

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1373

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CAPARINI, CÈ

Disposizioni per la realizzazione dell'asse viario
fra la Valle Camonica e la Val Trompia

Presentata il 18 luglio 2001

ONOREVOLI COLLEGHI! — La strada statale n. 42 e la strada statale n. 510 sono l'unico asse viario della Valle Camonica, consentono il collegamento con il capoluogo di provincia, Brescia, e costituiscono la più importante infrastruttura per il traffico svolgendo molteplici funzioni: quella di arteria di grande comunicazione, di collegamento con la regione Trentino-Alto Adige attraverso il passo del Tonale e di collegamento con la Valtellina attraverso il passo dell'Aprica. Essendo rimaste le caratteristiche originarie, emerge in tutta evidenza l'assoluta inadeguatezza dell'attuale sede stradale che, in molti tratti, è divenuta causa di gravi e frequenti incidenti mortali. Gli interventi di ammodernamento in corso d'opera non saranno sufficienti a supplire alle enormi carenze attuali. La necessità di collegare la Valle Camonica e il Sebino alla Val Trompia risponde ad una esigenza rimasta inascol-

tata per decine di anni. Infatti, il territorio in questione annovera più di 3.000.000 di metri quadrati di aree dismesse, un terzo di tutta la Lombardia, e l'intera area era stata inserita nell'obiettivo 5b del regolamento (CEE) n. 2052/88 del Consiglio, ora sostituito dal regolamento (CE) n. 1260/1999. Con la crisi del settore metallurgico hanno chiuso grandi insediamenti industriali, come la Union Carbide UCAR di Forno d'Allione, la Sidercamuna di Berzo, la Banzato di Darfo, la Ols del gruppo Ferotti a Pisogne, lasciando alla valle il primato della disoccupazione nella provincia. Dall'altro lato, la Val Trompia, pur subendo anch'essa la congiuntura negativa, continua ad offrire un panorama di prim'ordine per quanto riguarda la vitalità e la grande offerta in termini di opportunità di lavoro. La realizzazione di un collegamento tra queste due realtà che oggi, utilizzando l'esistente rete viaria, di-

stano più di tre ore, consentirebbe un ulteriore sbocco a nord-est per l'area in questione considerando la futura realizzazione del collegamento tra Val Trompia e la A4 Milano-Venezia.

Le soluzioni sino ad oggi identificate sono: 1) collegamento tra Inzino e Pisogne, con la realizzazione di una galleria sotto il Monte Guglielmo, per una lunghezza complessiva di circa 12 chilometri ed un costo preventivato di 225 miliardi di lire; 2) collegamento tra Inzino e Sales Marasino, con la realizzazione di una galleria sotto il Monte Almanà, della lunghezza di 5 chilometri ed un costo stimato di 90 miliardi di lire; 3) collegamento tra Gombio e Sulzano utilizzando il tronco di strada esistente tra Ponte Zanano e Gombio, per continuare sotto il Monte Castellino collegandosi al tracciato ammodernato della strada statale 510 in corrispondenza delle frazioni di Tassano e Martinago del comune di Sulzano. In tale caso la lunghezza sarebbe di circa 3,2 chilometri per un costo preventivato di 50 miliardi di lire. Quest'ultima soluzione prospettata presenta evidenti vantaggi rispetto alle precedenti: costi e tempi di realizzazione sensibilmente ridotti, basso impatto ambientale e *bypass* dell'abitato del comune di Gardone Val Trompia, già pesantemente penalizzato dal traffico attuale. Inoltre, in questo caso sarebbe possibile collegare alla Val Trompia non solo la Valle Camonica, ma anche la zona di Iseo e della Franciacorta. A valle di Ponte Zanano sarà

possibile effettuare il collegamento con la nuova superstrada della Val Trompia i cui lavori risultano approvati e di prossima realizzazione.

L'impegno economico per procedere ad una sistemazione del sistema viario della Valle Camonica garantendo uno sbocco sulla Val Trompia è cospicuo. Sarebbe illusorio pensare di pervenire ad una soluzione accettabile con i tempi e le risorse impiegate nei passati decenni dall'Ente nazionale per le strade (ANAS). È chiaro che un problema di tale dimensione non può essere risolto esclusivamente all'interno dei piani annuale o triennale per la grande viabilità. Bisogna quindi predisporre iniziative e strumenti che siano in grado di assicurare l'adeguamento e l'ammodernamento dell'importante arteria in un periodo ragionevole, ma contenuto nei tempi tecnici necessari. Si richiede per queste finalità un apposito provvedimento legislativo allo scopo di reperire nuove risorse finanziarie e anche di adottare norme capaci di accelerare l'*iter* della progettazione, dell'approvazione e dell'appalto delle opere.

La presente proposta di legge intende, pertanto, mettere a disposizione dell'ANAS gli strumenti e le risorse necessari per una organica programmazione degli interventi diretti a definire, in tempi certi, un problema prioritario per una vasta area della provincia di Brescia e per il definitivo completamento della direttrice della Valle Camonica.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. Al fine di procedere al collegamento viario tra la Valle Camonica e la Val Trompia, nella provincia di Brescia, l'Ente nazionale per le strade (ANAS) è autorizzato ad effettuare la progettazione e l'esecuzione dei lavori, nel rispetto della legislazione vigente in materia di lavori pubblici.

ART. 2.

(Procedure).

1. Ai fini di cui all'articolo 1, l'ANAS, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, predispone la progettazione definitiva.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha facoltà di convocare una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383.

3. Entro il termine di cui al comma 1, deve, altresì, essere redatto ed approvato il piano finanziario generale articolato per i singoli settori di spesa e di intervento.

4. Entro quattro mesi dalla data di approvazione del progetto definitivo di cui al comma 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti bandisce la gara di appalto per l'affidamento dei lavori, sulla base del progetto esecutivo predisposto a cura dell'ANAS.

ART. 3.

(Disposizioni finanziarie).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 120 miliardi per l'anno 2001, si provvede me-

dianete corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

2. Le somme non impegnate nell'esercizio di competenza possono essere impegnate negli esercizi successivi.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 4.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

