

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori ZANOLETTI, BRIGNONE, FUMAGALLI
CARULLI e MANFREDI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 MAGGIO 1996

Contributo dello Stato alla società SATAP per la costruzione
del collegamento con autostrada-superstrada tra Cuneo e Asti

ONOREVOLI SENATORI. - La provincia di Cuneo, con una superficie di 6.903 chilometri quadrati, è più estesa della regione Liguria; situata ai confini con la Francia è in posizione favorevole per i collegamenti della Sud-Padania con i porti francesi, i grandi nodi autostradali d'oltralpe e dunque con l'Europa.

Ha una agricoltura diversificata, con zone di grande pregio per la viticoltura e la frutticoltura; un tessuto di attività imprenditoriali, specie medio-piccole, di assoluto rilievo; un turismo montano ed eno-gastronomico sempre più sviluppato, anche con l'estero.

Ciò nonostante ha una viabilità assolutamente carente. Il capoluogo non è servito da autostrade; l'unica autostrada che attraversa la provincia da Nord a Sud è la Torino-Savona, tuttora in condizioni insufficienti perchè ancora per lunghi tratti ad una sola carreggiata; manca soprattutto un collegamento sicuro ed adeguato in direzione Est-Ovest che unisca Cuneo con Asti e dunque con le autostrade italiane.

La statale che attualmente collega Cuneo con Asti, passando per Bra ed Alba, è la n. 231 che è la stessa di cinquant'anni fa ed è del tutto inadatta a sopportare il traffico di venticinquemila automezzi-giorno di cui il 25 per cento sono veicoli pesanti.

I disagi ed i costi per gli utenti privati e per le aziende (per altro non servite neppure da una sufficiente rete ferroviaria) sono enormi.

Numerose sono le vittime per incidenti tra autoveicoli o per l'attraversamento che l'arteria fa di numerosi centri abitati.

Cresce la sacrosanta protesta degli amministratori locali e l'exasperazione dei comitati degli utenti che non tollerano più que-

sta situazione e che hanno già organizzato manifestazioni e blocchi stradali.

La programmazione dei tre livelli, nazionale, regionale e provinciale, prevede da tempo per la provincia di Cuneo la costruzione di un grande asse, di rilevanza europea, denominato E 74: Nizza traforo alpino - Cuneo - A 6 (Massimini di Carrù) - A 21 (Asti).

All'interno di questa programmazione la Società autostrada Torino-Alessandria-Piacenza (SATAP), concessionaria dell'autostrada Torino-Alessandria-Piacenza, su pressante sollecitazione degli enti locali ha sviluppato un progetto per collegare la città di Cuneo con Asti.

La concessione per la realizzazione e gestione di tale collegamento è stata assentita con decreto interministeriale n. 2277 del 5 aprile 1991, registrato alla Corte dei conti in data 25 agosto 1992 nel quale è stato previsto un contributo di lire 35 miliardi a carico dello Stato.

Il progetto di collegamento, di complessivi chilometri 96, è articolato in due tronchi: uno autostradale Cuneo-A 6 (Massimini di Carrù) di chilometri 22; e uno superstradale A 6 (Marene) - A 21 (Asti Est) di chilometri 53, interconnessi con l'autostrada Torino-Savona da percorrere per circa chilometri 21. Il progetto è stato presentato in data 16 dicembre 1991 ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali ed ambientali ed alla regione Piemonte per l'ottenimento del giudizio di compatibilità ambientale. Dopo numerose discussioni e provvedimenti, tra cui l'approvazione da parte dello stesso Consiglio dei ministri di un tronco in data 6 settembre 1994, i progetti dell'intera tratta sono stati preparati ed approvati.

Il costo della costruzione dei due lotti è molto aumentato per il decorso del tempo e

per le varianti intervenute. È attualmente di 1.800 miliardi di lire.

Risulta dunque non sostenibile dalla sola società SATAP.

È necessario che lo Stato intervenga con un contributo ben maggiore di quello previsto nel decreto interministeriale n. 2277 del 5 aprile 1991.

Un più consistente contributo dello Stato è stato ipotizzato, come unica via di soluzione dell'annoso problema, dal Ministero dei lavori pubblici in incontri con i parlamentari piemontesi e gli enti locali; è stato concesso in misura molto assai maggiore e fino al 65 per cento della spesa per realizzazioni analoghe, non ultima l'autostrada Torino-Savona.

Il disegno di legge proposto intende seguire, seppure per un contributo in misura percentuale assai minore, lo stesso criterio adottato nel corso dell'approvazione del disegno di legge finanziaria 1996, che preconstituisce, nel fondo speciale di parte capitale, un accantonamento specificatamente destinato a fornire le risorse finanziarie per la concessione alla società autostradale Torino-Savona di un contributo statale decennale (1996-2005) per l'ammortamento dei mutui che la società stessa vorrà contrarre.

Il contributo statale che si propone per la Cuneo-Asti è di 50 miliardi per dieci anni per l'ammortamento dei mutui su un totale di spese di 1.800 miliardi.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È concesso alla società Società autostrada Torino-Alessandria-Piacenza Spa (SATAP) un contributo statale di 50 miliardi per dieci anni, dal 1996 al 2005, finalizzato all'ammortamento dei mutui che la società stessa vorrà contrarre per finanziare la costruzione del collegamento con autostrada-superstrada tra Cuneo ed Asti.

Art. 2.

1. All'onere di cui all'articolo 1 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1966-1998, al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

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