

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori GROSSI, ZUCCALA, VIVIANI, CATELLANI
e AVEZZANO COMES

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 DICEMBRE 1973

Completamento della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po
e partecipazione della Regione Lombardia alla realizzazione dell'opera

ONOREVOLI SENATORI!

1. — Il canale Milano-Cremona-Po, infrastruttura già interamente progettata in termini esecutivi, è destinato a collegare con un tracciato che attraversa il territorio della provincia di Milano e Cremona, il terminale milanese al fiume Po in prossimità della città di Cremona.

Tale canale artificiale rappresenta il terminale attrezzato di un asse di trasporto per via d'acqua che si colloca in una precisa prospettiva di integrazione dell'economia nazionale: infatti, esso è lo strumento diretto a connettere le zone ad alta capacità espansiva con le aree in via di sviluppo distribuite lungo una dorsale di circa 1.570 Km., da Milano ad Augusta. Questa dorsale viene realizzata mediante connessione funzionale del canale Milano-Cremona-Po (58 Km.), con il fiume navigabile (278 Km.) e con le rotte di cabotaggio (1.234 Km.) verso il Sud, realizzando, per la gran parte, l'utilizzazione di vie d'acqua naturali (fiume, mare).

Il traffico prevedibile, raggiunge, sulla base di analisi condotte nei confronti dei costituzionali utilizzatori del trasporto via d'acqua (industrie siderurgiche, petrolifere, petrolchimiche, dei fertilizzanti, alimentari, dei prefabbricati, cementifere e dei materiali da costruzione), i 12 milioni di tonn./anno, riuscendo così ad alleggerire notevolmente gli incrementi di traffico sulle linee tradizionali di trasporto, ferrovia e strada.

In linea secondaria tale infrastruttura, che attraversa zone lombarde poco sviluppate ed economicamente depresse, fornisce agli enti di programmazione e assetto territoriale la opportunità di attuare l'auspicato decentramento delle zone più congestionate.

La realizzazione dell'opera, la sua gestione e l'organizzazione dei territori attraversati dall'idrovia sono affidati al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po, ente autonomo di diritto pubblico costituito con legge 24 agosto 1941, n. 1044, integrata e prorogata dalle leggi 10 ottobre 1962, n. 1549, 28 marzo 1968, n. 295 e 23 dicembre 1972, n. 906, il quale

ha, appunto come fini di istituto, la costruzione del canale Milano-Cremona-Po, compresi i porti, scali e banchine nelle località attraversate, la gestione e manutenzione della via navigabile e dei relativi punti attrezzati e l'organizzazione dei territori attraversati dall'idrovia in base ad un piano generale di utilizzazione delle aree contigue al canale da concordarsi con gli Enti locali interessati.

2. — Sulla base del testo unico del 1913 sulla navigazione interna (regio decreto 11 luglio 1913, n. 1549), le spese di costruzione del canale Milano-Cremona-Po linea navigabile di 2ª classe fanno rispettivamente carico allo Stato ed agli Enti locali interessati attraversati o direttamente serviti dall'infrastruttura. Nel quadro di tale disposizione la legge istitutiva del Consorzio aveva già determinato l'ammontare dei contributi a carico dello Stato secondo valori che la svalutazione monetaria ha reso inadeguati. La legge n. 1549 del 1962 ha stabilito che il Consorzio possa impiegare, anche le disponibilità patrimoniali provenienti dai beni immobiliari di proprietà dell'Ente e dai *plus*-valori derivanti dalla cessione delle aree contigue alla idrovia, ai porti ed ai punti attrezzati, in alleggerimento degli oneri a carico degli Enti locali, e come previsto dall'articolo 12 della legge n. 1549 del 1962.

Altra fonte di finanziamento è data dai proventi dell'applicazione dei contributi di miglioria disposti dall'articolo 10 della stessa legge n. 1549 del 1962, ove non abrogati dalla legge 9 ottobre 1971, n. 825.

Utilizzando le proprie disponibilità patrimoniali, il Consorzio ha impegnato a tutto oggi, in forza dei decreti di concessione del Magistrato per il Po, l'importo di lire 7.934 milioni, di cui 7.200 milioni già erogati.

Tale spesa è stata impiegata nella costruzione di circa 10 km. di canale, nella realizzazione del porto interno di Cremona, del terminale fluviale, di due tronchi di canale e di due biconche.

Gli Enti locali milanesi e cremonesi hanno contribuito a tali investimenti con un contributo di lire 4.000 milioni.

La spesa residua prevista per il completamento del canale risulta, come da tabella allegata, di lire 53.382 milioni.

3. — Il completamento dell'opera è reso particolarmente urgente:

a) dalla necessità di fornire all'economia del Paese una infrastruttura di trasporto ad alta capacità di traffico e a bassi costi;

b) dalla grave e crescente congestione delle vie di comunicazione in specie quelle stradali;

c) dalla necessità di ridurre in modo rilevante il consumo dei carburanti.

Ma un'opera di tale importanza ha bisogno, come è evidente, di strumenti legislativi adeguati alle circostanze economiche e sociali, in cui il Consorzio del Canale deve operare.

Il riparto delle spese relativamente alle linee navigabili di seconda classe è stabilito dal citato testo unico nella misura del 60 per cento a carico dello Stato e del 40 per cento a carico degli Enti locali interessati. Ma tale ripartizione, espressa da un contesto economico-sociale profondamente diverso dall'attuale, non tiene conto delle mutate condizioni, per cui l'idrovia in questione svolge oggi una funzione che supera i limiti stessi dell'interesse regionale.

Per tali motivi si rende quindi necessario rivedere il riparto prevedendo, relativamente alle spese per il completamento dell'idrovia (lire 53.382.000.000), l'onere dell'80 per cento a carico dello Stato (lire 42.706.000.000) e del 20 per cento a carico degli Enti locali di Milano e di Cremona, dei Comuni interessati dalla via d'acqua e della Regione Lombardia, prima non prevista fra gli Enti contribuenti, ma che si ritiene opportuno fare partecipare alle spese anche per i motivi che più sotto saranno precisati.

Fino ad oggi il Consorzio ha operato in base alla legge n. 1549 del 1962, la quale prevedeva, oltre il finanziamento da parte dello Stato, altre fonti finanziarie per l'esecuzione delle opere. Orbene, solo quella della liquidazione parziale del patrimonio immobiliare del Consorzio è stato possibile utilizzare.

Il Consorzio è ora prossimo ad esaurire le liquidità disponibili e rischia di non poter proseguire nella realizzazione delle opere, neanche secondo i ritmi ed i tempi di esecuzione finora seguiti. D'altronde, il completamento dell'opera e la conseguente possibilità

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

di porla in esercizio sono improrogabili anche ai fini della produttività e manutenzione degli investimenti ed impianti a tutt'oggi realizzati.

Inoltre, si deve aggiungere che si tratta di un preciso obbligo della collettività nei confronti delle comunità locali che attendono gli effetti positivi della nuova infrastruttura di trasporto e degli operatori economici che, in forza di quattro successive manifestazioni di volontà parlamentare, hanno attivato iniziative imprenditoriali.

Per tutti questi motivi è indifferibile, da questo momento, l'intervento concreto dello Stato mediante lo stanziamento dei contributi a suo carico che, secondo la ripartizione degli oneri proposta, raggiungono i 42.700 milioni.

In tale modo sarà possibile rimettere in moto anche le fonti autonome di finanziamento previste dalla legge n. 1549 del 1962 le quali possono funzionare soltanto in presenza di concrete garanzie circa il completamento dell'opera.

È opportuno rilevare che i tempi tecnici di completamento dell'opera, con esclusione dei poli attrezzati, possono valutarsi in otto anni dalla stipulazione degli appalti, che i progetti relativi sono già redatti in termini esecutivi ed approvati dal Ministero dei lavori pubblici. Un formale impegno dello Stato a corrispondere entro precisi termini i mezzi finanziari a suo carico raggiungerebbe anche l'effetto di promuovere l'occupazione nel settore edilizio afflitto da gravi difficoltà. In riferimento a questa prospettiva si può ragionevolmente stimare che il completamento del canale comporterà 513.000 circa giornate lavorative (4.100.000 ore lavorative) nel periodo di otto anni.

4.— La partecipazione della Regione, istituto non ancora esistente quando fu emanata la legge del 1962, è conseguente al trasferimento alle regioni di funzioni amministrative, già statali, in materia di navigazione e di porti interni (articolo 4 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5), nonché in materia di urbanistica, come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8.

Tali nuovi poteri della Regione comportano che la concessione della gestione dei porti compresi nel complesso dell'idrovia Milano-Cremona-Po, e per altro aspetto l'approvazione del piano di utilizzazione delle aree contigue (articoli 5 e 6 della legge numero 1549 del 1962), debbano fare capo al nuovo istituto regionale.

La partecipazione della Regione alla realizzazione ed alla gestione dell'idrovia, nonché delle aree da essa interessate, si concreta, sul piano legislativo, nella contribuzione alle spese da parte della Regione stessa e, conseguentemente, nella sua partecipazione istituzionale al Consorzio, nelle modifiche delle disposizioni già in vigore che regolano la competenza nella concessione della gestione dei porti e dei punti attrezzati e nell'approvazione del piano generale di utilizzazione delle aree contigue.

5. — I proponenti hanno pertanto previsto negli articoli sottoindicati le opportunità e le necessità sopra evidenziate, sia di ordine sostanziale che formale.

Con l'articolo 1 viene stabilito che l'originale riparto della spesa previsto dal testo unico sulla navigazione interna del 1913 — 60 per cento a carico dello Stato e 40 per cento a carico degli Enti locali — sia modificato nella misura di 4/5 a carico dello Stato e di 1/5 a carico degli Enti locali e della Regione, che, come si è detto, viene chiamata a contribuire date le sue funzioni di Ente preposto alla realizzazione dei fini istituzionali del Consorzio sia in relazione alla gestione dell'idrovia sia per l'attuazione dei piani delle aree da essa interessate.

L'articolo 2 prevede, come conseguenza della disposizione di cui sopra, la partecipazione della Regione Lombardia al Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po, unitamente allo Stato ed agli Enti locali milanesi e cremonesi.

Con l'articolo 3, la partecipazione del nuovo Ente regionale è stata tradotta nella rappresentanza in seno agli organi consortili, cioè nel Consiglio di amministrazione e nel Collegio dei revisori.

Anche l'articolo 4 costituisce conseguenza alla partecipazione della Regione che viene

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

indicata sia come Ente tenuto alla contribuzione, sia come responsabile della quantificazione del riparto delle spese in sede locale.

L'articolo 5 prevede i tempi e i modi del finanziamento da parte dello Stato, mentre con l'articolo 6 si stabilisce che il Consorzio, mediante l'utilizzazione del patrimonio immobiliare già di sua proprietà e mediante garanzia fidejussoria della Regione e degli Enti locali che lo costituiscono, provveda all'anticipazione delle quote che sono a carico di detti Enti secondo il riparto previsto dal precedente articolo 4.

Con l'articolo 7 è modificata una precedente disposizione nel senso di dichiarare competente all'approvazione del piano generale di utilizzazione delle aree interessate dall'idrovia, non più i Ministeri dei lavori pubblici e dell'industria, del commercio e dell'artigianato ma la Regione, in conseguenza del citato decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8.

L'articolo 8 regola la procedura di espropriazione ed i criteri per fissare le indennità, ferme restando la dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità ed urgenza, sia delle opere che dei piani delle aree, prevista nelle precedenti disposizioni regolanti il Consorzio.

L'applicazione della legge « sulla casa » (22 ottobre 1971, n. 865), che con la disposizione in oggetto si propone, comporta oltre a modifiche di ordine formale nella procedura di esproprio, sul piano sostanziale l'abrogazione dell'applicazione della legge di Napoli agli espropri di competenza del Consorzio del Canale, sia a quelli relativi alle opere idrovie che relativi ai piani di zonizzazione industriale e commerciale.

È da osservare che la disposizione potrebbe essere ritenuta superflua in quanto la speciale procedura di esproprio e gli speciali criteri di indennizzo previsti dalla legge sulla casa si applicano a tutte le opere pubbliche, purchè eseguite da soggetti pubblici: poichè però le norme regolanti il Consorzio del Canale hanno carattere di specialità rispetto alla normativa generale, si è giudicato opportuno, anche per evitare dubbi interpretativi, dichiarare esplicitamente l'applicazione della legge in oggetto, per la realizzazione della idrovia e dei piani.

Con l'articolo 9 si è precisato che il Magistrato per il Po, organo decentrato del Ministero dei lavori pubblici, rimane competente per l'approvazione delle opere idrovie, il ristabilimento e la manutenzione — ciò in armonia con il permanere nelle competenze statali della realizzazione di detta opera — mentre, coerentemente con le disposizioni che hanno trasferito alle Regioni le funzioni amministrative in materia di navigazione interna (decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5), è stata prevista la competenza regionale per la concessione al Consorzio del Canale delle funzioni amministrative connesse alla gestione ed all'esercizio dell'idrovia e degli impianti, in essi compresi la gestione dei porti e di tutte le relative attrezzature.

L'articolo 10, in coerenza con le disposizioni relative al finanziamento (articolo 5), prevede la proroga dei termini di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1972, n. 906, per la realizzazione delle opere e dei piani, dal 1977 alla fine del 1982.

L'articolo 11, infine, riguarda i modi e le forme del finanziamento statale.

**SPESA PREVISTA
PER IL COMPLETAMENTO DELL'OPERA**
(escluse L. 7 miliardi già spese o impegnate)

Terzo, quarto, quinto, sesto e settimo tronco di canale	L. 35.996.150.000
Manufatti speciali:	
biconche di Pizzighettone, Maleo, Castiglione d'Adda, Lodi, Lodi Vecchio, Cerro al Lambro e Carpiano	» 14.637.200.000
Ponti canale sui fiumi Adda e Lambro	» 2.137.850.000
Ponti ferroviari sulle linee Codogno-Cremona e Milano-Piacenza	» 610.800.000
Totale	L. 53.382.000.000

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il secondo comma dell'articolo 6 del testo unico approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, è sostituito dal seguente:

« Le opere nuove si eseguono dallo Stato ma le relative spese sono per 4/5 a carico dello Stato e per 1/5 a carico delle Regioni, delle Provincie e dei Comuni interessati in proporzione del rispettivo interesse ».

Art. 2.

Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è sostituito dal seguente:

« Fanno parte del Consorzio lo Stato, la regione Lombardia, la provincia e il comune di Milano, la provincia ed il comune di Cremona ».

Art. 3.

Il secondo, il terzo e l'ottavo comma dell'articolo 2 della legge 24 agosto 1941, numero 1044, nel testo sostituito dall'articolo 2 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, sono sostituiti, rispettivamente, dai seguenti:

« Il Consiglio di amministrazione è costituito:

a) da due rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici;

b) da un rappresentante del Ministero del tesoro;

c) da un rappresentante del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

d) da un rappresentante del Ministero delle finanze;

e) da tre rappresentanti di ciascuno dei Consigli provinciali e dei Consigli comunali di Milano e Cremona;

f) da quattro rappresentanti della Regione Lombardia ».

« I rappresentanti dei Ministeri sono nominati con decreto ministeriale, quelli della Regione, dei Comuni e delle Provincie sono nominati con deliberazione dei rispettivi Consigli. Nella rappresentanza di ciascun ente locale e della Regione verrà compreso un membro della minoranza ».

« Il Collegio dei revisori è composto da cinque membri e, precisamente, da un rappresentante del Ministero del tesoro, da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, nominati con decreti ministeriali, da un rappresentante degli Enti locali di Milano e di Cremona, nominati d'accordo dalle rispettive Amministrazioni dei Comuni e delle Provincie, da due rappresentanti della Regione, di cui uno della minoranza, nominati dal Consiglio regionale ».

Art. 4.

L'articolo 3 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, è sostituito dal seguente:

« Tenuti alle spese per il completamento della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, per la quota di 1/5, sono:

- a) la Regione Lombardia;
- b) le provincie di Milano e Cremona;
- c) i comuni di Milano e Cremona nonchè gli altri Comuni interessati o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso direttamente serviti.

Su proposta del Consiglio di amministrazione del Consorzio, la Regione Lombardia con proprio decreto approva il riparto delle spese di cui al comma precedente ».

Art. 5.

Per il completamento degli interventi in corso relativamente alla costruzione della idrovia Milano-Cremona-Po è autorizzata la spesa da parte dello Stato di lire 42 miliardi e 720 milioni destinata al completamento dell'opera già classificata come via navigabile di 2ª classe.

Lo stanziamento dei contributi sopraindicati sarà iscritto nello stato di previsione di spesa del Ministero dei lavori pubblici in

ragione di lire 3.330 milioni per l'anno 1974; lire 5.330 milioni per gli anni 1975, 1976 e 1977 e lire 6.609 milioni per gli anni 1978, 1979 e 1980.

Le somme non impegnate in un esercizio saranno riportate in aggiunta allo stanziamento degli anni successivi. I relativi pagamenti saranno disposti a favore dell'ente concessionario sulla base e per gli interi importi fissati nei decreti di approvazione dei progetti esecutivi e di concessione delle opere da parte del Magistrato per il Po competente ai sensi della legge 28 marzo 1968, numero 295, articolo 2.

Art. 6.

Per far fronte, in via di anticipazione e salvo riparto di cui al precedente articolo 4, alla quota di spesa a carico della Regione e degli Enti locali, fissata in lire 10 miliardi e 662 milioni, la Cassa depositi e prestiti, il Consorzio di credito per le opere pubbliche, le Casse di risparmio e loro istituti finanziari, nonché le sezioni Opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario sono autorizzati, anche in deroga ai relativi statuti, ad accordare mutui trentacinquennali a tasso di favore al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po, mediante garanzie ipotecarie sui beni immobili appartenenti al Consorzio e, sussidiariamente, mediante garanzia fidejussoria, pro-quota, della Regione e degli Enti locali facenti parte del Consorzio.

Art. 7.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, è sostituito dal seguente:

« Le aree delle zone riservate per magazzini ed attrezzature o destinate al sorgere ed allo sviluppo di aziende industriali e commerciali, saranno comprese in un piano generale, da compilarsi dal Consiglio di amministrazione del Consorzio e da approvarsi con decreto del Presidente della Regione Lombardia ».

Art. 8.

L'articolo 7 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, è sostituito dal seguente:

« L'espropriazione e l'occupazione d'urgenza delle aree necessarie per l'attuazione dei piani e per la realizzazione di tutte le opere previste dalla legge 24 agosto 1941, n. 1044, e dalla presente legge sono regolate dalle norme di cui al titolo secondo della legge 22 ottobre 1971, n. 865 ».

Art. 9.

Il secondo comma dell'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 295, è sostituito dal seguente:

« Il Magistrato per il Po, sentito il proprio tecnico-amministrativo, approva, unitamente all'atto di concessione, le convenzioni che disciplinano i modi, i termini e le condizioni dell'opera, nonché le convenzioni con cui sono affidati al Consorzio il ristabilimento delle opere idroviarie e degli impianti, disciplinandone i modi, i termini e le condizioni ».

L'articolo 2 succitato viene integrato dal seguente terzo comma:

« La Regione Lombardia provvede con atto di concessione ad affidare al Consorzio le funzioni amministrative connesse alla gestione e all'esercizio dell'idrovia e degli impianti, disciplinandone i modi, i termini e le condizioni ».

Art. 10.

I termini di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1972, n. 906, sono prorogati al 31 dicembre 1982.

Art. 11.

All'onere derivante dalla presente legge si provvede con il ricavato derivante dalle operazioni finanziarie che il Ministero del tesoro è autorizzato ad effettuare mediante la con-

trazione di mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con l'emissione di buoni poliennali del tesoro o di speciali certificati di credito fino a concorrenza di un netto ricavo di lire 42.722 milioni.

I mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, da ammortizzarsi in un periodo non superiore a venti anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministero del tesoro ed il Consorzio del Credito per le opere pubbliche e da approvarsi con decreto dello stesso Ministro.

Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro e le relative rate di ammortamento saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo specificatamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche. L'emissione dei buoni poliennali del tesoro a scadenza non superiore a 9 anni avverrà con l'osservanza delle disposizioni della legge 27 dicembre 1953, n. 941.

L'emissione di certificati speciali di credito avverrà con l'osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 20 del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito nella legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

Agli oneri relativi agli interessi, alle spese ed alla eventuale rata capitale delle operazioni di cui al presente articolo si farà fronte, per l'anno finanziario 1974, mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli n. 3523 e n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario.

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