

(N. 656-A)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## RELAZIONE DELLA 3<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI E COLONIE)

(RELATORE CESCHI)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 16 luglio 1954 (V. Stampato N. 351)*

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro dei Lavori Pubblici

col Ministro dei Trasporti

e col Ministro di Grazia e Giustizia

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
IL 20 LUGLIO 1954

Comunicata alla Presidenza il 29 luglio 1954

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

ONOREVOLI SENATORI. — Il problema dei collegamenti stradali tra l'Italia e i Paesi confinanti al di là delle catene alpine si è presentato in questi ultimi anni con sempre più accentuata urgenza sotto la pressione del grande sviluppo dei trasporti automobilistici. In modo particolare il problema ha interessato e interessa il settore nord-occidentale della barriera alpina dove la maggiore asprezza della natura ha indotto a considerare la possibilità di sostituire al tradizionale modo di passaggio attraverso i valichi naturali, quello a mezzo di gallerie.

È indubbio il vantaggio che si può realizzare con l'attraversamento stradale della catena alpina a mezzo di gallerie. Basta riflettere che la galleria permette di mantenere la strada ad una quota relativamente bassa e tale da consentire il traffico anche nei periodi invernali più rigidi, e che per la possibilità di non dover raggiungere le alte quote dei valichi consente di realizzare rilevanti vantaggi d'ordine economico.

Queste ragioni fondamentali hanno determinato un complesso di interessamenti e ne sono scaturite varie proposte. Si è parlato infatti oltre che del traforo del Monte Bianco di quello del Gran San Bernardo e della sostituzione della galleria ferroviaria del Frejus con altra parallela per adibire l'attuale al traffico stradale. Un esame comparato delle varie possibilità ha condotto a ritenere doversi realizzare per prima la galleria del Monte Bianco.

Il collega senatore Corbellini, Presidente della 7ª Commissione permanente, così si esprime sull'impostazione tecnica dell'iniziativa:

« Il problema della costruzione di tracciati autostradali di alta montagna non è nuovo nel campo tecnico specializzato. Esso fu discusso a lungo e se ne fece cenno fin nel 1910 nella Associazione permanente internazionale per i Congressi della strada fondata a Parigi nel 1908 nella quale i tecnici italiani diedero il loro ampio contributo di scienza e di esperienza.

Per limitarsi al solo valico alpino del Monte Bianco, si deve ricordare il progetto compilato nel 1934 dagli ingegneri A. Mond e A. Bron di una autostrada dalla Francia all'Italia attraversante il Monte Bianco che iniziandosi a

Chamonix sboccava nella Valle d'Aosta ad Entrèves a mezzo di una galleria lunga Km. 12,5. Il culmine di essa si trovava a m. 1382 sul livello del mare. La previsione del traffico allora fatta che rendeva economicamente attuabile l'opera era di 100.000 veicoli motorizzati all'anno.

Oggi, a distanza di 20 anni la previsione del traffico su di tracciato più ampio e completo che però nel valico alpino ha molta analogia con quello primitivo (l'attuale progetto autostradale internazionale prevede, infatti, una galleria di culmine della lunghezza di Km. 11,9 alla quota massima di m. 1395 sul livello del mare che ha gli sbocchi quasi nelle stesse località di Chamonix e di Entrèves) prevede che il traffico di automezzi risulterà più che triplicato: ma le previsioni stesse se si proiettano nell'avvenire e cioè per lo meno al 1965, e cioè tra oltre un decennio, portano alla valutazione di un traffico certamente doppio di quello previsto in analogia a quanto viene ormai ritenuto l'aumento di traffico autostradale italiano.

Trattasi dunque di prevedere tra dieci anni un traffico internazionale di oltre mezzo milione di autoveicoli all'anno pari alla media di circa 1.400 veicoli al giorno di cui oltre 150 autocarri pesanti con rimorchio della portata complessiva di oltre 3.000 tonnellate di merce e di circa 200 autocorriere internazionali di grande turismo.

Il problema tecnico della ventilazione del sotterraneo dove passerà un così ingente traffico trae la propria risoluzione dal successo di opere analoghe che, ancora sulla guida delle antiche esperienze di ventilazione delle gallerie ferroviarie, furono già attuate nelle reti autostradali moderne recentemente realizzate, del mondo (specialmente inglesi ed americane).

Il problema tecnico ed economico dell'opera del traforo autostradale del Monte Bianco è stato brillantemente risolto dai tecnici italiani. Rimane dunque soltanto sul tappeto quello di priorità della scelta del tracciato proposto rispetto ad altri tracciati internazionali che si contrappongono a quello del Monte Bianco.

Anche di questo problema la economia dei trasporti ferroviari attraverso le Alpi ci deve essere di insegnamento. La grande comunica-

zione internazionale di treni con carrozzone che univa Parigi con Costantinopoli percorreva e percorre ancora, se pur limitata ai Balcani, la strada ferrata del 45° parallelo che richiede il traforo ferroviario del Sempione prima con una galleria a semplice binario e poi con il raddoppio del binario stesso. In Italia da Milano a Venezia segue la Valle del Po, ma la via geograficamente più breve che all'epoca del traforo ferroviario del Sempione sembrò troppo ardita era anche allora quella che attraversava il Monte Bianco che fu solo esaminata in quella occasione ma che ragioni economiche non resero attuabile.

Da Parigi a Milano il percorso autostradale è di 1250 chilometri, ed esso si riduce a 937 con il tracciato del Monte Bianco. La riduzione di distanza di 313 chilometri pari al 25 per cento del percorso attuale e certamente del 30 per cento del tempo totale ha una importanza essenziale sia dal punto di vista tecnico che di quello economico ed infine anche strategico. Il traffico commerciale e turistico che converge a Chamonix dalla Francia via Ginevra sarà certamente assai maggiore di quello proveniente da Losanna e quindi dal centro Europa dal nodo stradale di Basilea. Nella distribuzione dei vantaggi complessivi del traffico con la costruzione del traforo, sarà dunque l'Italia che ne avvantaggerà più delle due Nazioni consorelle confinanti perchè verrà facilitato il collegamento fino a Clais in Francia e in minore misura fino ai centri della valle del Reno da Basilea al nord. I due flussi di diversa entità che convergeranno a Chamonix proseguiranno uniti verso la valle d'Aosta che dovrà venire percorsa da una apposita autostrada fino a Chivasso per congiungersi con l'attuale autostrada Torino-Milano-Venezia che dovrà rapidamente completarsi con il tratto ancora mancante (Brescia-Padova) ed ammodernarsi con la doppia carreggiata nei tratti esistenti che sono ancora a semplice pista.

La ripartizione degli oneri di costruzione tra l'Italia e la Francia si è quindi basata su tali previsioni di esercizio. L'Italia si assume un onere complessivo di 5,5 miliardi di lire di cui 4 miliardi a carico dello Stato; la Francia quello di 5 miliardi di franchi. L'onere assai minore che si assumerà la Svizzera è pratica-

mente commisurato alla limitata zona d'influenza che la nuova comunicazione autostradale determina nel territorio della Repubblica elvetica. Sembra pertanto che la ripartizione degli oneri, raggiunta con la Convenzione in esame sia del tutto equilibrata e tenga conto della naturale ripartizione dei traffici interessati ».

In conseguenza della scelta del progetto del traforo del Monte Bianco e dopo che una Commissione intergovernativa italo-francese esaminò sotto ogni aspetto il problema della realizzazione dell'opera si addivenne alla stipulazione della Convenzione che è sottoposta al nostro esame per la sua ratifica ed esecuzione.

Come è stato rilevato più sopra risulta diverso il modo di contribuzione dello Stato italiano rispetto a quello francese. Questa diversità ha suscitato alcune critiche che attengono specificatamente alla competenza della Commissione finanze e tesoro. Il collega senatore Piola, membro della Commissione stessa, incaricato di esaminare la Convenzione, così si esprime in proposito:

« Il costo della parte di galleria che verrà costruita dall'Italia è preventivato in 5.500 milioni di lire così ripartiti:

Stato (parte in azioni, parte in sovvenzioni) . . . . .	mil. 3.000
Valle d'Aosta (azioni più sovvenzioni) . . . . .	» 1.000
Cantone e città di Ginevra (azioni più sovvenzioni) . . . . .	» 429
Privati (azioni più contributo diretto) . . . . .	» 1.071
	mil. 5.500

I privati italiani si sono impegnati ad una anticipazione di 1.200 milioni di lire (rimborsabili in 30 anni sugli utili d'esercizio del traforo) per eseguire i lavori completivi (ventilazione illuminazione impianti di sicurezza ecc.) nella metà galleria francese.

È mediante questo apporto che si è potuto ottenere la concessione di uso di mano d'opera italiano anche nei lavori francesi.

Per la spesa dello Stato da effettuarsi a carico del bilancio dell'A.N.A.S. è autorizzato un contributo da iscriversi a carico del Ministero del tesoro così ripartito: 30 milioni di lire nell'esercizio finanziario 1953-54, 800 milioni di lire per ciascuno degli esercizi dal 1954-55 al 1956-57 e 300 milioni di lire nell'esercizio 1957-58. Alla copertura dell'onere di 300 milioni per l'esercizio 1953-54 si farà fronte con riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo 486 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo (articoli 3-4 della legge).

Quanto al contributo della regione Valle d'Aosta, esso sarà anticipato dallo Stato in ragione di 500 milioni di lire per ciascuno degli esercizi 1953-54 e 1954-55, provvedendosi alla relativa copertura con opportuno prelievo dal capitolo 487 dello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo relativo agli esercizi finanziari suddetti, e determinandosi le modalità del recupero sul complesso dell'entrate erariali che saranno attribuite alla regione Valle d'Aosta per gli anni 1951-52-53 (lire 500 milioni in unica soluzione); mentre a partire dall'anno 1955 il recupero avverrà in ragione di 100 milioni di lire all'anno (articolo 5 del disegno di legge).

L'analisi di queste disposizioni consente di affermare che è stato legittimamente provveduto alla copertura della spesa in omaggio al precetto costituzionale.

Quanto all'opportunità della spesa stessa i dati che si è avuto cura di premettere danno la certezza che i fini politici sociali e commerciali, al cui raggiungimento la grandiosa opera è stata progettata, saranno effettivamente raggiunti.

Nella convenzione di Parigi del 14 marzo 1953 e annesso processo verbale finanziario 16 marzo stesso anno è prevista la costituzione di due società concessionarie una italiana e una francese a cui sarà affidata l'esecuzione dei rispettivi tronconi di galleria nonché quella di una società anonima affiliata per l'esercizio, della galleria stessa.

Gli statuti di queste società dovranno essere approvati dai relativi governi; per ciò che ci riguarda il Governo italiano si riserva di no-

minare i suoi rappresentanti oltre che ai previsti posti di consiglieri e di sindaci delle società, anche alla Presidenza del Consiglio di amministrazione e alla Presidenza del Consiglio sindacale; inoltre eserciterà ogni più ampio controllo mediante le previste Commissioni sia sull'esecuzione dei lavori che sulla futura gestione. Le concessioni alle predette società avranno la durata di 70 anni.

Il capitale della società concessionaria italiana (800 milioni di lire) dovrà essere così ripartito: Stato 342 milioni di lire; Cantone e città di Ginevra 50 milioni di lire; privati 408 milioni di lire.

Questa proporzione tra Stato e privati nel contributo al capitale azionario appare giustificato dal fatto che, i privati italiani sono stati i promotori e i progettisti dell'opera; hanno già aperto 400 metri di galleria; hanno effettuato la triangolazione geodetica ed infine — elemento questo di particolare rilievo — si sono accollati ogni maggiore spesa imprevista assumendosi così notevoli rischi. D'altro canto se lo Stato avesse voluto avere la maggioranza delle azioni, i privati non avrebbero dato il loro contributo nè assunto rischi ed allora l'esecuzione dell'opera avrebbe richiesto un contributo dello Stato pari al suo costo effettivo: è ciò che è stato previsto per la società concessionaria francese; il confronto tra le due diverse sistemazioni le giustifica entrambe. Inoltre, per ciò che riguarda l'Italia, i controlli stabiliti e le facoltà riconosciute al Governo italiano, nonché l'istituzione di speciale tribunale arbitrale escludono la fondatezza di qualsiasi preoccupazione per la mancata maggioranza azionaria da parte dello Stato ».

Confortati dal parere tecnico e da quello finanziario che ci persuadono come la galleria del Monte Bianco risponda in modo soddisfacente alle esigenze di un traffico stradale moderno e come l'impegno finanziario degli Enti pubblici sia salvaguardato in modo tranquillizzante, possiamo sottolineare l'importanza politico-sociale dell'opera.

Più facili e intense comunicazioni tra l'Italia e l'Europa nord-occidentale costituiranno un elemento positivo di rafforzamenti della nostra storica amicizia con i Paesi di quel set-

## LEGISLATURA II - 1953-54 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tore europeo. Studi eseguiti da esperti italiani, francesi e svizzeri, prevedono un traffico annuo attraverso il traforo del Monte Bianco delle seguenti proporzioni, come già ha ricordato il senatore Corbellini:

Passeggeri . . . . .	n.	1.300.000
Motocicli . . . . .	»	45.000
Automobili . . . . .	»	230.000
Autobus . . . . .	»	20.000
Autocarri . . . . .	»	15.000
Merci . . . . .	tonn.	300.000

Questo facile mezzo di attraversamento stradale del massiccio del Monte Bianco, porterà a immediato contatto due zone turistiche fra le più importanti d'Europa, per cui lo sviluppo turistico della Val d'Aosta sarà certamente incrementato.

Riteniamo doveroso prima di concludere ricordare come questa opera di indubbio interesse nazionale potrebbe creare una situazione non del tutto favorevole per la città di Torino, se al momento in cui si dovrà pensare a nuovi collegamenti stradali con la Valle d'Aosta, gli interessi del capoluogo del Piemonte non venissero giustamente valutati.

Il traforo del Monte Bianco non esclude certo la possibilità che anche gli altri già menzionati vengano realizzati, ma per intanto, e in ogni caso, è assolutamente necessario non dimenticare le giuste esigenze della Città di Torino e del Piemonte sud-occidentale.

Questo ammonimento accompagna l'invito rivolto al Senato di votare la ratifica della Convenzione.

CESCHI, *relatore.*

## DISEGNO DI LEGGE

## 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;

## Art. 4.

Alla copertura dell'onere risultante per lo 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 un 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.

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.

di lire 800 milioni in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1956-57; e di lire 300 milioni nell'esercizio 1957-58.

Il recupero della detta somma di un 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.