

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore CARLOTTO, MAZZOLA, CHESSA e BRINA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 LUGLIO 1991

Autorizzazione alla costruzione dell'autostrada Albenga-Garessio-Ceva

ONOREVOLI SENATORI. – La società «Autostrada Albenga-Garessio-Ceva» venne costituita a Cuneo l'11 maggio 1967 con l'adesione di 52 enti delle provincie di Torino, Imperia, Savona e Cuneo con lo scopo di ottenere la concessione per la costruzione e la gestione dell'autostrada medesima.

A tal fine, la citata Società inoltrò in data 21 settembre 1967 una prima domanda all'ANAS ed avviò studi e contatti anche in collaborazione con l'Autofiori per il conseguimento dello scopo sociale.

Nel frattempo, con l'approvazione della legge 28 aprile 1971, n. 287, si bloccò di fatto l'iniziativa con la sospensione di qualsiasi concessione per la costruzione di nuove autostrade.

Nella convinzione della utilità dell'opera, la Società continuò con tenacia a svolgere azione di promozione e sensibilizzazione a favore dell'iniziativa. Tale costanza determinò l'inserimento del collegamento A6/A10 (Ceva-Garessio-Albenga) nel Piano decennale definito dal consiglio di amministrazione dell'ANAS nel settembre 1985.

In considerazione di ciò, la società presentò nuovamente domanda di concessione all'ANAS in data 3 ottobre 1985, riservandosi di produrre tutta la documentazione necessaria per il favorevole accoglimento dell'istanza.

Dall'esame del terzo stralcio attuativo – programma triennale 1991-93 del predetto Piano decennale della viabilità di grande

comunicazione, approvato l'8 novembre 1990, alla tabella 3.2.1: «Stato di attuazione per le autostrade in concessione - aggiornamento al marzo 1990» il collegamento in oggetto risulta richiesto in concessione dalla Società Autostrada Albenga-Garessio-Ceva.

Come si evidenzia dalla breve premessa, ragioni d'ordine finanziario e difficoltà legislative hanno finora vanificato gli sforzi ed impedito lo stanziamento da parte dello Stato dei fondi necessari per la realizzazione di un'opera indispensabile allo sviluppo del Piemonte sud-occidentale e del Ponente ligure. Le due aree limitrofe sono, sotto molti aspetti, tradizionalmente legate e tra di loro complementari.

All'interno di tale area è evidente l'isolamento del Cebano-Monregalese ed in particolare della Val Tanaro che, nonostante l'impegno delle comunità locali, rischia di rimanere emarginata in una realtà economica fortemente condizionata dalla impossibilità di potersi rapidamente inserire nei principali circuiti di traffico.

La direttrice Ceva-Garessio-Albenga, attualmente servita da una viabilità statale assolutamente inadeguata, presenta enormi difficoltà di percorrenza sia nel periodo estivo, a causa del rilevante flusso turistico alla ricerca di una alternativa al tratto appenninico della autostrada Torino-Savona e all'Autostrada dei Fiori ormai utilizzate oltre il limite delle loro capacità di traffico; sia nel periodo invernale, a causa della tortuosità e pendenza dei tracciati tanto da risultare oltremodo pericolosi.

Ne consegue, quindi, che il prospettato nuovo collegamento autostradale tra Ceva

ed Albenga, attraverso il colle S. Bernardo di Garessio, verrebbe a svolgere oltre ad una funzione di collegamento tra la A6 (Autostrada Torino-Savona) e la A10 (Autostrada dei Fiori) quella di alleggerimento del traffico su detti itinerari ed una riduzione dei tempi di percorrenza.

È urgente quindi provvedere alla elaborazione del progetto di massima corredato dal piano finanziario e dalla documentazione necessaria per l'ottenimento dei pareri di cui alla legge n. 349 del 1986 per l'intero tronco autostradale Ceva-Garessio-Albenga.

Pur comprendendo le difficoltà da parte dello Stato nel reperire i fondi necessari per tale investimento, non si ritiene ulteriormente procrastinabile la realizzazione dell'opera, anche per tratte funzionali, una volta conclusi gli *iter* approvativi.

Per favorire la realizzazione del progetto è auspicabile il coinvolgimento delle Società autostradali sulle quali si innesta l'opera in argomento per l'importante contributo sia tecnico che finanziario che queste potrebbero apportare, nonchè per la possibilità di integrazione funzionale (eliminazione delle barriere per il pagamento dei pedaggi in corrispondenza delle interconnessioni) che porterebbe oltre a minori costi di gestione anche ad una più fluida utilizzazione particolarmente gradita all'utenza. Tale forma di partecipazione potrebbe avvenire mediante ingresso delle società predette - ed eventualmente dell'ANAS - nella compagine sociale della Società Autostrada Albenga-Garessio-Ceva.

Per tutto quanto sopra premesso si formula il seguente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE
—

Art. 1.

1. In deroga alle disposizioni di cui all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, ed all'articolo 18-*bis* del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, la Società Autostrada Albenga-Garessio-Ceva è autorizzata a realizzare l'autostrada Albenga-Garessio-Ceva, nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti e secondo le disposizioni previste dagli articoli 1 e 2 della legge 12 agosto 1982, n. 531.

Art. 2.

1. Il Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, per consentire la programmazione dell'intervento, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili, sentite le regioni ed il consiglio di amministrazione dell'ANAS, dispone l'elaborazione del piano di attuazione secondo quanto previsto dal piano decennale della viabilità di grande comunicazione.

2. I benefici previsti dalla presente legge potranno essere ottenuti dalla Società Autostrada Albenga-Garessio-Ceva dopo che la stessa avrà deliberato un aumento di capitale sociale che potrà essere interamente sottoscritto dalle Società concessionarie delle autostrade interconnesse con il tronco autostradale di cui all'articolo 1, entro i sei mesi successivi a tale provvedimento.

3. L'aumento di capitale di cui al comma 2 dovrà essere tale da consentire alle Società concessionarie di detenere almeno il 51 per cento del capitale della Società Autostrada Albenga-Garessio-Ceva.

Art. 3.

1. La Società concessionaria avrà per scopo sociale:

a) la costruzione e l'esercizio dell'autostrada che le verrà assentita in concessione a norma di specifica disposizione di legge;

b) l'acquisizione di partecipazioni azionarie in società concessionarie di infrastrutture autostradali o di trafori a pedaggio, a condizione che sussista per esse l'equilibrio economico di gestione, da conseguirsi anche attraverso proroghe del periodo di concessione, adeguamenti straordinari del livello tariffario ed eventuali apporti finanziari dello Stato;

c) lo svolgimento, in Italia ed all'estero, di attività di studio, di consulenza, di assistenza tecnica o di progettazione in campo stradale per conto di terzi e la partecipazione in enti aventi fini analoghi.

2. In caso di scioglimento della Società per conseguimento dello scopo sociale o per qualsiasi altra causa, dovrà essere devoluta, con apposita norma statutaria, al bilancio dello Stato, oltre a tutte le attività reversibili, la quota non utilizzata dell'accantonamento finanziario.

Art. 4.

1. Quando, a seguito delle predette operazioni, il pacchetto azionario della Società Autostrada Albenga-Garessio-Ceva risulterà almeno per il 51 per cento in possesso di enti pubblici territoriali, camere di commercio, casse di risparmio, istituti di credito di diritto pubblico, società a prevalente capitale pubblico, l'ANAS è autorizzata a stipulare con la Società Autostrada Albenga-Garessio-Ceva una apposita convenzione che dovrà prevedere:

a) la redazione del progetto esecutivo della intera opera da realizzare, anche per lotti funzionali;

b) la redazione del piano finanziario generale e per lotti funzionali;

c) l'impegno della concessionaria a realizzare, anche per singoli lotti funzionali, in deroga agli articoli 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e 18-*bis* del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, le opere previste nei limiti del piano finanziario all'uopo predisposto e con l'erogazione di contributi a carico dello Stato.

2. L'onere complessivo, relativo alle opere previste dalla presente legge, valutato in lire 1.200 miliardi, è suddiviso nei seguenti lotti funzionali: lire 400 miliardi per il tronco autostradale Ceva-Garessio, di chilometri 21,4; lire 450 miliardi per il tronco autostradale Garessio-Erli, di chilometri 13,9; lire 350 miliardi per il tronco autostradale Erli-Leca, di chilometri 10,7. Per la realizzazione del tronco autostradale Ceva-Garessio, di cui viene riconosciuta la priorità, è concesso un contributo dello Stato nel triennio 1992-1994 di lire 180 miliardi così ripartito: lire 30 miliardi nell'esercizio 1992; lire 50 miliardi nell'esercizio 1993; lire 100 miliardi nell'esercizio 1994.

3. All'onere, relativo al contributo dello Stato previsto dal comma 2, si provvede parzialmente utilizzando le disponibilità dei capitoli nei quali affluiscono le risorse di cui all'articolo 26 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, come modificato dall'articolo 3 della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Art. 5.

1. Sull'autostrada Albenga-Garessio-Ceva con decorrenza dalla sua entrata in esercizio, anche per singoli lotti funzionali, verranno applicate tariffe rapportate all'investimento e comunque non inferiori a quelle previste dal sistema tariffario in vigore sulla rete gestita dalla Società Autostrade S.p.A.