

(N. 1813)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Senatore CEMMI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 DICEMBRE 1956

Classificazione tra le strade statali della strada provinciale « Mandolossa-Corna » e autorizzazione alla spesa di lire 850 milioni per la sistemazione della stessa.

ONOREVOLI SENATORI. — La strada provinciale Mandolossa-Corna, in provincia di Brescia (detta anche strada Sebina, perchè corre in gran parte lungo la sponda orientale del lago d'Iseo o Sebino) si dirama dalla statale n. 11, Padana Superiore, in località Mandolossa, in Comune di Brescia e si innesta, dopo un percorso di 49 chilometri, nella strada statale n. 42 del Tonale e della Mendola.

Le caratteristiche della rotabile in oggetto sono tali da classificarla, senza possibilità di dubbio, fra le strade statali. Su questo dato di fatto esiste una completa identità di vedute anche da parte degli organi della Amministrazione statale competente.

Difatti, la provinciale Mandolossa-Corna, oltre a collegare le due importanti arterie statali n. 11 Padana Superiore e n. 42 del Tonale e della Mendola, serve una popolazione di circa 150 mila abitanti; alimenta importanti zone e complessi industriali, minerari, turistici, climatici (quali, ad esempio le Ferriere Ilva, le Ferriere Tassara, le Miniere Ferromin, Ilva, Falk, le centrali e gli impianti idroelettrici Edison, Soc. Elettrica Bresciana, Azienda elet-

trica Municipale di Milano, gli stabilimenti Chimici Ledoga, Sefe, Elettrografite, i cotonifici Olcese, le stazioni di soggiorno, turismo e cura d'Iseo, Darfo-Boario Terme, Edolo, Ponte di Legno ecc.); collega le due provincie di Brescia e di Bergamo e quindi le stesse con la regione Trentino Alto Adige e col Brennero.

Essa è l'unica rotabile tra il capoluogo e tutto il restante territorio della Provincia di Brescia, il Lago d'Iseo e la Valle Camonica.

Alcuni dati serviranno a meglio illustrare la importanza sempre crescente della strada in parola. Il numero giornaliero di automezzi-tipo che l'hanno percorsa nel 1950 è stato di 2.867; le tonnellate merci trasportate giornalmente nello stesso anno furono 3.581. Nel 1955 i due dati sopra riportati sono aumentati rispettivamente a 3.643 macchine e a ben 6.126 tonnellate. La strada è percorsa da un traffico superiore a quello della stessa S.S. n. 42 del Tonale e della Mendola, sulla quale nel 1950 hanno transitato giornalmente 2.831 autoveicoli-tipo e 3.510 tonnellate merci. Mancano ancora per questa statale i dati del traffico per il decorso 1955: ma si ha ragione di ritenere

che il rapporto sia oggi ancora più favorevole alla provinciale in questione.

La Mandolossa-Corna ha uno sviluppo per la maggior parte agevole, comodo, che non presenta alcuna difficoltà o pericolosità. Ma, per circa 3 chilometri è ricavata « in capanna », a sbalzo sulla sponda orientale del lago d'Iseo, da roccia calcarea fessurata in strati molto inclinati, a volte verticali, alternati a strati argillosi e terrosi. Negli ultimi anni, anche in seguito alle frequenti alluvioni, lo stato della roccia è andato progressivamente peggiorando con impressionanti, generali sfaldature e distacchi di rocce e sassi; cosicchè nel giro di meno che 10 anni, la strada fu interrotta ben tre volte da grosse frane che hanno distrutto in punti diversi il piano stradale e demolito le opere d'arte a sbalzo sul lago. L'ultima di tali frane si è verificata il 6 ottobre 1956.

L'amministrazione provinciale di Brescia, consapevole dell'importanza vitale della strada, ha sempre provveduto con notevole solerzia, non solo alla manutenzione della medesima, che nulla lascia a desiderare, ma anche al suo progressivo miglioramento, allargandola per gran parte del suo sviluppo, costruendo muri, arcate, ponti demoliti da alluvioni e frane, deviazioni fuori abitato, spendendo per questa sola strada una notevole parte delle somme stanziare in bilancio per tutta la rete provinciale. Nel tratto in roccia sul lago d'Iseo ha costantemente provveduto alla diuturna sorveglianza e alla continua pulitura delle pareti sovrastanti a picco dai massi in movimento incumbenti sull'arteria, praticando profonde iniezioni di cemento, rivelatesi purtroppo inutili o quasi; ed ha sempre riattivato con la massima sollecitudine e sempre migliorandolo il traffico ogni qualvolta veniva interrotto dagli eventi naturali.

Ma dopo l'ultima interruzione la situazione si è rivelata di una gravità insospettata e veramente eccezionale.

L'amministrazione provinciale, senza perdere un'ora di tempo, si accinse a riparare il danno prodotto dalla frana, facendo eseguire preventivamente i necessari sopralluoghi agli organi competenti.

Questi esami condotti soprattutto sulle pareti rocciose perpendicolari nelle quali è sca-

vata la strada, condussero alla formale dichiarazione di pericolosità per circa tre chilometri della strada medesima, con il conseguente assoluto divieto di ripristinare il transito e con la ovvia necessità di studiare un'altra adeguata soluzione radicale.

Furono eseguiti ulteriori rilievi sia dall'amministrazione dei Lavori Pubblici, sia ad iniziativa dell'amministrazione provinciale da parte di illustri competenti in materia, in collaborazione con gli organi dello Stato; tutti concordarono purtroppo nel riconfermare la grave pericolosità e la intransitabilità della rotabile e nel concludere che l'unica soluzione possibile è quella di deviare il traffico in galleria, in corrispondenza del tratto pericoloso, per una lunghezza di circa tre chilometri.

L'amministrazione provinciale ha provveduto a tempo di primato, a mezzo dei suoi tecnici, a redigere il relativo progetto, dal quale risulta che il costo dell'opera ammonta a 850 milioni.

Date le caratteristiche chiaramente « statali » della strada in parola pare indubbio che le opere debbano essere eseguite a carico dello Stato. E, d'altra parte, non è pensabile che l'amministrazione provinciale possa accollarsi una spesa di tale entità, per di più non di sua sostanziale competenza.

Comunque non è neppure lontanamente ipotizzabile che una strada di tale importanza rimanga chiusa al traffico in attesa di soluzioni che potrebbero venire nel quadro della legge generale sulla statizzazione delle strade provinciali, attualmente in elaborazione.

Si pensi che circa 130 mila persone sono tagliate completamente fuori dal resto della Provincia; popolazioni, per giunta in gran parte povere perchè di alta montagna e in grave situazione di disagio anche in regime di comunicazioni normali. Si pensi che, oggi, per raggiungere il capoluogo e ritornare in sede, si allunga il percorso, su strade tortuose strette e accidentate, di oltre 60 chilometri, dovendosi spingere fino a pochi chilometri da Bergamo, sulla strada statale n. 42 per poi rientrare nella rete provinciale Bergamasca e Bresciana e raggiungere l'autostrada Milano-Bergamo-Brescia.

Se si calcola il costo di marcia di una vettura per 60 chilometri e lo si moltiplica per il numero degli automezzi che percorrono giornalmente la strada in parola (3.643) è facile dedurre che il danno alla popolazione è, solo per il maggior percorso, di molti milioni al giorno. Aggiungasi il danno incalcolabile, palese ed occulto, che dalla lamentata interruzione deriva a tutta la vita provinciale: economica, sociale, burocratica, turistica; si consideri che sia il turismo (unica fonte di benessere per le zone alte, e per le stazioni di cura, soggiorno e turismo) sia le altre attività produttive sono quasi totalmente condizionati dalla efficienza della rotabile in questione; si pen-

si che la medesima è l'unica arteria di collegamento di tutta una vastissima regione con il suo naturale entroterra e il problema risulterà di una così evidente, eccezionale gravità da doversi valutare, senza retorica amplificativa, alla stregua di un fenomeno di emergenza, paragonabile ad una delle purtroppo frequenti pubbliche calamità alle quali lo Stato non si è mai rifiutato di porre rimedio, ricorrendo anche a provvedimenti urgentissimi di carattere straordinario.

Si confida perciò che il Senato vorrà apprezzare i motivi che giustificano il presente disegno di legge, approvandolo con la massima celerità.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

La strada provinciale « Mandolossa-Corna » è classificata tra le strade statali, con la denominazione di « Strada Statale n. 11-bis del Sebino e della Valle Camonica ».

Art. 2.

Per la sistemazione di detta strada è autorizzata la spesa di 850 milioni dei quali 150 milioni a carico dell'esercizio finanziario 1956-57 e 700 milioni a carico dell'esercizio finanziario 1957-58.

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge.