

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **PREMOLI, CIFARELLI e ARENA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 NOVEMBRE 1969

Costruzione di due ponti sulla laguna di Venezia

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge qui proposto è volto a risolvere un problema relativo alla città di Venezia la cui soluzione appare ormai indilazionabile.

Infatti una delle carenze più gravi di questa città consiste senza dubbio nella infelice recezione dei viaggiatori che giungono con automezzi; una carenza alla quale non può in nessun modo ormai provvedere lo esiguo Piazzale Roma; per l'enorme sviluppo assunto dalla circolazione dal 1930, epoca di sua costruzione, ad oggi.

In attesa della soluzione definitiva del problema urbanistico, che ancora richiederà tempo e studi, si potrebbe però ricorrere, nel frattempo, ad una soluzione provvisoria la quale, senza impegno e compromissioni di sorta verso il futuro, consentisse una immediata utilizzazione di quanto è già stato fatto, di quanto c'è già.

Ciò in relazione al grave problema della viabilità, perchè le congestioni paralizzanti, le lunghe colonne ferme sul ponte, le attese che snervano, che irritano, che indispettiscono, gli incidenti talora mortali, eccetera, sono tutte cose che devono essere assolutamente eliminate.

Poi c'è da risolvere il problema del disagio dell'imbarco per i passeggeri che parcheggiano al Tronchetto, i quali ora, per raggiungere il motoscafo od il vaporetto, debbono caricarsi le valige e farsi a piedi quasi un chilometro, sotto il sole e sotto la pioggia.

Ancora c'è il grave inconveniente degli autocarri che fanno la fila lungo il ponte in attesa del loro turno di carico in Marittima, inconveniente grave perchè, di giorno ingombra la sede stradale, mentre di notte ha dato luogo ad investimenti spesso mortali.

Con questo disegno di legge si propone di dare a tali gravissimi problemi di viabilità una soluzione atta a risolverli vantaggiosamente, con una spesa di modesta entità e senza pregiudicare in alcun modo le definitive soluzioni per il futuro.

È noto che nei magazzini del Genio militare, delle Ferrovie e dell'Azienda stradale giacciono parecchi chilometri di quei ponti Bailly, lasciati dalle truppe americane; orbene basterebbe montare due ponti Bailly, ciascuno a duplice carreggiata, il primo tra

il ponte Traslagunare e l'Isola del Tronchetto, il secondo tra l'Isola del Tronchetto e le fondamenta del Mercato Ittico; per realizzare — sempre con carattere provvisorio — una soluzione viabile a doppio percorso, che di colpo eliminerebbe tutti gli inconvenienti della viabilità di arrivo e di partenza.

Si avrebbe verso occidente il percorso di arrivo a Venezia, verso oriente il percorso di partenza da Venezia, e così verrebbe eliminata ogni possibilità di incroci, di congestioni, di sorpassi; non si formerebbero più quelle lunghe code di automezzi in attesa del via; sulla rampa che precede il ponte Pio X non si incontrerebbero più gli autocarri in sosta diretti in Marittima.

Tali automezzi infatti, passerebbero, attraverso il primo ponte Bailly, nell'Isola e qui farebbero la loro sosta di attesa, poi, al loro turno, attraverserebbero il secondo ponte Bailly ed entrerebbero subito in Marittima.

Parimenti gli automezzi diretti al Ferry-Boats, dirotterebbero in Isola, sgomberando anch'essi la sede autostradale.

Come si vede dunque, questo intervento, con i soli provvisori Bailly, risolverebbe pienamente la viabilità nel punto più critico, e cioè alla testa di arrivo; e l'impegno, trattandosi del solo uso e non dell'acquisto dei ponti Bailly — che poi lo Stato potrebbe anche concedere gratuitamente — riguarderebbe solamente il problema del montaggio attuale e, a suo tempo, quello dello smontaggio.

L'ultimo argomento che rimane è quello del costo e delle competenze, e cioè a carico di chi dovrà essere la spesa.

Per il costo di tratta di poco: i cavallotti in quercia per il sostegno delle campate Bailly, in numero di venti, verranno a costare 50 milioni; altri 50 milioni occorreranno per il montaggio delle travate e per l'apprestamento degli accessi nelle due testate; in totale 100 milioni.

Per quanto riguarda la competenza della spesa si osserva che il ponte Traslagunare è strada statale e che il nuovo raccordo si riferisce all'ultimo tratto di detto ponte; rientra pertanto nei compiti dell'Azienda stradale.

Questo in linea di stretto diritto, ma altrettanto risulta se si considerano le cose dal punto di vista della equità. Infatti la risoluzione di questo problema viabile è impostata su due interventi: sul sollevamento del Ponte ferroviario che va in Marittima e sulla costruzione del ponte Bailly. Per il primo il Comune ha contribuito con più di 100 milioni; sarebbe pertanto giusto che per il secondo intervento, che consiste in un raccordo della strada statale, provvedesse lo Stato.

Ed infine i tempi: la esecuzione dei cavallotti, il montaggio delle campate, l'apprestamento delle due testate richiederebbero complessivamente quattro mesi di tempo, per cui, nella primavera del 1970, tutto sarebbe a posto e sistemato.

Tutto il mondo è in ansia per Venezia; le sia concessa ora questa piccola grazia, affinché possa dignitosamente accogliere i pellegrini a lei devoti, senza essere mortificata dalle manchevolezze della sua disagiata anticamera.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad eseguire, a propria cura e spese, i lavori di costruzione di due ponti sulla laguna di Venezia: l'uno, tra il ponte translagunare e l'isola del Tronchetto; il secondo, tra l'isola del Tronchetto e le fondamenta del Mercato ittico, ciascuno a duplice carreggiata.

Art. 2.

I servizi competenti del Genio militare, dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dell'Azienda nazionale autonoma delle strade sono autorizzati a mettere a disposizione il materiale necessario, tratto dai ponti « Bailly » giacenti presso i rispettivi magazzini.

Art. 3.

All'onere di lire 100 milioni derivante dall'attuazione della presente legge si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1969, riguardante il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.