

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(Nn. 1420-2260-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE GROSSI)

SUI

DISEGNI DI LEGGE

Norme per l'autorizzazione della spesa di lire 30 miliardi
per lavori su linee di navigazione interna di 2^a classe (n. 2260)

presentato dal **Ministro dei Lavori Pubblici**

di concerto col **Ministro del Tesoro**

e col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° OTTOBRE 1975

Completamento della costruzione del canale navigabile
Milano-Cremona-Po e partecipazione della Regione Lom-
bardia alla realizzazione dell'opera (n. 1420)

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

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 DICEMBRE 1973

Comunicata alla Presidenza il 2 dicembre 1975

ONOREVOLI SENATORI. — Premetto che la 8ª Commissione, dopo aver esaminato congiuntamente i disegni di legge nn. 2260 e 1420, ha concordato nel proporre all'Assemblea l'assorbimento del disegno di legge di iniziativa parlamentare nel disegno di legge governativo, sul quale perciò si svilupperà la presente relazione. Il disegno di legge n. 2260 — che stanziava la somma di lire 30 miliardi da destinarsi alle più importanti idrovie del paese, in parte già costruite (11 miliardi al Padova-Venezia, 9,5 al Milano-Cremona-Po, 9,5 al Fissero Tartaro-Canalbianco-Po di Levante) — riprende e ripropone anche se con mezzi modesti il problema del trasporto per idrovia.

Con la legge n. 1549 del 1962 modificativa ed integrativa della legge n. 1044 del 1941, che istituì il Consorzio Milano-Cremona-Po e con la legge n. 92 del 1963 che autorizzava la spesa di lire 6,6 miliardi per l'idrovia Padova-Venezia, il Governo del tempo sembrò deciso a sviluppare il trasporto di merci per idrovia, settore allora e tuttora trascurato il cui traffico rappresenta soltanto lo 0,3 per cento del traffico globale delle merci italiane.

Non fu così nonostante gli sforzi degli enti locali interessati.

I comuni di Milano e Cremona riuscirono ad impegnare 8 miliardi (reperiti in gran parte dalla vendita dei beni immobiliari di proprietà del Consorzio e in minor misura da interventi diretti), per costruire 10 chilometri di canale, il porto di Cremona, il terminale fluviale e 2 biconche. Oggi il consorzio non ha più mezzi, se non quelli che servono per garantire la sua esistenza burocratica. Lo Stato che è membro del Consorzio, e di gran lunga il più importante, non ha effettuato alcun intervento finanziario. Il primo è quello che si propone con questo disegno di legge dopo 13 anni dalla ristrutturazione del Consorzio!

I comuni di Padova e Venezia, al finanziamento ottenuto nel '63, aggiunsero con intervento diretto la somma di 1 miliardo. Da allora, 12 anni, più nulla. Con i mezzi finanziari ottenuti il Consorzio per il Padova-Venezia eseguì chilometri 9,5 di canale (la

parte terminale dei circa 27 chilometri previsti dal progetto), 13 attraversamenti stradali, 1 attraversamento ferroviario, la Conca Romea e parte delle opere civili per lo sbarco sul fiume Brenta.

Non molto diverso è il caso del Canale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante.

Questo canale, gestito direttamente dall'Amministrazione periferica dello Stato, ha assorbito in 30 anni la cifra di lire 200 miliardi (rivalutata ad oggi) per lavori inerenti alle sue funzioni, che prima di essere idrovie, sono di sistemazione idraulica, di bonifica delle zone circostanti e di irrigazione. Sono stati costruiti canali adatti alla navigazione di mezzi da 1.350 tonnellate e di mezzi da 600 tonnellate. Occorrono tuttavia ulteriori interventi finanziari per completare l'opera e consentirne la navigabilità fino a Mantova.

Con la legge 27 luglio 1967, n. 685, denominata « Approvazione del programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970 » lo Stato si interessò ancora al problema idroviario, prevedendo per la realizzazione dell'allacciamento di Milano e Padova con l'Adriatico una spesa di 50 miliardi. Fu impostato finalmente un serio discorso di programmazione affermandosi che: « In connessione con il piano generale dei trasporti, tenendo conto delle caratteristiche tecniche dei singoli sistemi, dei relativi costi di costruzione e di gestione, nonché della utilità di ciascun sistema in relazione ai tipi di merci da trasportare, si predisporrà un piano per un organico sistema idroviario ».

Tuttavia questo piano non è stato mai predisposto. Tale carenza ha arrecato notevoli danni, non solo perchè è mancato un punto di riferimento per coordinare gli interventi, ma perchè, nella logica dei contrasti, veri o presunti, di interessi economici tra zona e zona del paese (bassa padana e zona pedemontana, nord e sud, Adriatico e Tirreno, eccetera) si è avuta una fioritura di proposte di idrovie in alcuni casi inutili, che è servita soltanto a svilire la questione del trasporto idroviario.

L'assenza di un piano organico ha contribuito poi ad alimentare polemiche roventi che hanno posto in dubbio la validità del

sistema idroviario nel nostro paese. Sugli amministratori degli Enti locali interessati all'idrovia e a buona ragione difensori della stessa, è gravato, e in parte grava ancora, il sospetto che la loro azione sia ispirata soltanto dalla difesa di interessi settoriali.

Da qui l'assoluta necessità che il Governo, nell'ambito del piano generale dei trasporti che, a norma di legge, è impegnato a presentare entro il 1976, provveda a dare all'idrovia la giusta collocazione fra i sistemi di trasporto affinché sia possibile operare in un quadro di razionale programmazione.

È comunque da osservare che il disegno di legge n. 2260 non pregiudica la formulazione del predetto piano in quanto la sua finalità precipua è quella di rendere funzionali opere oggi incomplete evitandone l'inutilizzo e la degradazione.

Va anche tenuto presente che la realizzazione e il finanziamento di canali colleganti l'area padana con l'Adriatico, oltre a corrispondere all'indicazione, se pur generica, del suaccennato programma economico nazionale, è giustificata oltretutto dal fatto che il sistema di canali ha come supporto fondamentale il fiume Po, navigabile per 324 giorni all'anno.

I tre canali in questione hanno funzioni diverse.

Il Milano-Cremona-Po, oltre ad avere le dimensioni fisiche di una importante idrovia (58 chilometri di canale artificiale, più 278 chilometri di fiume) collegando la zona di maggiore sviluppo economico del Paese con l'Adriatico rende possibile a basso costo:

a) lo scambio di merci con il Meridione mediante il cabotaggio;

b) relazioni dirette tra la Valle Padana e le aste fluviali affluenti nel Mediterraneo. Esistono già rapporti tra Marghera e i sistemi sovietici del Volga-Don, svolti da natanti fluvio-marittimi da 2.000 tonnellate (i nostri natanti sul Milano-Cremona e sul Padova-Venezia sono standardizzati su 1.350 tonnellate);

c) eventuali relazioni con i Paesi arabi attraverso il canale di Suez.

Si potranno trasportare per via d'acqua notevoli quantità di merci decongestionando le arterie stradali ormai giunte ad un punto critico. Inoltre saranno favoriti i trasporti di carichi eccezionali per peso e per ingombro.

Il Padova-Venezia, che collega con 27 chilometri di percorso la zona industriale di Padova con la Laguna veneta presso la zona portuale di Marghera, sostituisce il vecchio collegamento fra le due città rappresentato dai canali di Piovego e del Brenta, superati ormai dalle nuove tecniche idroviarie, inadatti a trasformazioni e felicemente acquisiti al patrimonio ambientale e paesaggistico vincolato a difesa del valore artistico delle circa 100 « Ville Venete » (vedi decreto ministeriale del 15 ottobre 1958).

Oltre ad una funzione di collegamento fra Padova e l'Adriatico, di per sé valida in relazione all'importanza di tale città come centro commerciale e industriale di influenza regionale (vedi le leggi 4 febbraio 1958, n. 1158 e 1° ottobre 1959, n. 799, istitutive della zona commerciale e industriale) il Padova-Venezia svolge una funzione, forse più importante, come infrastruttura di supporto per la soluzione dei molteplici problemi del porto di Venezia e della Laguna.

La legge speciale per Venezia del 16 aprile 1973, n. 171, gli indirizzi del Governo per il piano comprensoriale di Venezia, indicano come, in una visione organica dello sviluppo delle due zone, il canale e il suo *hinterland* possano servire per risolvere il problema della ristrutturazione della zona industriale del porto di Venezia, favorire la specializzazione dello stesso, contribuire al suo potenziamento e al suo sviluppo. Il canale perciò si configura come un vero e proprio prolungamento del porto di Venezia verso l'entroterra.

L'insieme, porto di Venezia, Canale e porto fluviale di Padova, assumono, una volta integrati nel sistema dei trasporti ferroviari e su gomma, le dimensioni e le caratteristiche fisiche di una grande infrastruttura di trasporto a livello europeo.

Il canale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, collegato ad Ovest con Mantova, costituisce una via d'acqua, lunga 138 chilo-

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

metri, che congiunge Mantova con Rovigo e l'Adriatico. Si deve inoltre ricordare che l'asta del canale corre per lo più parallelamente al Po ed è collegata allo stesso in due punti, ad Ovest con la conca di S. Leone e prima della foce con la conca di Voltagrìmana.

Con tali articolazioni il predetto canale rende possibile:

a) interventi di sistemazione idraulica riguardanti il Lago di Garda, l'Adige, il Mantovano, il Basso Veronese e il Rovighese con le relative attività di bonifica e di irrigazione;

b) la navigabilità da Mantova all'Adriatico con le intuibili possibilità di sviluppo economico delle zone servite;

c) la funzione di sostegno alla navigabilità del Po nel tratto parallelo dalla conca di S. Leone alla conca di Voltagrìmana sostituendosi ad esso quando per qualsiasi motivo il Po non fosse navigabile.

Tutto ciò corrisponde ad un grande disegno ideato nel 1938 la cui originalità consiste nell'aver voluto e saputo trovare sul piano tecnico la complementarietà fra le diverse funzioni sopra descritte.

* * *

Per completare il quadro informativo circa l'utilità per il nostro paese di un razionale sistema idroviario è opportuno ricordare quale sviluppo le idrovie hanno avuto all'estero e soprattutto in Europa.

Qui di seguito sono riportate alcune tabelle che sintetizzano lo sviluppo avuto dal traffico idroviario e le previsioni per i prossimi anni.

Tabella I - Sviluppo del traffico idroviario sul Danubio e sul Reno e previsioni al 1985 (in milioni di tonnellate).

Anno	Danubio	Reno
1960 . . .	25.024.000	186.351.000
1965 . . .	37.291.000	223.307.000
1968 . . .	47.682.000	267.948.000
1975 . . .	69.797.000	327.411.000
1980 . . .	86.058.000	378.911.000
1985 . . .	102.319.000	430.412.000

Tabella II - Previsioni per il traffico fluviale nei Paesi dell'Europa occidentale (tonnellaggio totale del naviglio di ogni singolo Paese - in migliaia di tonnellate).

Anno	RFT	Olanda	Francia	Belgio	Svizzera
1962 . . .	170.053	153.765	71.536	66.642	7.264
1968 . . .	233.328	242.217	101.752	93.331	8.120
1975 . . .	305.640	345.634	139.435	121.348	9.251
1980 . . .	360.460	422.594	165.495	143.308	9.783
1985 . . .	415.280	499.554	191.565	165.268	10.315

Va anche ricordato che numerosissime opere sono in corso di esecuzione in attuazione di piani pluriennali. È interessante menzionare due opere che possono riguardare da vicino il nostro paese: il collegamento del Reno con il Rodano in Francia e il collegamento del Reno con il Meno e il Danubio in Germania. Si tratta cioè di due

collegamenti idroviari fra il Nord e il Mediterraneo, ad Est e ad Ovest dell'Italia, che rendono concreta la prospettiva di un inserimento del sistema idroviario italiano nel contesto di quello europeo.

È inoltre da osservare che la crisi energetica deve indurre a privilegiare l'idrovia rispetto ad altre forme di trasporto. Infatti

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

alle sue connaturate caratteristiche di trasporto a basso costo l'idrovia aggiunge oggi un altro aspetto positivo: il basso consumo di energia. In proposito il signor Dousset della Direzione generale dei trasporti della CEE ha rilevato che « l'avvenire della navigazione interna nella CEE ha davanti a sè prospettive estremamente incoraggianti. Le circostanze attuali non fanno che rafforzare questa disposizione favorevole; la navigazione interna è una debole consumatrice di energia. Studi effettuati recentemente hanno messo in evidenza che per un indice di consumo di 44 per la strada, si ha un indice di 24 per la ferrovia e di soltanto 14 per la navigazione ».

Altri studi condotti anche in Italia per conto del Consorzio del canale Milano-Cremona-Po confermano tale osservazione.

Il risparmio di energia, previsto nell'arco di 10 anni in 208 miliardi, autofinanzerebbe, in pratica, il canale consentendo inoltre il completamento delle opere di sistemazione del Po e delle attrezzature relative alla navigazione di cabotaggio di alcuni porti adriatici meridionali.

D'altra parte il problema del risparmio di energia nei trasporti italiani dovrebbe essere guardato con particolare attenzione dato che nel nostro paese vi è una abnorme percentuale di merci trasportate su gomma, come risulta dalla seguente tabella:

Tabella III - Distribuzione dei trasporti merci per tipo nei Paesi CEE (1970) (10⁹ tkm)

	Ferrovia	%	Strada	%	Idrovia	%
Belgio	7.416	29,2	11.000	43,4	6.870	27,1
Francia	67.200	47,3	61.200	43,1	13.300	9,4
Germania	80.165	39,2	76.440	37,3	47.800	23,4
Italia	17.222	23,5	55.746	76,2	— (a)	0,3
Lussemburgo	575	100	— (a)	—	— (a)	—
Olanda	3.300	6,8	12.000	24,7	33.000	67,9
CEE	175.878	35,6	216.386	43,8	100.970	20,4

(a) Dato non rilevato.

Di fronte ad una percentuale del 76,2 per cento di merci trasportate su strada vi è dunque ampio margine per una politica di sviluppo dei due settori che trasportano con minor consumo di energia: la ferrovia e l'idrovia. Nel piano di sviluppo delle ferrovie italiane è prevista la costruzione di 10.000 carri per merci. Si è calcolato che l'impiego di questi carri porterà ad una diminuzione di circa il 20 per cento del trasporto su strada a favore delle ferrovie: vi è perciò ampio spazio anche per l'idrovia che non si pone in concorrenza con il trasporto su rotaia ma ne costituisce anzi un utile elemento complementare.

* * *

La 8^a Commissione ha esaminato i disegni di legge nn. 1420 e 2260 nelle sedute del 20 e del 26 novembre scorso.

Dopo un'ampia discussione, nel corso della quale il Gruppo comunista ha manifestato, con varie argomentazioni, la sua opposizione ai provvedimenti in questione, sono stati accolti taluni emendamenti, di carattere essenzialmente formale, agli articoli del disegno di legge n. 2260.

Si è poi dato mandato al relatore di riferire all'Assemblea in senso favorevole all'approvazione del disegno di legge n. 2260 nel quale — come già rilevato — si propone l'assorbimento del disegno di legge di iniziativa parlamentare.

GROSSI, relatore

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

sul disegno di legge n. 2260

29 ottobre 1975

La Commissione Bilancio e programmazione, esaminato il disegno di legge, comunica di esprimersi in senso ad esso favorevole.

La Commissione, tuttavia, prospetta talune riserve in ordine alla utilizzazione della spesa prevista, poichè manca un quadro programmatico nel quale i diversi interventi dovrebbero inserirsi.

COLELLA

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE
(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

sul disegno di legge n. 1420

13 maggio 1975

La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime su di esso parere favorevole per quanto di competenza.

DE MATTEIS

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

sul disegno di legge n. 1420

13 febbraio 1974

La Commissione Bilancio e programmazione, esaminato il disegno di legge, comunica di non potersi esprimere in senso favorevole al suo ulteriore corso. Infatti il ricorso all'indebitamento previsto per far fronte alle spese derivanti dal provvedimento non può essere considerato un metodo di copertura adeguato. La Commissione, tuttavia, consapevole delle conseguenze negative derivanti dal mancato completamento dell'opera pubblica in oggetto, auspica che la questione venga risolta nel quadro di organici interventi a favore delle idrovie italiane.

COLELLA

DISEGNO DI LEGGE n. 2260

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

Per i sottoindicati lavori di completamento, prosecuzione e sistemazione rispettivamente necessari alle linee navigabili appresso indicate è autorizzata la complessiva spesa di lire 30 miliardi, così ripartita:

a) linea Padova-Venezia, lavori di completamento: lire 11 miliardi;

b) linea Milano-Cremona-Po, lavori di prosecuzione e di sistemazione: lire 9 miliardi 500.000.000;

c) linea Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante-Canali di Brondolo e di Valle, lavori di sistemazione, completamento e ricalibramento: lire 9.500.000.000.

Lo stanziamento della somma sopraindicata sarà iscritto nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1976, di lire 10 miliardi per il 1977 e di lire 10 miliardi per il 1978.

L'impegno di spesa da assumersi sugli stanziamenti di cui sopra potrà riferirsi anche agli anni successivi a quello in cui l'impegno stesso è assunto, purchè il totale degli impegni non superi lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti si effettuino entro i limiti dei rispettivi stanziamenti annuali.

Art. 2.

I progetti di massima ed esecutivi relativi alle opere di navigazione interna sono approvati, sentite le Regioni interessate ed il Ministero dei trasporti, senza alcun limite di importo, secondo le rispettive competenze territoriali, con decreti del Presidente del Magistrato alle acque o del Presidente del Magistrato per il Po.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Per i lavori di completamento, ricalibramento, prosecuzione e sistemazione necessari alle linee navigabili appresso indicate è autorizzata la spesa complessiva di lire 30 miliardi, così ripartita:

a) linea Padova-Venezia: lire 11 miliardi;

b) linea Milano-Cremona-Po: lire 9 miliardi e 500 milioni;

c) linea Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante-Canali di Brondolo e di Valle: lire 9 miliardi e 500 milioni.

Il predetto stanziamento sarà iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1976, di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1977 e di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1978.

Identico.

Art. 2.

I progetti di massima ed esecutivi relativi alle opere di navigazione interna sono approvati, nell'ambito delle rispettive competenze territoriali, dal Presidente del Magistrato alle acque o dal Presidente del Magistrato per il Po, con propri decreti.

Sui progetti di massima devono essere sentiti il Ministro dei trasporti e le regioni interessate.

(Segue: *Testo del Governo*)

Sono convalidate, a tutti gli effetti, le approvazioni di progetti di opere idroviarie disposte in passato dagli organi decentrati dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Art. 3.

L'approvazione dei progetti esecutivi equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono considerati urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

Per la determinazione dell'indennità di espropriazione si applicano le norme di cui alla legge 22 ottobre 1971, n. 865 e successive modifiche.

Art. 4.

L'esecuzione e la manutenzione delle opere di navigazione interna, nonché la gestione e l'esercizio dei relativi impianti possono essere affidati in concessione con decreti dei competenti organi decentrati dell'Amministrazione dei lavori pubblici, che approvano anche le relative convenzioni per la disciplina dei rapporti tra l'Amministrazione concedente ed il concessionario.

Art. 5.

I termini per il completamento dei lavori del canale Milano-Cremona-Po, di cui all'articolo 9 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, sono prorogati al 31 dicembre 1982.

La classificazione della linea navigabile di 2ª classe di cui al n. 35 del decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536, è estesa ai tratti Fissero-Tartaro e Bastion San Michele-Formigosa.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)*Identico.*

Art. 3.

Identico.

Per le espropriazioni da effettuare in esecuzione della presente legge l'indennità sarà determinata a norma della legge 22 ottobre 1971, n. 865 e successive modificazioni.

Art. 4.

Per le linee indicate alle lettere a) e b) del precedente articolo 1, l'esecuzione e la manutenzione delle opere di navigazione interna nonché la gestione e l'esercizio dei relativi impianti sono affidati in concessione, rispettivamente, al Consorzio per l'idrovia Padova-Venezia ed al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po.

Per la linea indicata alla lettera c) dello stesso articolo 1 la concessione può essere affidata con decreto dei competenti organi decentrati dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

In ogni caso i predetti organi approveranno le convenzioni relative alla disciplina dei rapporti tra l'Amministrazione concedente ed il concessionario.

Art. 5.

Identico.

La classificazione come linea navigabile di 2ª classe di cui al n. 35 del decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536, è estesa ai tratti Fissero-Tartaro e Bastion San Michele-Formigosa.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 6.

Sono estese ai lavori lungo le predette linee navigabili le norme di cui alla legge 3 febbraio 1963, n. 92, per quanto non previsto dalla presente legge.

Art. 7.

All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1976 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 6.

Identico.

Art. 7.

Identico.

DISEGNO DI LEGGE n. 1420**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 ciascuno 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 nonché 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 2^a classe.

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

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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, nonchè 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, nonchè le convenzioni con cui sono affidati al Consorzio il ristabilimento delle opere idrovie 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.