

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 2111

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori CARLOTTO, MAZZOLA, POLI e TRIGLIA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 FEBBRAIO 1990

Realizzazione del collegamento con caratteristiche autostradali tra Borgo San Dalmazzo, Cuneo Nord Ronchi e Fossano e progettazione dell'itinerario di grande comunicazione internazionale Piemonte-Provenza

ONOREVOLI SENATORI. - La sfida del 1992 del Mercato unico europeo evidenzia una domanda di trasporto che va ben oltre gli scenari e le strategie economiche e territoriali all'interno dei quali si sono, fino a questi ultimi anni, collocate le politiche infrastrutturali.

In questo contesto, il superamento dell'isolamento della provincia di Cuneo dalle grandi vie di comunicazione travalica ogni spinta localistica e assume sempre più la dignità di una decisione programmatica in grado di rispondere a tre livelli di esigenze:

- a) comunicazioni di rango europeo;
- b) comunicazioni interregionali;
- c) comunicazioni locali.

Lo studio che la S.I.TRA.CI. (Società italiana per il traforo del Ciriegia-Mercan-

tour) ha in corso per la definizione del grande itinerario di un nuovo valico alpino evidenzia che: «i più recenti studi di geografia economica individuano nell'Europa occidentale quattro macro regioni:

l'Europa delle capitali e delle conurbazioni a Nord-Ovest;

l'Europa delle coste dell'Ovest e dell'Atlantico;

l'Europa delle coste del Sud mediterraneo;

l'Europa mediana alpina che si estende attorno alle Alpi.

Il Piemonte è parte di almeno due di queste macro regioni; le province del Nord (Torino, Novara, Vercelli) si possono a pieno titolo ascrivere all'Europa mediana alpina e trovano nelle contigue

regioni Rodano-Alpi e Lombardia, oltre che nella Svizzera Romanda, un contesto di relazioni e di sviluppo comune; le province del Sud del Piemonte (Cuneo, Asti, Alessandria), oltre che con la Pianura padana, si integrano con le altre regioni francesi e spagnole del cosiddetto arco mediterraneo».

Le aree regionali comprese in questa Europa costiera mediterranea hanno puntato su uno sviluppo basato sull'innovazione tecnologica, gli scambi, il turismo.

La crescita in atto lungo questa fascia costiera attrae capitali e uomini in misura maggiore che nelle altre aree dei Paesi in questione, e questa tendenza dovrebbe continuare nel prossimo decennio.

Risulta, ad esempio, che le regioni costiere francesi (Provence - Alpes - Côte d'Azur, Languedoc - Roussillon, Midi Pyrénées) vedranno crescere la loro popolazione nel prossimo decennio con ritmi pressochè doppi rispetto al resto della Francia (+13,5 per cento rispetto a +6,5 per cento), e lo stesso sta succedendo nelle regioni costiere spagnole.

Il turismo costituisce poi una risorsa destinata ad assumere un'importanza addirittura primaria, occupando alla fine del secolo oltre un quarto della popolazione attiva.

Per tutte queste ragioni è in corso di attento esame, a seguito dell'incontro ministeriale franco-italiano svoltosi a Parigi il 18 gennaio 1989, da parte delle Autorità francesi ed italiane il problema di un collegamento rapido, e con caratteristiche autostradali, fra il sud del Piemonte e la regione Provence - Alpes - Côte d'Azur, collegamento che è già stato oggetto di un rapporto preliminare della Commissione mista franco-italiana.

Tale grande itinerario comporta un *iter* di perfezionamento di tutte le scelte di programmazione e di tutte le procedure relative alla realizzazione del suddetto collegamento. Pertanto, è auspicata da parte di tutti gli enti locali, territoriali ed economici, nonchè da parte di tutte le forze politiche e le organizzazioni sociali ed imprenditoriali, la realizzazione con carat-

teristiche autostradali del collegamento tra Asti e Borgo San Dalmazzo.

Poichè è già stata data la concessione alla SATAP Spa (Società autostrada Torino-Alessandria-Piacenza) per quanto riguarda la realizzazione delle tratte tra Asti e Fossano e tra Massimini di Carrù e Cuneo, il presente disegno di legge prende in considerazione due tronchi: Cuneo Nord Ronchi-Borgo San Dalmazzo e Fossano-Cuneo Nord Ronchi.

Il primo tronco Cuneo Nord Ronchi-Borgo San Dalmazzo costituisce un'infrastruttura che risponde pienamente agli obiettivi prioritari del piano decennale per la viabilità di grande comunicazione di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531, obiettivi confermati dall'articolo 6 della legge 3 ottobre 1985, n. 526, in quanto è in ogni caso funzionale alla razionalizzazione dei collegamenti internazionali esistenti (Colle di Tenda e Colle della Maddalena).

Detti collegamenti internazionali insistono attraverso la strada statale n. 20 e la strada statale n. 21 sulla tratta Borgo San Dalmazzo-Cuneo con volumi di traffico ragguardevoli e comunque destinati a quadruplicarsi a partire dal 1° gennaio 1993 per il cosiddetto «effetto frontiera», dovuto alla realizzazione del Mercato unico europeo.

Tale primo tronco autostradale ben si integra con l'itinerario E/72, di cui costituisce una parte, che in territorio italiano prosegue con la Cuneo-Asti allacciandosi così al sistema autostradale padano e, tramite questo, proiettandosi sia verso l'Est europeo, sia verso i valichi settentrionali ed integrandosi poi in modo funzionale all'espansione del sistema portuale ligure.

La collocazione baricentrica della città di Cuneo rispetto al territorio della provincia rende sempre più necessario un collegamento tra le numerose valli alpine, alcune delle quali sedi di importanti attività industriali, commerciali e turistiche, mentre altre attendono occasioni anche infrastrutturali per rilanciare il loro sviluppo economico e sociale, e quindi questo auspicato primo tronco assolverebbe anche ad una funzione essenziale di ottimizzazione della viabilità provinciale.

Questo tronco inoltre corrisponde in modo esauriente alle prime parziali indicazioni già inserite dall'ANAS nel piano decennale e definite nel collegamento delle strade statali n. 20, n. 22 e n. 231, e costituisce la spina dorsale dei collegamenti veloci tra la città di Cuneo ed il suo *hinterland*, essendo l'altipiano di Cuneo (stretto tra due fiumi) unito alla sponda sinistra del fiume Stura ed alla sponda destra del torrente Gesso da due ponti costruiti all'inizio del secolo e quindi necessitanti di radicali adeguamenti agli ordigni volumi di traffico.

Per quanto concerne la realizzazione di questo primo tronco, il presente disegno di legge prevede che l'ANAS, tramite apposita convenzione, affidi i lavori di esecuzione alla Spa R.A.C. (Raccordi autostradali cuneesi), società che si è costituita a parità di capitale tra la S.I.TRA.CI. e la SATAP.

Il secondo tronco tra Cuneo Nord Ronchi e Fossano, come è previsto dall'articolo 3, verrà realizzato direttamente in qualità di

superstrada, con caratteristiche autostradali, dall'ANAS.

Tale tronco completa la grande viabilità tra la zona che fa capo alle conurbazioni di Fossano e Savigliano, l'aeroporto di Levaldigi e la confluenza di tutta la viabilità pedemontana che insiste, attraverso Saluzzo, su questa arteria.

Per quanto riguarda il contesto in cui vengono inseriti questi interventi e cioè, come è stato ampiamente detto, il nuovo valico delle Alpi Marittime, viene autorizzata la spesa di 7 miliardi per la realizzazione degli studi di progettazione da parte della S.I.TRA.CI.

L'importanza del nuovo valico delle Alpi Marittime richiede poi, ad avviso dei presentatori, la presenza dell'ANAS quale azionista all'interno stesso della S.I.TRA.CI.

Infine, per quanto riguarda la copertura finanziaria, si prevede un apposito stanziamento per un ammontare di lire 1.000 miliardi per il quadriennio 1990-1993.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. L'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) è autorizzata a realizzare, con caratteristiche autostradali, nell'ambito della viabilità di grande comunicazione, di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531, e all'articolo 6 della legge 3 ottobre 1985, n. 526, i tronchi Fossano-Cuneo Nord Ronchi e Cuneo Nord Ronchi-Borgo San Dalmazzo, funzionali al collegamento tra la Pianura padana, il Sud del Piemonte e la regione Provence - Alpes - Côte d'Azur.

## Art. 2.

1. L'ANAS è autorizzata, per il tronco Cuneo Nord Ronchi-Borgo San Dalmazzo, sino ad un importo di spesa di lire 600 miliardi:

a) ad affidare, mediante apposita convenzione, i lavori di esecuzione alla Società per azioni R.A.C. (Raccordi autostradali cuneesi);

b) a promuovere iniziative volte a reperire fondi atti ad assicurare nella fase gestionale il migliore livello di servizio dell'infrastruttura, ivi compreso l'eventuale affidamento in concessione dell'esercizio alla R.A.C. e l'applicazione di relative particolari tariffe di pedaggio.

## Art. 3.

1. L'ANAS provvede direttamente alla realizzazione del tronco Fossano-Cuneo Nord Ronchi, per un importo di spesa di lire 400 miliardi.

## Art. 4.

1. È autorizzata la spesa di lire 7 miliardi per l'erogazione di un primo contributo alla Società per azioni S.I.TRA.CI. (Società

italiana per il traforo del Ciriegia-Mercantour) per gli studi di fattibilità, di impatto ambientale, di impatto economico, nonché per la progettazione di massima dell'itinerario di grande comunicazione internazionale «Piemonte-Provenza», a partire da Borgo San Dalmazzo, attraverso un nuovo valico nelle Alpi Marittime.

2. La somma di cui al comma 1 è iscritta in apposito capitolo del bilancio per il 1990 dell'ANAS per la successiva erogazione alla predetta S.I.TRA.CI.

#### Art. 5.

1. L'ANAS è autorizzata, anche in deroga all'articolo 2441 del codice civile, ad assumere partecipazioni azionarie nella S.I.TRA.CI. sottoscrivendo azioni di nuova emissione per aumento del capitale sociale appositamente riservato all'ANAS, nella misura non superiore al 40 per cento del capitale stesso.

#### Art. 6.

1. Per far fronte agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge è assegnato all'ANAS un contributo straordinario per gli anni 1990-1993 di lire 1.007 miliardi.

2. Il predetto contributo verrà così ripartito:

a) lire 600 miliardi, di cui 50 per il 1990, 150 per il 1991, 200 per il 1992 e 200 per il 1993, per la realizzazione del tronco Cuneo Nord Ronchi-Borgo San Dalmazzo;

b) lire 400 miliardi, di cui 50 per il 1990, 100 per il 1991, 100 per il 1992 e 150 per il 1993, per la realizzazione del tronco Fossano-Cuneo Nord Ronchi;

c) lire 7 miliardi per il 1990 per il contributo di cui all'articolo 4.

#### Art. 7.

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede quanto a

lire 107 miliardi per l'anno 1990, mediante utilizzo di una corrispondente quota dei residui relativi al capitolo 729 del bilancio dell'Azienda nazionale autonoma delle strade nonché, quanto a lire 250 miliardi per l'anno 1991, lire 300 miliardi per l'anno 1992 e lire 350 miliardi per l'anno 1993, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento di cui all'articolo 7, comma 15, della legge 22 dicembre 1986, n. 910.

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