

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TANSINI e SPIGAROLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 GIUGNO 1969

Iscrizione nella seconda classe della linea navigabile Maleo-Po (Piacenza)

ONOREVOLI SENATORI. — L'idrovia di cui al presente disegno di legge risponde ai requisiti di cui al testo unico delle disposizioni sulla navigazione interna e sulla fluitazione, approvato col regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, che, all'articolo 2, stabilisce:

« Appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati tra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi o parificati marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio ».

Infatti, detta idrovia è destinata ad inserire Piacenza nella rete navigabile italiana, che ha nel canale Torino-Milano-Cremona-Po, allacciato all'Adriatico dal nostro maggior fiume, la sua rete fondamentale.

Già tutta classificata nei suoi vari tronchi e per la quale, approvati in linea tecnica i progetti, sono in corso lavori dal porto interno di Cremona, già costruito, nei tronchi precedenti l'attraversamento con ponte-canale del fiume Adda.

Gli studi ed i progetti per allacciare Piacenza ed il suo *hinterland* all'asta fondamentale anzidetta andarono via via, nel tempo, adeguandosi alle caratteristiche del tracciato e funzionali del canale Milano-Cremo-

na-Po; definite queste ultime, Piacenza ad iniziativa della locale Camera di commercio, ha approntato il progetto esecutivo sul tracciato meglio rispondente alle necessità dei suoi traffici, prevedendo l'innesto al Milano-Cremona nei pressi di Maleo; in riva destra dell'Adda e lo sbocco a Po all'altezza di Mezzano Passone, in zona rigurgitata dallo sbarramento costruito poco a valle, a Isola Serafini.

E pure in corso di costituzione — attendendosi, all'uopo, il provvedimento di classifica di cui al presente disegno di legge — il consorzio fra gli enti pubblici di Piacenza ed i comuni interessati alla linea.

Il tratto di fiume Po nel quale sbocca il canale è già classificato fin dal 1911; il tronco da classificare si riduce, perciò, alla sede artificiale della linea; che si svolge per soli sette chilometri circa in terreni che non presentano particolari difficoltà per un tracciato tutto alla quota dell'innesto col Milano-Cremona e richiede una sola conca di navigazione, a salto variabile, al suo sbocco al Po.

Nel suo percorso, il tronco Maleo-Po interessa i territori comunali di Maleo-Corno Giovine e S. Stefano lodigiano, tutti in provincia di Milano.

Le caratteristiche del canale sono uguali a quelle del Milano-Cremona e, con quelle

della conca, rispettano — anzi migliorano — le norme internazionali dettate dalla 2^a Conferenza europea dei Ministri dei trasporti, nel 1954.

L'idrovia, infatti, progettata per natanti della portata utile di 1350 tonnellate (quarta classe delle zone internazionali anzidette) tiene, però, conto delle necessità del transito dei natanti fluvio-marittimi di eguale capacità ed, a tal fine, presenta una maggiore profondità in cunetta (metri 3,80 in luogo dei 3,50 prescritti) ed un tirante d'aria sotto i ponti (altezza libera del ponte sul pelo d'acqua del canale) di metri 6,50 invece di metri 5,25. Ciò in ottemperanza delle disposizioni a riguardo del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

È da tener presente che già il Po è navigabile fino a Cremona e la realizzazione del canale per Milano sarà premessa, al tempo stesso, per il completamento dell'asta fino a Torino, nonchè della diramazione al lago Maggiore fino al porto di Locarno, per cui è facile preconizzarne la decisiva importanza per i traffici internazionali con l'Oltralpe; il che avvalorava l'interesse dell'economia piacentina a non essere tagliata fuori dalle relazioni per vie d'acqua interne verso monte ed, in genere, coi grandi centri più ad occidente, serviti dalla nuova infrastruttura.

Ma il breve tronco artificiale da Maleo al Po assumerà un ruolo di notevole importanza, anche per i traffici verso valle, sia d'interesse del piacentino, che tramite gli scali a monte di Maleo.

Per Piacenza, il collegamento a Maleo significa anche poter disporre di un utile sussidiario alla via fluviale al mare, in caso di necessità; più breve (38 chilometri per Maleo-Cremona al Po, in luogo dei 40 attuali) ancorchè richiedente un maggior tempo del passaggio di 3 conche in più. Per gli scali della dorsale a monte di Maleo, specie in previsione dello sviluppo dei traffici, già dopo poco che la linea principale sarà stata aperta all'esercizio, l'alternativa dello sbocco a Mezzano Passone consentirà di far fronte al non improbabile affollamento alle tre conche esistenti da Maleo a Cremona, evitando i conseguenti ritardi.

Il tronco in oggetto, in sostanza, oltre all'inserzione di Piacenza nella rete idroviaria padana, avrà l'importante funzione di arroccamento fra la navigazione fluviale e la asta fondamentale da Cremona a Milano, Torino e diramazioni.

La città di Piacenza è un centro commerciale ed industriale in grado di dare, anche per le caratteristiche della sua economia, un rilevante apporto di traffico alla rete idroviaria, mentre la nuova infrastruttura rappresenterà un indispensabile fattore di sviluppo delle zone interessate, oggi economicamente depresse e dimenticate dalle grandi direttrici delle comunicazioni terrestri, nonchè uno strumento per stimolare l'insediamento di nuclei produttivi, specie decentrandovi gli esistenti in zone ormai congestionate; processo favorito dal forte risparmio che la via d'acqua consente sui costi dei trasporti di merci di massa, povere ed ingombranti ed anche in virtù delle moderne tecniche di trasporto, di altre merci considerate negate finora al settore idroviario.

Prospettiva, questa, che si risolverà in una maggiore competitività della nostra economia produttiva con quelle estere; ciò anche per quanto riguarda le regioni meridionali del Paese, il cui sviluppo trarrà forza e giovamento dal modo di trasporto fluvio-marittimo, anche nelle relazioni con l'entroterra del Settentrione.

In considerazione dell'evidente utilità che detta idrovia riveste, pertanto, sul piano dell'economia nazionale, con il presente disegno di legge essa viene iscritta fra le linee navigabili di seconda classe.

Va ricordato, a questo punto, che, come esistono idrovie classificate e non finanziate, la presente classificazione non implica alcun onere a carico dello Stato, nè di altri enti pubblici.

La classificazione è, però, premessa indispensabile alla presa in considerazione, in linea tecnica, del progetto relativo, nonchè agli effetti della formulazione dei futuri piani nel quadro della programmazione economica nazionale per il settore delle infrastrutture dei trasporti.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

L'idrovia Maleo-Po (Piacenza) è iscritta fra le linee navigabili della seconda classe, di cui all'articolo 2, terzo comma, del regio decreto 1° luglio 1913, n. 959.