

(N. 1922)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **PIECHELE, SPAGNOLI, BENEDETTI, BRAITENBERG, RAFFEINER**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 MARZO 1957

Classificazione tra le strade statali della strada del Passo delle Palade.

ONOREVOLI SENATORI. — Fra le più importanti arterie della regione alpina d'Italia è certamente la strada Mantova-Molveno-Merano, formando essa la congiunzione diretta e indipendente della Valle Padana con la Valle Venosta, attraverso il bacino del Garda, il valico di Andalo (nel gruppo di Brenta), la Valle di Non ed il Passo delle Palade.

Il definitivo tracciato di massima da Torbole a Merano è stato a suo tempo approvato, su proposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con decreto ministeriale del 1927.

L'arteria comprende come tronco terminale la strada del Passo delle Palade, che ha inizio a Fondo, nell'Alta Val di Non, ove si stacca dalla strada statale n. 42 del Tonale e della Mendola; superato il Passo delle Palade (metri 1518) scende a Lana di Sopra, proseguendo per Merano per innestarsi nella strada statale n. 38 dello Stelvio.

L'importanza del tronco stradale da Fondo a Merano è stata riconosciuta a suo tempo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 1924 e dal Ministero dei lavori pubblici il quale, nello stesso anno, stabilì che la « strada delle Palade », al pari degli altri

tronchi dell'arteria Mantova-Molveno-Merano, dovesse essere considerata come strada nazionale a sensi dell'articolo 10 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* sui lavori pubblici.

La strada delle Palade possiede infatti in modo evidente tutte le caratteristiche richieste dal citato articolo per le strade statali.

Infatti la strada stessa è stata costruita a spese totali dello Stato, con le caratteristiche delle strade statali più importanti, a cura del Genio civile di Trento, negli anni 1936-39, ed è tuttora mantenuta dal Genio civile.

Trattasi di strada di larga carreggiata (larghezza metri 6, oltre a cunette, parapetti, paracarri e cigli, con maggiori allargamenti nelle curve), con curve ad ampio raggio (minimo metri 55), di ottimo tracciato planimetrico, con ampi piazzali di sosta e con pendenze regolarmente distribuite a livelletta costante (pendenza massima 6 per cento), che può ben definirsi un vero modello di strada di montagna.

È una bella strada anche dal punto di vista panoramico e rappresenta una arteria di comunicazione importantissima ai fini dell'ul-

teriore incremento del turismo nazionale ed internazionale, particolarmente per le provincie di Trento e Bolzano. Essa costituisce infatti la via più breve di comunicazione non soltanto fra Mantova e Merano, ma anche fra Milano e Merano, attraverso la Val Camonica e la Val di Sole, e così fra Brescia e Merano.

La strada purtroppo non è bitumata, è polverosa e in condizioni tali che, malgrado notevoli spese, non può essere mantenuta bene, specialmente d'estate, dato l'intenso traffico motorizzato, che non consente l'asfessamento del pietrisco.

Malgrado la strada sia stata costruita a totali spese dello Stato, per farne una strada

statale, e sia stata sempre mantenuta dallo Stato, però a quasi vent'anni dalla costruzione non è stata ancora formalmente classificata e data in consegna all'A.N.A.S.

Per conservare alla strada la sua funzione di moderno, comodo e rapido mezzo di comunicazione, e per renderla sempre più efficace mezzo per l'incremento del turismo, è necessario che la strada venga bitumata. A questo però sarà difficile arrivare se prima la strada non sarà classificata tra quelle statali.

I proponenti sono convinti che sussistano tutti i requisiti per la chiesta classificazione e perciò confidano nell'approvazione del disegno di legge.

## DISEGNO DI LEGGE

### *Articolo unico.*

La strada del Passo delle Palade (Fondo-Merano) dalla strada statale n. 42 alla strada statale n. 38 è classificata nella rete delle strade statali con il n. di 42-*bis* ed assume la denominazione di « strada del Passo delle Palade ».