

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **LOMBARDI, ARNAUDI, ACTIS PERINETTI, ANGELILLI, BALDINI, BERTOLA, BUSSI, CAGNASSO, CANZIANI, CELASCO, CORBELLINI, FERRARI Francesco, FERRONI, FOCACCIA, FORMA, GENCO, GIANCANE, GIORGETTI, GIORGI, SIBILLE, SPIGAROLI, TORTORA e VECCELIO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 GENNAIO 1968

Modifiche ed integrazioni alle leggi 24 agosto 1941, n. 1044 e 10 ottobre 1962, n. 1549, inerenti al canale navigabile Milano-Cremona-Po

ONOREVOLI SENATORI. — Dall'anno 1962 sono in corso i lavori di costruzione delle opere di navigazione interna facenti parte del canale navigabile Milano-Cremona-Po.

A tutt'oggi risultano completati i lavori per la costruzione dell'antiporto e della caeca di accesso al porto interno di Cremona: sono in corso di completamento i lavori per il bacino portuale di Cremona la cui conclusione è prevista per la metà del prossimo anno; sono stati completati i lavori di scavo di un primo tronco di canale di chilometri 3,387 tra Cremona e la località di Spinadesco; sono in corso di esecuzione i lavori di rivestimento di questo primo tronco il cui completamento è previsto per la primavera del 1968; sono infine in corso i lavori per lo scavo e il rivestimento di un secondo tronco del canale dalla località di Spinadesco alla località Cascina Belvedere (Crotta d'Adda) chilometri 4,414.

L'avanzamento dei lavori — che, a partire dal Po in direzione di Milano, sono stati

effettuati contemporaneamente ai progressi realizzati dalla navigazione sul Po grazie alle opere di sistemazione dell'alveo di magra — è sollecitato da numerosi enti pubblici (in particolare Province, Comuni, Camere di commercio...), enti privati ed operatori economici, i quali hanno a più riprese manifestato l'interesse per la realizzazione del progetto che consentirà di effettuare importanti economie di trasporto nei collegamenti tra le regioni settentrionali e le regioni del basso e medio Adriatico.

I lavori sinora compiuti per il canale Milano-Cremona-Po, sono stati oggetto di attenzione da parte non soltanto delle zone attraversate dall'idrovia ma anche di tutte le zone in cui è possibile il raccordo con la pianura padana attraverso la navigazione di cabotaggio.

Una concreta testimonianza della funzionalità dell'idrovia, sia pure nel solo tratto in corso di realizzazione, consiste nella richiesta di insediamenti di alcuni complessi

industriali in zone ad economia prevalentemente agricola e qualificate come aree depresse.

La realizzazione del canale si dimostra quindi di interesse generale per il Paese e conferma la validità delle scelte operate nel quadro della Programmazione economica (capitolo XI, paragrafo 136 - Piano quinquennale 1966-1970) per lo sviluppo di una rete idroviaria nazionale.

In base a questa considerazione si è resa sempre più evidente la necessità di completare nel minor tempo possibile la realizzazione delle opere di navigazione interna tra Milano e il Po ai fini anche di una tempestiva valorizzazione delle somme già impegnate nella misura di 5 miliardi e 300 milioni e delle attrezzature già completate.

Le opere da proseguire, nei limiti del presente disegno di legge, comprendono:

a) il completamento del porto interno di Cremona, per un ammontare di lire 755 milioni;

b) la biconca di Acquanegra per 900 milioni di lire;

c) il terzo tronco del canale da Cascina Belvedere-comune di Crotta d'Adda, a Cascina Isola Gerra-comune di Pizzighettone (tronco di chilometri 6,368) per 2.900 milioni;

d) la biconca di Pizzighettone per 900 milioni di lire;

e) il ponte-canale sul fiume Adda per 950 milioni di lire.

Il valore complessivo delle opere sino al fiume Adda è pertanto di lire 6 miliardi e 405 milioni.

Tutto ciò considerato, l'articolo 1 del presente progetto di legge, disponendo per la iscrizione nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici degli stanziamenti per il com-

pletamento del tronco fiume Po-fiume Adda del canale Milano-Cremona-Po, tende ad evitare ogni soluzione di continuità nella esecuzione dei lavori. Per le quote di spettanza degli enti locali interessati (40 per cento della spesa) è previsto il recupero al secondo anno dall'inizio dei lavori e ritornando parzialmente alle modalità previste dal testo unico 1913.

L'articolo 2 riguarda una integrazione dei compiti del Consorzio del canale Milano-Cremona-Po, analogamente a quanto è stato disposto dalla legge 3 febbraio 1963, n. 92 (canale Padova-Venezia).

L'articolo 3 prevede, al primo comma, un chiarimento intorno alla normativa riguardante l'approvazione dei progetti; al secondo comma, un allineamento della disciplina prevista dalla citata legge per il canale Padova-Venezia.

L'articolo 4, da una parte vuole precisare che l'esclusione dalle espropriazioni (per il caso previsto all'articolo 8 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549) si riferisce soltanto ai terreni ricadenti nelle aree che sono soggette alla disciplina del piano di utilizzazione; dall'altra, vuole spostare il termine del periodo di detta esclusione al momento della adozione del piano generale di utilizzazione allo scopo di non allontanare eventuali iniziative industriali.

Onorevoli colleghi! Data l'importanza dell'opera del canale ma soprattutto l'urgenza di provvedere alla prosecuzione — senza interruzioni — dei lavori in corso, in considerazione di fondamentali ed ovvie esigenze di ordine economico (redditività degli investimenti infrastrutturali) e di ordine tecnico (degrado delle opere che rimangono incomplete, non utilizzabili e prive di manutenzione), si confida nella sollecita e favorevole approvazione del disegno di legge in oggetto.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Per l'esecuzione dei lavori necessari al completamento del tronco idroviario da Cremona al fiume Adda del canale navigabile Milano-Cremona-Po è autorizzata la spesa di lire 6.405.000.000,— da inserire nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di:

lire 405.000.000,— per l'anno finanziario 1968;

lire 1.000.000.000,— per l'anno finanziario 1969;

lire 2.500.000.000,— per l'anno finanziario 1970;

lire 2.500.000.000,— per l'anno finanziario 1971.

La quota del 40 per cento della spesa a carico degli enti locali interessati, di cui all'elenco indicato dall'articolo 3 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, sarà recuperata secondo quanto è disposto dal testo unico 11 luglio 1913, n. 959, salvo, per quanto attiene al termine d'inizio del recupero che viene spostato al secondo anno successivo a quello in cui i lavori sono intrapresi.

Le somme non impegnate in un anno finanziario sono utilizzabili negli anni successivi.

Art. 2.

Il Consorzio del canale Milano-Cremona-Po, istituito con legge 24 agosto 1941, numero 1044, modificata ed integrata dalla legge 10 ottobre 1962, n. 1549, provvederà anche alla costruzione e all'esercizio degli impianti, nonché al ristabilimento e alla manutenzione delle opere idroviarie e degli impianti medesimi.

Art. 3.

L'approvazione da parte del Magistrato per il Po dei progetti del Consorzio per opere idroviarie, portuali e comunque annessi all'utilizzo dell'idrovia importa la dichiarazione di pubblica utilità dei relativi lavori nonchè l'urgenza e l'indifferibilità degli stessi.

Il Magistrato per il Po, sentito il proprio comitato tecnico-amministrativo, approva, unitamente all'atto di concessione, le convenzioni che disciplinano i modi, i termini e le condizioni dell'esecuzione dell'opera, nonchè le convenzioni con cui sono affidati al Consorzio la gestione e l'esercizio idroviari, disciplinandone i modi, i termini e le condizioni.

Art. 4.

L'articolo 8 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, è sostituito dal seguente:

« Per quanto concerne il piano di utilizzazione generale di cui al precedente articolo 6, sono escluse dalle espropriazioni per pubblica utilità le aree occupate da fabbricati e impianti a destinazione industriale e servizi connessi, già in attività alla data di adozione da parte del Consorzio del piano generale di utilizzazione ».

Art. 5.

All'onere di 405 milioni di lire per l'anno finanziario 1968, si farà fronte con la riduzione di eguale importo del capitolo 5758 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso.

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