

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori GIANOTTI, LIBERTINI e LOTTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 OTTOBRE 1984

#### Completamento dell'autostrada Bardonecchia-Torino

ONOREVOLI SENATORI. — L'avvenuta entrata in funzione del Traforo del Frejus, che collega Modane, nella valle della Maurienne, con Bardonecchia, nella valle di Susa, ha creato le condizioni per un notevole miglioramento delle comunicazioni tra la Francia centrale e l'Italia. Nel contempo ha, com'è ben noto, accentuato la crisi della viabilità tra il Traforo e il sistema autostradale di Torino.

In tali condizioni si produce un enorme aumento dei tempi di percorrenza degli automezzi nella parte italiana, con la conseguenza di ingorghi molto forti nell'alta valle di Susa per motivi orografici, e nella bassa valle in corrispondenza di nodi stradali quali quelli di Avigliana e di Borgone. A ciò si debbono attribuire numerosi incidenti occorsi ad autocarri ed autobotti contenenti sostanze pericolose, che il caso soltanto ha per ora evitato che provocassero più gravi danni all'ambiente e alla popolazione.

Convieni peraltro rammentare che un trattato internazionale stipulato con il governo

francese, relativo alla costruzione del Traforo del Frejus, prevede il completamento del collegamento.

Con la legge n. 531 del 1982 il Parlamento decideva di finanziare la costruzione del collegamento tra il Traforo e l'Autoporto di Susa. Di questo sono stati ultimati due tratti (Bardonecchia-Savoulx e Autoporto di Susa-Strada statale n. 25), un tratto è in corso di costruzione (Savoulx-Deveys) e per altri si deve procedere all'appalto (S. Giuliano di Susa-Galleria della Ramat e Galleria della Ramat-Galleria di Exilles). Tuttavia il ritardo nell'erogazione dei fondi stanziati ha visto la lievitazione dei costi da inflazione. Sicchè oggi si può prevedere che il completamento della costruzione dell'autostrada nell'alta valle e la sua prosecuzione nella parte bassa richieda altri 600 miliardi di lire circa.

Tale stato di cose rende necessario reperire e rendere attivabili in tempi certi i mezzi finanziari necessari. È quanto è stato sollecitato dalla regione Piemonte, la quale ha avanzato proposte che il presente disegno

di legge grosso modo ricalca. Nella sostanza si chiede: 1) che alla SITAF (società pubblica a maggioranza ANAS sia affidata la concessione della costruzione dell'intera opera, potendosi essa avvalere nella progettazione di altra società pubblica, la STEF, che ha già redatto il progetto di massima dell'intero percorso, oltrechè di quelli esecutivi dei tratti in opera;

2) di distribuire su quattro esercizi finanziari il finanziamento per il completamento dell'arteria;

3) di consentire all'ANAS di contrarre mutui, anche obbligazionari, e alla SITAF di contrarre prestiti a valori di mercato in relazione alle esigenze per il completamento dell'opera.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

Per dare luogo al completamento del collegamento da Bardonecchia a Rivoli nel tratto funzionale Bardonecchia-Susa (Autoporto), previsto dall'articolo 6 della legge 12 agosto 1982, n. 531, è autorizzata la spesa:

di lire 55 miliardi per il tratto Ramat Est-Deveys;

di lire 140 miliardi per il tratto Ramat Est-Susa (Autoporto);

così ripartite: lire 10 miliardi per l'esercizio finanziario 1985, lire 50 miliardi per gli esercizi finanziari 1986 e 1987; lire 85 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 dello stanziamento iscritto nel capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro; per gli anni successivi si provvede con la legge finanziaria.

**Art. 2.**

Per il tratto Susa (Autoporto)-Rivoli (sistema tangenziale di Torino), del quale vengono individuati come prioritari i due tronchi, nodo di Borgone e Rivoli (sistema tangenziale di Torino)-Avigliana, l'ANAS è autorizzata ad affidare alla Società italiana per il traforo autostradale del Frejus (SITAF) la concessione della costruzione dell'opera.

Per il finanziamento di tale tratto è autorizzata la spesa complessiva di lire 360 miliardi così ripartite: lire 20 miliardi per l'esercizio finanziario 1985; lire 90 miliardi per gli esercizi finanziari 1986 e 1987; lire 160 miliardi per l'esercizio finanziario 1988.

A copertura dell'onere di cui al presente articolo si fa fronte, quanto a lire 20 mi-

liardi 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, la progettazione esecutiva delle opere.

#### Art. 3.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'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 555 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 a manifeste esigenze di opportunità circa priorità funzionali e tecniche nell'esecuzione di opere e lavori da svolgere 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, sentita l'ANAS, previa autorizzazione dei Ministeri del tesoro e dei trasporti, da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro.