CAMERA DEI DEPUTATI

N. 4116

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(SULLO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
(LA MALFA)

COL MINISTRO DELL'INTERNO
(TAVIANI)

E COL MINISTRO DEL TESORO
(TREMELLONI)

Provvedimenti per agevolare la libera navigazione sul fiume Po mediante divieto di costruzione di ponti di chiatte e costruzione di ponti stabili in sostituzione degli attuali ponti di chiatte

Seduta dell'11 settembre 1962

ONOREVOLI COLLEGHI! - Esistono attualmente, nella provincia di Mantova, Pavia e Rovigo, per valicare il Po, i seguenti 9 ponti galleggianti su chiatte:

1°) Bosco Tosco - a servizio della statizzanda della Val Tidone;

2°) Viadana-Boretto - a servizio della statale n. 358 « di Castelnuovo »;

3°) San Benedetto Po - a servizio della statizzanda « Romana »;

4°) Spessa - a servizio della provinciale Corteolona-Stradella;

5°) San Nazzaro - a servizio della provinciale Maleo-Monticelli di Ongina;

6°) Guastalla Dosolo - a servizio della provinciale Dosolese e di Guastalla;

7°) Sermide - a servizio di una provincializzanda;

8°) Ficarolo - a servizio di una provincializzanda;

9°) Polesella - a servizio di una provincializzanda.

Tali ponti sono sorti come soluzione di ripiego e sono soggetti ai pericoli ed alle difficoltà derivanti dalle variazioni di quota dell'impalcato a seguito del mutare del livello delle acque. Talvolta avviene, infatti, che in caso di piena tali ponti debbono venire chiusi proprio quando, cioè, ve ne sarebbe maggior bisogno per l'impossibilità di servirsi di altri mezzi (traghetti). Né può essere del tutto esclusa l'eventualità di una rottura di ancoraggio, come di fatto è avvenuto il 27 aprile 1961.

Si aggiunga, poi, la limitata portata dei ponti in parola (da 80 a 120 quintali), la riduzione al minimo delle velocità di tutti i veicoli e il divieto di incrocio dei mezzi pesanti, ed infine il serio e continuo ostacolo alla navigazione lungo il fiume e si evincerà con

tutta l'urgenza la necessità della sostituzione di essi con manufatti stabili.

Si tratta, d'altronde di una soluzione che si impone da decenni nel duplice interesse navigatorio-terrestre e resa oggi indilazionabile dal continuo accrescere del traffico di veicoli di ogni specie.

Sostituiti i ponti di barche, il traffico su tutte le arterie, che oggi tagliano faticosamente il Po, verrà finalmente snellito, saranno evitati molti incidenti fluvio-terrestri e la pianura padana acquisterà una nuova dignità viaria.

D'altra parte le condizioni dei bilanci della maggior parte degli Enti locali interessati (provincie o comuni) sconsigliano l'affidamento dei lavori agli Enti stessi per cui si ravvisa opportuno che la spesa venga assunta a totale carico dello Stato (Ministero dei lavori pubblici per i ponti a servizio di strade provinciali o da provincializzare ed A.N.A.S. per quelli a servizio di strade statali o statizzande).

Sull'argomento, furono, a suo tempo, fatti studi e vennero anche tenuti a Mantova, Pavia, Parma, convegni e le risultanze furono analoghe ed unanimi.

La relativa spesa, da studi fatti dagli Uffici locali e centrali del Ministero dei lavori pubblici, è presunta in lire 7.600.000.000 di cui lire 2.600.000.000 per i ponti su statali e lire 5.000.000.000 per quelli sulle provinciali.

Per la definitiva risoluzione della questione viene ora presentato un disegno di legge col quale, posto il divieto della costruzione di ponti di chiatte sul fiume Po, si dispone che gli attuali ponti di chiatte dovranno essere eliminati o sostituiti con ponti stabili entro il 1964.

Alla spesa occorrente si farà fronte in parte e precisamente per tre ponti su strade statali o statizzate, con le entrate ordinarie dell'A.N.A.S. e per lire 5 miliardi, mediante imputazione dei fondi nei bilanci di previsione del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi 1962-63, 1963-64, 1964-65, 1965-66 e così ripartite:

a) lire 1.000.000.000 nell'esercizio 1962-63 e lire 500.000.000 negli esercizi 1963-64 e 1964-65 mediante prelievo dai contributi dovuti all'A.N.A.S. dal Tesoro a norma dell'articolo 26, lettera *a*) della legge 7 febbraio 1961, n. 59;

b) lire 3.000.000.000 nell'esercizio 1965-66, mediante corrispondente riduzione dei contributi di cui all'articolo 6, primo comma, della legge 21 aprile 1962, n. 181.

La somma di lire 2.000.000.000 prelevata sui contributi dovuti dal Tesoro all'A.N.A.S sarà reintegrata nel bilancio di quell'Azienda nell'esercizio 1966-67 e 1967-68 in ragione di un miliardo per ciascun esercizio, mediante la corrispondente riduzione degli stanziamenti previsti dal citato articolo 6.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Al fine di agevolare la libera navigazione è vietato costruire ponti di chiatte sul fiume Po.

I ponti di chiatte esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno essere eliminati entro il 31 dicembre 1964, e sostituiti con ponti stabili.

ART. 2.

L'Azienda autonoma delle strade statali, entro la data prevista dall'articolo 1 provvederà, con le entrate ordinarie di cui all'articolo 26 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, alla costruzione dei seguenti 3 ponti:

a) Ponte di Bosco-Tosco.
b) Ponte di Viadana-Boretto.
c) Ponte di San Benedetto Po.

ART. 3.

È autorizzata la spesa di lire 5.000.000.000 per la costruzione, a totale carico dello Stato ed a cura del Ministero dei lavori pubblici, dei seguenti sei ponti stabili sul fiume Po, in sostituzione degli attuali ponti di chiatte

a) Ponte di Guastalla-Dosolo;
b) Ponte di Castelmassa-Sermide;
c) Ponte di Spessa;
d) Ponte di San Nazzaro;
e) Ponte di Polesella;
f) Ponte di Ficarolo.

All'atto del collaudo i ponti di cui al precedente comma sono consegnati agli enti proprietari degli attuali ponti di chiatta competenti per territorio a tutti gli effetti.

ART. 4.

La somma di lire 5.000.000.000 di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione alla spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1.000.000.000 nell'esercizio 1962-63, di lire 500.000.000 per ciascuno degli esercizi 1963-64 e 1964-65 e di lire 3.000.000.000 nell'esercizio 1965-66.

Alla spesa di lire 2.000.000.000 afferente gli stanziamenti degli esercizi 1962-63 al 1964-65 si farà fronte mediante prelievo dai contributi dovuti all'A. N. A. S. dal Tesoro

dello Stato a norma dell'articolo 26 lettera *a*) della legge 7 febbraio 1961, n. 59.

Alla spesa di lire 3.000.000.000 afferente allo stanziamento dell'esercizio 1965-66 si farà fronte mediante corrispondente riduzione dei contributi dovuti dal Tesoro dello Stato all'A. N. A. S. a norma dell'articolo 26 lettera *b*) della citata legge 27 febbraio 1961, n. 59, e devoluti al Ministero dei lavori pubblici a norma dell'articolo 6, primo comma, della legge 21 aprile 1962, n 181.

Le somme eventualmente non impegnate in un esercizio saranno utilizzate negli esercizi successivi.

ART. 5.

La somma di lire 2.000.000.000 di cui al secondo comma dell'articolo precedente sarà reintegrata nel bilancio dell'A. N. A. S. in ragione di lire 1.000.000.000 per ciascuno degli esercizi 1966-67 e 1967-68, mediante corrispondente riduzione nei predetti esercizi degli stanziamenti previsti dall'articolo 6, primo comma, della citata legge 21 aprile 1962, n 181.

ART. 6.

L'approvazione dei progetti dei ponti previsti dai precedenti articoli 2 e 3 implica la dichiarazione di pubblica utilità, nonché l'urgenza ed indifferibilità dei lavori relativi.

ART. 7.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio conseguenti alla presente legge.