III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3350

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MONTANARI SILVANO, PAJETTA GIANCARLO, CAVAZZINI, BUSETTO, SOLIANO, ROFFI, MONTANARI OTELLO, CLOCCHIATTI, RE GIUSEPPINA, LAJOLO, VENEGONI, ALBERGANTI, AUDISIO WALTER, DE GRADA

Presentata il 21 ottobre 1961

Costruzione di ponti stabili sul fiume Po

Onorevoli Colleghi! — I ponti stradali che attraversano il fiume Po dalla foce del Tanaro all'Adriatico sono 18. Per le loro caratteristiche essi debbono essere classificati in due gruppi:

1º) ponti stabili;

2º) ponti in chiatte.

I ponti stabili, costruiti o in costruzione sono 7: a Mezzanacorti (strada Milano-Genova); a Piacenza (Milano-Bologna); a Cremona (Padana inferiore); a Casalmaggiore (Parma-Brescia); a Borgoforte (in costruzione per la statale della Cisa); a Ostiglia (Modena-Brennero); a Pontelagoscuro (Bologna-Venezia).

Ben 11 sono dunque i ponti in chiatte, e precisamente: Pieve del Cairo, Spessa, Bosco Tosca, Nazzaro, Viadana, Guastalla, San Nicolò(a) San Benedetto, Sermide, Ficarolo,

Polesella. Nessuno di questi ponti in chiatte è di recente costruzione; sono passati alcuni decenni da quando le già allora evidenti e non procrastinabili esigenze del traffico e dei collegamenti spinsero gli Enti locali (Consorzi di comuni per i quattro ponti di Guastalla, Sermide, Ficarolo e Polesella, per i rimanenti le Amministrazioni provinciali) a sobbarcarsi l'onere sempre più gravoso degli impianti e della loro manutenzione. Se già nel passato quegli attraversamenti del Po erano ritenuti necessari, è cosa ovvia constatare quanto ben più grande e vitale sia diventata la loro importanza in seguito alla recente impetuosa espansione della motorizzazione, al moltiplicarsi degli scambi e dei traffici anche di carattere internazionale.

Quando gli enti costruttori di quei ponti in chiatte scelsero, ed ancor oggi scelgono, tale soluzione di ripiego, essi lo fecero unicamente per ragioni di bilancio. Infatti la soluzione tecnica fornita dalla chiatte presenta da un lato dei gravi difetti, dall'altro delle permanenti limitazioni al traffico attuale. Tali ponti cessano di funzionare, anche per molti giorni, durante le piene che sorpassino una predeterminata «quota di scioglimento» e durante

⁽a) Il ponte di San Nicolò, interamente distrutto durante l'ultima guerra, non è stato ancora ricostruito benché la provincia di Mantova, che ne aveva la proprietà e la gestione, abbia svolto le pratiche del caso presso gli uffici del competente Provveditorato delle opere pubbliche di Venezia.

III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

i ghiacci invernali. Non può essere del tutto escluso il pericolo di una rottura dell'ancoraggio di alcune o di molte barche con conseguenze drammatiche facilmente immaginabili. E questa non è una semplice ipotesi. Il 25 aprile di questo anno alle ore 7,15 il ponte di Sermide, sotto la violenza delle acque del fiume in piena e di una massa enorme di detriti, cedeva di schianto e si spezzava in tre tronconi. Al momento dello schianto di trovavano in mezzo al ponte, oltre all'addetto ai biglietti (il transito è a pedaggio), un carrettiere con relativo carretto e cavallo, due bambini, due motociclisti, il capo pontiere e altre sette persone. Pochi istanti prima erano transitati una autocorriera carica di passeggeri della linea Sermide-Castelnuovo-Finale Emilia-Bologna e un autotreno a pieno carico. Mentre il pontiere, il bigliettario, i due ragazzini e i motociclisti riuscivano a portarsi sul pezzo di ponte rimasto ancorato alla riva Sermide e quindi a mettersi in salvo, le sette persone venivano trascinate per alcuni chilometri tra i gorghi minacciosi e il salvataggio molto movimentato e drammatico poteva avvenire per il provvidenziale intervento di un mototraghetto. Il carrettiere si salvava per il fortunato arenamento delle chiatte sulle quali era immobilizzato.

Vi sono poi le brevi interruzioni quotidiane determinate dalla navigazione fluviale. Tale inconveniente ha assunto di anno in anno proporzioni sempre più vistose, non tanto perchè il Magistrato del Po abbia nel 1957 con circolare n. 1060 del 27 marzo 1960 richiamato l'obbligo assoluto (previsto dalla legge n. 1959 dell'11 luglio 1913), da parte del personale addetto, di effettuare l'apertura del ponte per lasciar passare i natanti con le modalità richieste dai naviganti in qualunque momento durante le 24 ore di ogni giorno per tutti i giorni dell'anno, quanto in realtà a causa del crescente e sempre più rapido aumento della navigazione fluviale. Un esempio può servire: se si considerano i ponti di Polesella, Ficarolo e Sermide in data non recente, e cioè nel 1956, essi furono aperti 1600 volte per lasciar passare le sole bettoline della raffineria di petrolio di Mantova; ciò ha significato 135 aperture al mese, quattro o cinque aperture al giorno per un totale di almeno due ore su ventiquattro di interruzione del traffico. Non di rado accade a migliaia di operai, impiegati e studenti di giungere sul posto di lavoro e alle scuole con mezz ora e più di ritardo ed il danno conseguente non ha bisogno di essere illustrato.

Quanto poi alle permanenti limitazioni del traffico esse sono:

1º) limitazione di portata ai veicoli transitanti, fissata normalmente al peso massimo (tara più merce) di 80 quintali, e solo in qualche caso il peso ammesso viene portato a 120 quintali (San Benedetto) oppure a 150 quintali (Borgoforte e Viadana);

2º) Riduzione al minimo della velocità di tutti i veicoli e divieto assoluto di incrocio dei mezzi pesanti.

Le Amministrazioni locali da tempo hanno compreso quanto sia necessaria e urgente la costruzione di ponti stabili e già il 9 marzo del 1958, per iniziativa dell'Amministrazione provinciale di Mantova e della Camera di commercio, venne tenuto in quella città un convegno con la partecipazione di tutte le province e i comuni interessati allo scopo di sollecitare l'intervento dello Stato ritenuto da tutti indispensabile e risolutore. Più di recente, nei mesi e nelle settimane scorse, sono stati tenuti dei convegni intercomunali a Viadana, Sermide, e Castelmassa. Quando si valuti infatti l'importanza interregionale, ed anche nazionale delle opere da compiere ed insieme l'impegno finanziario ad esse afferente, quando ancora si tengano presenti le possibilità di bilancio di quegli enti locali, non può esservi dubbio alcuno sul fatto che, solo lo Stato può provvedere al finanziamento ed alla esecuzione dei lavori. La presente proposta tende appunto a dare una sollecita e radicale soluzione al problema in esame, prospettando l'assunzione totale da parte dello Stato, e per esso del competente Ministero, quello dei lavori pubblici, della esecuzione delle opere e del loro finanziamento.

Gli Enti locali non sono più in grado di assumere impegni per una consistente partecipazione alle spese occorrenti per la costruzione di ponti stabili, e d'altra parte tutte le strade sulle quali essi dovranno essere costruiti sono destinate, prima o poi, ad essere classificate fra quelle statali.

Infine, gli stanziamenti da noi formulati con precisione nell'articolo 2 di questa proposta, sono stati tratti da uno studio fatto nel 1958 dall'ingegnere capo dell'Amministrazione provinciale di Mantova.

La discussione, che noi ci auguriamo possa essere sollecita e costruttiva, potrà certamente aggiornarli e correggerli, qualora ve ne fosse bisogno, in base alle esperienze più recenti.

III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici provvede alla costruzione di ponti stabili sul fiume Po congiungenti strade statali o provinciali anche in deroga alla classificazione prevista dagli articoli 2 e 4 della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

Il piano di costruzione deve prevedere la sostituzione degli undici ponti in chiatte esistenti, situati nelle seguenti località: Polesella, Ficarolo, Sermide, San Benedetto, San Nicolò, Guastalla, Viadana, Nazzaro, Bosco Tosca, Spessa, Pieve del Cairo.

ART. 2.

Per l'attuazione delle opere di cui all'articolo 1 è autorizzata la spesa complessiva di lire 7 miliardi 360 milioni che verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in quattro esercizi finanziari a partire dal 1961-62 in ragione di:

lire 1.360 milioni per l'esercizio finanziario 1961-62;

lire 2.000 milioni per l'esercizio finanziario 1962-63;

lire 2.000 milioni per l'esercizio finanziario 1963-64;

lire 2.000 milioni per l'esercizio finanziario 1964-65.

ART. 3.

Alla copertura dell'onere di lire 1.360 milioni, afferente all'esercizio finanziario 1961-62, ai sensi dell'articolo precedente, si provvederà con riduzione del fondo istituito, per l'esercizio medesimo, nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministero del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 4.

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