

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

37.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 DICEMBRE 1978**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CASTIGLIONE

**INDICE**

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Autorizzazione della spesa per l'esecuzione di opere paravalanghe sulle pendici montane nella zona del valico di confine nazionale in comune di Brennero in provincia di Bolzano (2472) . . . . .	515
PRESIDENTE, <i>Relatore</i> . . . . .	515, 518, 519
CASTOLDI . . . . .	517, 519
DE CARNERI . . . . .	517
PADULA, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	518

**La seduta comincia alle 10,10.**

SOBRERO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa per l'esecuzione di opere paravalanghe sulle pendici montane nella zona del valico di confine nazionale in comune di Brennero in provincia di Bolzano (2472).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa per l'esecu-

zione di opere paravalanghe sulle pendici montane nella zona del valico di confine nazionale in comune di Brennero in provincia di Bolzano ».

Illustrando, in qualità di relatore, il provvedimento di legge, devo dire innanzitutto che l'intervento in questo previsto trova la sua motivazione nel fatto che, negli ultimi anni, si sono più volte verificate interruzioni delle reti stradale, autostradale e ferroviaria, nella zona del valico di confine nazionale in comune di Brennero, a causa di continue cadute di valanghe e slavine, alcune delle quali di gravità tale da determinare anche delle vittime.

Ciò che particolarmente rende necessario l'intervento in questione è l'insieme delle conseguenze che si verificano, in tali circostanze, in ordine ai traffici commerciali ed ai flussi turistici: si hanno, infatti, notevoli danni che si ripercuotono sugli uni e sugli altri. La relazione che accompagna il disegno di legge riporta, ad esempio, che in occasione di un'interruzione del transito per tre giorni, durante l'inverno 1976-77, gli autotreni in sosta forzata furono circa 4 mila, e il danno relativo ai traffici commerciali venne valutato in circa 200 mila lire giornaliere per ciascuno di questi autotreni. Pertanto, le opere protettive da realizzar-

si permetteranno, una volta eseguite, un risparmio tale rispetto agli attuali danni finanziari, da ripagare ampiamente la spesa che esse oggi comportano.

A proposito di queste opere, va osservato che la relativa competenza resta all'autorità statale: infatti, l'articolo 19, lettera g) del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, sulle norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino-Alto Adige in materia di urbanistica e di opere pubbliche, sanziona, tra l'altro, che « resta ferma la competenza degli organi statali su opere di prevenzione e soccorso per calamità pubbliche relative alle materie di cui alle lettere precedenti »: ora, risultano incluse sotto la lettera a) le strade statali, sotto la b) le autostrade, sotto la c) le ferrovie statali, e sotto la d) i lavori pubblici concernenti i servizi statali.

La zona in cui si deve intervenire, in quanto considerata pericolosa, si sviluppa dal chilometro 518,600 della strada statale 12 (sbocco del Rio del Cambio-Pofamibach, affluente di destra dell'Isarco) al chilometro 523,500 della strada statale medesima (confine di Stato con l'Austria), e cioè per un'estensione di quasi 5 chilometri.

Le opere da eseguire consistono in una serie di barriere metalliche antivalanga, da collocare lungo le pendici montane, allo scopo di bloccare la caduta delle valanghe nei periodi di maggior innevamento.

Attese le particolari caratteristiche della zona, e l'impossibilità di eseguire i lavori durante l'inverno, si prevede di portare avanti le opere necessarie nelle estati degli anni 1979 e 1980.

Per quanto concerne la rete ferroviaria, si tratta di operare interventi di protezione in galleria, per garantire il normale espletamento del servizio.

Soffermandomi ora sul testo proposto, ricordo che l'articolo 1 prevede l'autorizzazione di spesa di 12 milioni per l'esecuzione, a cura ed a totale carico dello Stato, delle opere paravalanghe di cui ho detto, a salvaguardia dell'impianto dogana-

le, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie e degli abitati, nonché di altre opere di difesa dalle cadute di valanghe mediante deviazione in galleria della linea ferroviaria Verona-Brennero, tra le progressive 228,400 e 229,202, in comune di Brennero.

Al medesimo articolo si stabilisce, inoltre, che l'approvazione dei progetti per l'esecuzione di tali lavori equivale a dichiarazione di pubblica utilità, e che le relative opere sono considerate indifferibili ed urgenti, ai sensi e per gli effetti degli articoli 71 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359 e dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1. Infine, trattandosi di lavori da eseguirsi in zona di confine, in cui sussistono servitù militari, si prevede che i progetti relativi alle opere da effettuarsi devono ottenere il nulla osta del comandante militare territoriale competente.

All'articolo 2 si stabilisce, sempre ai fini di accelerare i lavori, la facoltà, per il provveditore alle opere pubbliche per il Trentino-Alto Adige, di stipulare apposita convenzione con la provincia autonoma di Bolzano sia per la progettazione delle opere in questione, sia per l'esecuzione di tutti i lavori - o di parte di essi - previsti all'articolo 1: resta però ferma la competenza degli organi del nostro Ministero circa la direzione dei lavori. In proposito, onde evitare successivi interventi della Corte dei conti, nel medesimo articolo si è ritenuto opportuno prevedere che nella convenzione eventualmente stipulata sia fissata una somma da riconoscersi alla provincia a titolo di rimborso spese: si tratta di una disposizione assolutamente necessaria, dal momento che in passato si è verificato che la Corte dei conti, in assenza di una specifica normativa al riguardo, non ha creduto di dover riconoscere questa quota all'ente convenzionato per la progettazione e l'esecuzione di opere.

Per quel che concerne, poi, l'effettuazione dei lavori di costruzione delle deviazioni in galleria della linea ferroviaria Verona-Brennero, nei tratti summenzionati, si stabilisce che ad essi provvede diretta-

mente l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda la spesa, l'articolo 3 prevede una suddivisione negli esercizi finanziari 1978, 1979 e 1980 in particolare in ragione di 2.000 milioni nell'anno 1978, 4.500 milioni nell'anno 1979 e 3.000 milioni nell'anno 1980 per le opere stradali, mentre per le opere di difesa delle ferrovie sono previsti 500 milioni per il 1978 e 2.000 milioni per il 1979.

Infine, l'articolo 4 prevede la necessaria iscrizione in bilancio delle spese relative agli anni 1978 e 1979 facendo riferimento al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per gli anni medesimi. Questi, sinteticamente, sono gli elementi che accompagnano il giudizio sul disegno di legge n. 2472.

Concludo sottolineando come l'urgenza delle opere sia da ritenersi certa ed indubitabile soprattutto in relazione agli inconvenienti che si sono determinati. Né va trascurato il fatto che la spesa prevista sia da ritenersi assai esigua in relazione ai danni provocati dalle slavine, soprattutto per quanto riguarda l'autostrada. Il disegno di legge quindi merita, a mio avviso, rapida approvazione.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

de CARNERI. Come deputato del Trentino-Alto Adige evidentemente sono interessato a seguire l'*iter* di questa legge, che è una legge importante per l'economia di quella regione, economia per buona parte orientata verso il nord per quanto riguarda gli scambi di merci e il traffico turistico: mi riferisco in particolare all'Austria ed ai *Länder* più meridionali della Repubblica federale tedesca.

Corrisponde a realtà il fatto che il sistema di comunicazioni che passa attraverso la valle dell'Isonzo sia estremamente vulnerabile, perché in questa valle angusta ed esposta a valanghe corrono autostrada, strada statale e ferrovia. Più di una volta si è verificato che una grossa valanga abbia interrotto tutte e tre queste vie di comunicazione bloccando gli scambi con il centro Europa.

Mi pare che il disegno di legge preveda un sistema organico di interventi di prevenzione e quindi non sia un provvedimento tampone, ma abbia una sua logica. Anche per quanto riguarda i rapporti, sempre delicati, con la provincia di Bolzano credo che non possano essere sollevate contestazioni in ordine alla competenza dello Stato ad intervenire a riguardo. D'altra parte, se ci fossero stati dei rilievi, la provincia di Bolzano, che segue con grande attenzione e per mezzo di uffici competenti tutti i provvedimenti che riguardano il proprio territorio, li avrebbe sollevati tempestivamente. Inoltre va rilevato come una forma di accordo sia stata prevista dal testo quando si dice che il provveditore alle opere pubbliche per il Trentino-Alto Adige ha facoltà di stipulare apposita convenzione con la provincia autonoma di Bolzano per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione di parte o di tutti i lavori.

In conclusione, ritengo che questa autorizzazione di spesa per l'esecuzione di opere paravalanghe sia utile, urgente e risponda anche alle richieste sempre più pressanti provenienti dalla Germania federale e dall'Austria a causa dei pericoli che incombono sull'importantissima via di comunicazione costituita dal passo del Brennero. Sono dunque soddisfatto che questa legge sia stata sollecitamente portata all'attenzione della Commissione competente ed auspico una sua approvazione.

CASTOLDI. Il gruppo comunista riconosce la necessità dell'iniziativa poc'anzi illustrata dal collega de Carneri, perché riconosce l'esistenza di una comprovata pericolosità per le tre linee di comunicazione che corrono nella vallata, nonché di ripetute interruzioni del traffico che in questi anni hanno provocato consistenti danni alla nostra economia. Ci sia consentito, però, un rilievo di forma. Voglio dire che ancora una volta ci troviamo di fronte ad un provvedimento che non può essere considerato tampone, per quanto attiene alla localizzazione specifica, ma che pur tuttavia è un provvedimento di emergenza non inserito in un disegno

complessivo riguardante la questione generale della difesa dalle valanghe nel nostro paese.

L'Italia è il paese delle frane, l'abbiamo detto molte volte e l'abbiamo sentito ripetere molte volte; questo è inevitabile sotto il profilo naturale in quanto si tratta di un paese con grosse estensioni di superficie montana; ma meno inevitabile è la mancanza di un piano complessivo di interventi che affronti un problema che si ripropone con la stessa drammaticità ogni anno.

Chiedo dunque al sottosegretario Padula quali siano le intenzioni del Governo rispetto alla soluzione di un problema che non è soltanto del Brennero, ma riguarda tutti i collegamenti alpini con l'Europa ed anche i collegamenti tra regione e regione del nostro paese. E chiedo soprattutto come sia possibile collegare un disegno che affronta il problema delle valanghe con il più generale piano della salvaguardia del suolo e con quel piano che verrà predisposto dalle ferrovie dello Stato, visto che all'interno dello stanziamento di 6.500 miliardi per i lavori delle ferrovie ne sono previsti ben 2.000 per la difesa delle linee ferrate da eventi franosi. In fondo, noi potremmo considerare questo provvedimento come anticipazione di interventi più complessi e massicci, ma il problema è di vedere come sia possibile armonizzare tra loro le disposizioni dei vari piani che ho citato.

Per quanto riguarda poi il merito del provvedimento, non ci paiono motivate le somme stanziare. Forse maggiori precisazioni in ordine alla congruità della cifra stessa, che è rilevante, potrebbero essere opportune per consentirci di esprimere un giudizio con estrema serenità. Desidero, perciò, chiedere al rappresentante del Governo conferma in ordine alla ripartizione degli stanziamenti tra il Ministero dei lavori pubblici e le ferrovie dello Stato; se, cioè, sia da intendersi che al primo spetti compiere le opere di paravalanghe propriamente dette ed alle seconde di impegnare gli stanziamenti per la deviazione in galleria del tratto citato nel disegno di legge al nostro esame.

Concludendo, ribadisco che noi non abbiamo nulla in contrario — anzi la apprezziamo — verso la decisione del Ministero di delegare l'esecuzione delle opere sopra citate all'ente locale, cioè alla provincia di Bolzano; desideriamo soltanto — e lo ripeto — alcuni chiarimenti da parte del Governo sull'intervento che si vuole porre in essere con il progetto di legge in discussione che, per altro, condividiamo nella sua sostanza.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Nella mia qualità di relatore, in sede di replica, desidero dire che condivido alcune osservazioni svolte dal collega Castoldi in ordine alla necessità di affrontare in modo organico i problemi inerenti alla prevenzione dei danni derivanti da frane e slavine; sarebbe opportuno, cioè, programmare le necessità ed i conseguenti interventi in base alle strutture esistenti.

Tale programmazione dovrebbe essere regolata da norme più specifiche delle attuali che consentano, sin dall'inizio, di verificare l'entità della spesa, il tipo di intervento e quanto deve essere fatto per proteggere le popolazioni e le cose da eventuali pericoli.

A conferma della necessità di una normativa più precisa, cito un esempio per tutti: nella mia regione, a Sella Mera, una valanga ha distrutto un albergo che faceva parte di un insediamento turistico, per la costruzione del quale non erano state svolte le previste indagini che avrebbero dovuto precedere la concessione delle licenze. Oggi è in corso un'inchiesta giudiziaria soltanto nei confronti del sindaco e non anche nei confronti di chi avrebbe dovuto compiere delle indagini preventive prima di dare il via alle costruzioni.

In sintesi, condivido l'opinione secondo la quale, per il futuro gli stanziamenti devono prevedere anche la predisposizione delle opportune difese.

**PADULA, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Desidero pregare il presidente, onorevole Castiglione, nella sua

qualità di relatore di voler specificare quali elementi egli ritiene necessario ed opportuno che il Governo fornisca alla Commissione in ordine alla ripartizione delle somme; non sono in grado, infatti, in questo momento di quantificare tale ripartizione, né di illustrare con quali criteri sia stata effettuata. Credo che si sia proceduto d'intesa con il Ministero dei trasporti, sulla base del fabbisogno complessivo.

Anch'io ritengo che sia necessaria una definizione dei parametri di sicurezza per le strade, le opere e le ferrovie che corrono in zone montagnose; tutto ciò, comunque, nulla toglie al provvedimento al nostro esame che fa riferimento, per risolverli, a fatti drammatici accaduti nel biennio 1973-1974 e che mi auguro venga approvato al più presto.

CASTOLDI. Dal momento che io per primo ho sollevato la questione della ripartizione degli stanziamenti, colgo l'occasione per precisare quali sono le notizie che ci interessano e per ringraziare preventivamente il Governo per quanto ci dirà in ordine a quelli.

In primo luogo, desidereremmo sapere se le somme destinate alle ferrovie dello Stato serviranno soltanto alla conduzione delle stesse. In secondo luogo, riteniamo che sia utile acquisire degli elementi conoscitivi sulle diverse componenti dei costi che hanno portato alla determinazione dello stanziamento di 9 miliardi e mezzo per la costruzione di opere di paravalanghe e per le altre vie di comunicazione. Penso che non sia difficile reperire questi dati, dal momento che sicuramente vi sarà

una relazione degli uffici periferici del Ministero, così come è stata elaborata una relazione sulle proprie esigenze da parte del Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. Nella mia qualità di relatore desidero far osservare che gli unici elementi di valutazione che ho avuto a disposizione sono quelli contenuti nella relazione al disegno di legge la quale riporta uno studio di massima condotto in merito alla materia ivi trattata, senza, per altro, indicare i criteri con i quali tale studio sia stato portato avanti.

Per questo motivo e dal momento che dobbiamo rinviare la discussione perché non è ancora pervenuto il parere dalla V Commissione bilancio, ribadisco la richiesta al Governo di fornire alla Commissione tutti i dati di cui è in possesso.

Vorrei pregare, altresì, i colleghi che volessero presentare emendamenti al disegno di legge al nostro esame che comportassero variazioni di spesa di farli pervenire al più presto alla presidenza della Commissione affinché vengano rimessi per il parere alla V Commissione bilancio.

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 10,40.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---