 1976. Occorre però sottolineare che tale spesa si riferisce soltanto al collegamento fra il piazzale di imbocco del traforo con 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, richiamato all'articolo 4 in considerazione.

I 6 miliardi previsti riguardano tale collegamento o raccordo, ossia, più precisamente, i chilometri 3,3 fra la strada statale 335 ed il piazzale del traforo, col relativo svincolo al termine dell'autostrada Torino-Bardonecchia, che consentiranno l'eliminazione di un passaggio a livello allo sbocco della strada statale 335 e di un sottopassaggio.

Quanto all'ulteriore impegno di sistemare in tempo utile i collegamenti stradali tra il traforo e le vallate del Po e del Rodano, in modo che essi soddisfino alle esigenze della circolazione proveniente dal traforo o ad esso diretta, previsti dal secondo comma dell'articolo 10 della convenzione, esso sarà soddisfatto con la realizzazione dell'autostrada da Rivoli a Bardonecchia prevista dall'articolo 3, secondo comma del disegno di legge.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il costo del traforo era previsto in 42,5 miliardi a prezzi 1968; poi è stato corretto e prudenzialmente valutato in 60 miliardi a prezzi attuali, dei quali il 50 per cento soltanto a carico della parte italiana.

Il costo dell'autostrada è previsto, in larga massima, sugli 80 miliardi a prezzi attuali, interamente a carico dell'ente concessionario.

Il testo della convenzione non presenta ad avviso della Commissione, altra particolarità di rilievo; è stato redatto sulla traccia di analoghe concessioni precedenti, e spe-

cialmente di quelle per il traforo del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, con soddisfacenti risultati nella pratica attuazione.

Per tali considerazioni, la Commissione propone la sollecita approvazione del disegno di legge n. 308. Sottolinea ancora l'urgenza di giungere agli atti di ratifica in tempo per consentire l'inizio dei lavori a partire dai primi mesi del 1973, tenendo conto che il disegno di legge dovrà ancora ottenere la approvazione dell'altro ramo del Parlamento.

BROSIO, *relatore*

PARERE DELLA 1^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

5 ottobre 1972

La Commissione affari costituzionali, esaminato il disegno di legge, esprime a maggioranza il parere favorevole e ritiene di non opporsi all'ulteriore corso del provvedimento per quanto attiene alla competenza della Commissione stessa.

F.to AGRIMI

PARERE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

3 ottobre 1972

La Commissione programmazione economica, bilancio e partecipazioni statali, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

F.to COLELLA

DISEGNO DI LEGGE**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 settem-

bre 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.