

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 1153

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CARLOTTO, ROMITA, MANFREDI MANFREDO, SCAIOLA,
SOBRERO, BALZARDI, CAVIGLIASSO PAOLA**

Presentata il 13 dicembre 1979

Deroga all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, concernente provvedimenti per l'autostrada Torino-Savona

ONOREVOLI COLLEGHI! — 210 morti, 2.000 feriti, 2.500 incidenti stradali costituiscono il tragico bilancio dei pochi anni di esercizio dell'autostrada Torino-Savona, sulla quale transitano giornalmente da 5.000 a 12.000 veicoli, con un indice che supera di gran lunga quelli normali delle altre autostrade nazionali.

Per i tratti ad una sola carreggiata, gli indici si raddoppiano.

Per questa autostrada definita ormai « la trappola mortale » si impongono urgenti provvedimenti.

L'opinione pubblica è scossa dalle notizie incalzanti dei continui incidenti e non sa rendersi conto del ritardo frapposto dal Governo nel porre rimedio a tale allarmante situazione: incontri ad ogni livello, tavole rotonde, contatti ministeriali si susseguono non appena si verifica un incidente e poi tutto resta come prima.

Si riconosce che è urgente provvedere, ma poi ci si arresta di fronte all'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492, che — come è noto — prevede la sospensione della costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali per cui il problema è rimasto insoluto.

Per il vero è stato presentato, l'8 novembre 1979 il disegno di legge n. 900 d'iniziativa del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e delle partecipazioni statali, con il quale si prevede il raddoppio dell'autostrada Torino-Savona limitatamente, però, al tratto Carmagnola-Priero.

Nella probabile ipotesi che tale disegno di legge venga accolto, non si risolverà però il problema, poiché per farlo è necessario realizzare l'intero raddoppio dell'autostrada in questione e cioè anche

di quelle tratte per cui tale raddoppio non è predisposto.

Infatti la più alta percentuale di incidenti si è verificata sulla carreggiata semplice tra Ceva ed Altare e cioè nella parte montana e alto collinare dell'autostrada e quindi sarebbe, semmai, prioritaria la necessità del raddoppio per tale tratto.

Tornerà utile, in proposito, esaminare qualche cifra.

L'autostrada Torino-Savona è di complessivi 128 chilometri, suddivisibili in tre tratte:

primo tronco Savona-Ceva (50 chilometri):

a) Savona-Altare (15 chilometri): doppia carreggiata in esercizio;

b) Altare-Ceva (35 chilometri): carreggiata semplice (10,5 metri) con raggi di curvatura minima di 150 metri. Velocità massima 100 chilometri;

secondo tronco Ceva-Fossano (31,6 chilometri):

carreggiata semplice (10,5 metri), con la fascia prevista per il raddoppio;

terzo tronco Fossano-Torino (49,5 chilometri):

a) Fossano-Marene (14,7 chilometri): carreggiate semplici con fasce predisposte per il raddoppio;

b) Marene-Carmagnola (21,7 chilometri): carreggiate semplici con raddoppio parziale non in esercizio usato come pista di collaudo dalla FIAT;

c) Carmagnola-Torino (chilometri 13,1) in funzione a doppia careggiata.

Per porre definitivo rimedio, pertanto, alla eccezionale situazione che si rende sempre più allarmante, vi proponiamo di approvare la seguente proposta di legge.

Siamo consapevoli che i problemi dei collegamenti tra il Piemonte e la Liguria e viceversa non si risolvono tutti con la normalizzazione della autostrada Torino-Savona. Ci sono esigenze di adeguamento di altre vie di comunicazione, ma lasciare insoluto il problema oggetto della presente proposta di legge vorrebbe dire rendersi moralmente responsabili dell'eccidio che si attua su quella famigerata cosiddetta autostrada.

PROPOSTA 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. 376, è autorizzata la realizzazione del raddoppio, per le tratte ad unica corsia, sull'intera autostrada Torino-Savona, assentita in concessione alla « Società autostrada Torino-Savona ».

ART. 2.

Al finanziamento delle costruzioni dei raddoppi di cui al precedente articolo 1, sarà provveduto dalla società interessata sulla base del regime concessionale di cui alla legge 28 aprile 1971, n. 287.

Le operazioni finanziarie effettuate in dipendenza del precedente comma possono, per il tratto montano, usufruire dell'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.