

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 900

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI  
(NICOLAZZI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO  
(PANDOLFI)

COL MINISTRO DEL BILANCIO  
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA  
(ANDREATTA)

E COL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI  
(LOMBARDINI)

Collegamento autostradale tra Fiano Romano e San Cesareo dell'autostrada Milano-Napoli, completamento dell'autostrada dei trafori e raddoppio del tratto Carmagnola-Priero dell'autostrada Torino-Savona

---

*Presentato l'8 novembre 1979*

---

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con l'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975 n. 492, è stata, come è noto, disposta la sospensione di ogni nuova iniziativa autostradale consentendo con ciò il solo proseguimento dei lavori già in corso, giunti ormai pressoché ad ultimazione.

L'obiettivo di tale provvedimento è stato quello di introdurre una pausa di riflessione nei programmi costruttivi delle nuove iniziative autostradali dopo un periodo ultradecennale di intensa attività di realizzazioni in tale settore al fine anche di verificarne la compatibilità del loro fi-

nanziamento attraverso lo strumento del pedaggio.

Si è ora in grado, a distanza di un quinquennio dalla emanazione della citata legge 16 ottobre 1975, n. 492, di esaminare in modo obiettivo le reali esigenze di completamento di alcune infrastrutture in relazione sia alla loro palese utilità che si estende ad un territorio ben più vasto delle zone da esse attraversate sia alle pressanti richieste ormai da tempo avanzate dalle varie componenti politiche e sociali con particolare riferimento alla pericolosità, purtroppo drammaticamente accertata, di alcuni itinerari quale ad esempio il tratto centrale dell'autostrada Torino-Savona, ad unica carreggiata.

Trattasi anzitutto di provvedere al completamento di autostrade assentite in concessione a seguito di specifiche disposizioni di legge, ovvero a seguito di provvedimenti emanati in virtù di una esplicita delega legislativa.

In tale contesto si possono individuare due iniziative interessanti la rete assentita alla Società Autostrade del Gruppo IRI che costituiscono di per sé un notevole miglioramento al servizio della mobilità extraurbana e che inoltre risultano compatibili con l'equilibrata gestione dell'intera rete della concessionaria nell'ambito del vigente regime di concessione.

La prima riguarda l'Autostrada Milano-Napoli (autorizzata in concessione ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729) che costituisce indubbiamente la più importante via di penetrazione nel Mezzogiorno, con la costruzione del tronco Fiano-San Cesareo quale saldatura delle due tratte Milano-Roma e Roma-Napoli oggi tra loro collegate dal Grande Raccordo Anulare pressoché in quel tratto al limite della capacità tecnica di assorbimento.

La realizzazione infatti di detto tronco consentirà al traffico di transito dell'Autostrada del Sole, non interessato all'area romana, di superare direttamente la capitale. Si conseguiranno inoltre altri due risultati positivi e cioè da un lato il decongestionamento del tratto interessato dal Grande Raccordo Anulare, con ciò ri-

portando l'intero raccordo alla sua funzione principale di drenaggio e razionalizzazione del traffico di Roma, dall'altro si otterrà una meno intensa utilizzazione delle stazioni di Roma-Nord e Roma-Sud che, per il traffico sempre più intenso, richiederebbero notevoli interventi di ampliamento e potenziamento.

Il tronco Fiano-San Cesareo, di circa 47 chilometri, richiederà una presumibile spesa di lire 220 miliardi.

La seconda autostrada che si ritiene indispensabile completare (assentita in forza dell'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 385), è la Genova (Voltri)-Gravellona Toce con raccordo per Sesto Calende, attualmente in esercizio per un totale di chilometri 151,3 tra il capoluogo ligure e Stroppiana con i raccordi Predosa-Tortona (ove si interconnette con l'autostrada Milano-Genova) e Stroppiana-Santhià (ove si innesta sull'itinerario Torino-Milano-Venezia-Trieste e consente il collegamento con Aosta e quindi con i trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo).

Il completamento riguarda 113,7 chilometri del tronco Stroppiana-Gravellona Toce che consentiranno di assicurare la piena funzionalità dell'intera importante arteria rivolta al collegamento diretto dei porti liguri con i grandi trafori dell'arco alpino occidentale, garantendo uno sbocco al traffico del Valico del Sempione e aprendo prospettive di grande interesse alla Val d'Ossola.

Con il previsto raccordo per Sesto Calende l'autostrada otterrà piena valorizzazione mediante l'interconnessione diretta con la rete autostradale a nord di Milano, contribuendo ulteriormente ad alleggerire la pesante situazione di traffico dell'autostrada Milano-Genova.

Va ricordato infine che il proseguimento verso Gravellona Toce (con raccordo per Sesto Calende) del tronco Voltri-Stroppiana, già in esercizio, interessa in parte uno dei grandi itinerari internazionali (E-62) previsti dalla Convenzione di Ginevra del 1950 e che, trattandosi di infrastrutture di interesse della Comunità Economica Europea, la Banca Europea degli Investimenti ha manifestato la propria

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

disponibilità a contribuire in misura notevole al finanziamento dei relativi lavori.

Il costo del completamento dell'autostrada dei trafori si aggira sui 600 miliardi di lire.

Particolari e più specifiche considerazioni presiedono alla proposta di realizzazione della seconda carreggiata — limitatamente al tronco Carmagnola-Priero di chilometri 58,8 — dell'Autostrada Torino-Savona attualmente in esercizio e già predisposto per il raddoppio. Tale autostrada — come è noto — presenta doppia carreggiata solo nei tratti terminali Torino-Carmagnola e Altare-Savona per complessivi 31 chilometri.

Il costo presunto di tale raddoppio è di 200 miliardi.

Il costo complessivo delle opere sopra elencate ammonta a circa 1.020 miliardi di lire.

L'approvvigionamento dei capitali necessari a finanziare gli interventi previsti sarà assicurato dalle Società interessate nell'ambito dei rispettivi regimi concessionali in cui operano.

È da precisare che il costo complessivo per la costruzione delle opere sopra indicate (1.020 miliardi) è comprensivo della prevedibile incidenza sulle stesse degli oneri revisionali calcolati nel periodo intercorrente tra l'autunno 1979 e l'ultimazione dei singoli lavori.

## DISEGNO DI LEGGE

## ART. 1.

In deroga all'articolo 18-*bis* della legge 16 ottobre 1975, n. 492, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, è autorizzata la realizzazione delle seguenti opere:

a) completamento dell'autostrada Milano-Napoli assentita in concessione alla Società Autostrade - Concessioni e costruzioni Autostrade S.p.A. ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, mediante la costruzione del tronco autostradale Fiano Romano-San Cesareo per il collegamento del ramo nord (Milano-Roma) e del ramo sud (Roma-Napoli);

b) completamento dell'autostrada Voltri-Gravellona e rispettive diramazioni, assentita in concessione alla Società « Autostrade - Concessioni e costruzioni autostrade » ai sensi dell'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 385, mediante la costruzione del tronco autostradale Stroppiana-Gravellona Toce con diramazione per Sesto Calende;

c) raddoppio del tronco Priero-Carmagnola dell'autostrada Torino-Savona, assentita in concessione alla « Società Autostrada Torino-Savona ».

## ART. 2.

Al finanziamento delle costruzioni di cui al precedente articolo 1 sarà provveduto dalle Società interessate sulla base dei rispettivi regimi concessionali di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 385, per la Società « Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade » e di cui alla legge 28 aprile 1971, n. 287, per la Società « Autostrada Torino-Savona ».

Le operazioni finanziarie effettuate per effetto del precedente comma sono escluse da qualsivoglia intervento del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane, di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 382, e successive modificazioni e integrazioni.