

(N. 2260)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Lavori Pubblici**

(BUCALOSSI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO)

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

(ANDREOTTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° OTTOBRE 1975

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

ONOREVOLI SENATORI. — L'attuale crisi energetica, provocata soprattutto dal continuo aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi, si è particolarmente evidenziata nell'aumento del costo dell'autotrasporto merci su strada.

Anche il trasporto merci per ferrovia ha avuto un notevole ed altrettanto inatteso incremento.

Conseguentemente gli operatori economici hanno rinnovato le loro istanze per la realizzazione delle più urgenti ed importanti strutture idroviarie, a ciò sollecitati non soltanto dalla preesistente concorrenza delle limitrofe Francia e Germania, che si avvalgono ampiamente di tale tipo di trasporto ultra economico, ma anche dalla dura realtà odierna di far fronte alla sempre più onerosa spesa dei trasporti stradali.

Non sarà superfluo, al riguardo, rammentare che un moderno natante, dello *standard*

europeo di 1.350 tonnellate, consente un notevolissimo risparmio di energia motrice e di spesa per il personale, perchè trasporta un carico merci eguale a quello di 67 vagoni ferroviari, ciascuno da 30 tonnellate, ovvero a quello di 75 autotreni, ciascuno da 18 tonnellate, impegnando soltanto 5 persone per il suo governo.

Le infrastrutture sollecitate in modo particolare riguardano le seguenti linee navigabili: Padova-Venezia, Milano-Cremona-Po, Fissero-Tartaro Canalbianco-Po di Levante, e precisamente:

a) per la Padova-Venezia si richiedono lavori di completamento di quelli che sono stati finora eseguiti (scavo di km. 9.500 di canale, costruzione di una conca, di 13 cavalcavia e di un ponte ferroviario) per una complessiva spesa di 8.600 milioni, di cui lire 1 miliardo a carico degli Enti locali; e ciò, sia

per evitare l'inutilizzo ed il degrado di tali opere, sia soprattutto per rendere operante l'idrovià che ha la sua testata proiettata nella zona industriale di Padova e nell'interporto colà progettato dagli enti locali padovani d'intesa con le Ferrovie dello Stato.

I lavori di completamento sono stati da tempo progettati e consistono essenzialmente nell'ulteriore scavo del canale per circa km. 18, essendo ormai già realizzate tutte le opere più impegnative, come sopra cennato. Il tempo di esecuzione previsto è di soli 30 mesi e la spesa di lire 11 miliardi. Perciò, entro tempi brevi, gli operatori economici potrebbero avvalersi di tale infrastruttura idroviaria che apporterebbe notevoli benefici a tutto il Veneto, ove esistono, com'è noto, non poche zone depresse;

b) per il canale Milano-Cremona-Po, nota linea di navigazione congiungente l'*hinterland* industriale che gravita intorno a Milano con Venezia e l'Adriatico fino ai porti della Sicilia e del Mediterraneo, sono stati già spese lire 7.200 milioni e gli Enti locali milanesi e cremonesi hanno contribuito con lire 4 miliardi. Sono stati realizzati il porto di Cremona e km. 10 di canale. Con l'ulteriore spesa di lire 9.500 milioni saranno realizzate opere intese a rendere funzionale ed operante il canale, decongestionando dai trasporti di merci povere e di massa gli attuali assi stradali paralleli, con l'ulteriore economicità indotta per i rimanenti trasporti stradali.

Anche tali lavori sono da tempo progettati ed il tempo di esecuzione previsto è di soli 3 anni, per cui gli industriali ed i commercianti interessati potranno fin da ora impostare una nuova programmazione della loro attività di scambio più economica;

c) per il canale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante è necessario un insieme di lavori di completamento dei lavori eseguiti nell'arco dell'ultimo trentennio, per un importo di lire 200 miliardi (valutati ad oggi), onde rendere funzionale tale opera concepita non soltanto a fini navigatori, ma anche e principalmente ai fini della sistemazione idraulica, della bonifica e dell'irrigazione della vasta zona limitrofa al tracciato del ca-

nale, particolarmente depressa, sistemazione che viene citata quale modello in Europa. La spesa prevista è di lire 9.500 milioni.

Tale linea navigabile si presenta con caratteristiche tecniche tali da farla risultare valida sia in se stessa, quale congiungente il porto di Mantova con l'Adriatico per via di acqua a livello costante e non turbata quindi da magre o da piene, sia quale linea integrativa della navigabilità della parallela asta terminale del Po.

In definitiva: con una complessiva spesa di lire 30 miliardi si darà inizio ad una programmazione concreta e ad una conseguente realizzazione di infrastrutture idroviarie nel settore dei trasporti, di indubbia utilità e di sollecita utilizzazione, infrastrutture per le quali già nella prima programmazione economica quinquennale si stabiliva una spesa di lire 50 miliardi, che oggi vanno debitamente rivalutati.

* * *

Dopo quanto premesso, l'esame dei singoli articoli dell'unito disegno di legge comporta le seguenti note:

L'articolo 1 prevede: la complessiva spesa di lire 30 miliardi ripartita come sopra indicato tra le 3 linee navigabili ed in 3 anni finanziari;

L'articolo 2 si limita a confermare una competenza in materia di approvazione dei progetti per opere del genere già acclarata con i competenti organi consultivi in occasione del decentramento dei servizi dell'Amministrazione dei lavori pubblici e che ora viene sancita in sede legislativa;

L'articolo 3 ripete, al primo comma, anche per le opere in questione il valore *erga omnes* dei relativi progetti e lavori, mentre, al secondo comma, richiama la legge 22 ottobre 1971, n. 865, per il pagamento degli espropri;

L'articolo 4 si richiama alle norme vigenti in materia di concessione di opere, aggiungendo precisazioni di dettaglio organizzativo e funzionale;

gli articoli 5, 6 e 7 non richiedono particolare illustrazione.

DISEGNO DI LEGGE**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.

Sono convalidate, a tutti gli effetti, le approvazioni di progetti di opere idrovie 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 2^a 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.

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.