

(N. 2703)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **MORO, FERRONI, GARLATO, VECELLIO e GARAVELLI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° FEBBRAIO 1968

Autorizzazione di spesa di lire 1.400.000.000
per il ricalibramento dell'idrovia del Sile da Treviso a Venezia

ONOREVOLI SENATORI. — Il programma economico nazionale per il quinquennio 1966-1970 prevede una spesa di cinquanta miliardi di lire per la realizzazione di una prima parte della rete idroviaria nazionale atta alla navigazione di natanti da 1.350 tonnellate.

Questa previsione di spesa intende offrire i mezzi per potenziare il sistema delle idrovie italiane mediante un suo più intenso e razionale sviluppo specie laddove, per situazione geografica e per condizioni naturali, le vie d'acqua si rivelano infrastrutture non solo particolarmente adatte, ma indispensabili ad una più completa ed economica organizzazione di un moderno sistema di trasporti commerciali.

Particolarmente interessate allo stabilimento di un efficiente sistema idroviario perchè singolarmente favorite dalla natura e da grandi prospettive di sviluppo economico, sono le pianure dell'Italia settentrionale ed in modo speciale l'area veneta dove un complesso di idrovie, oltre alla Venezia-Padova, già in corso di costruzione, può articolarsi sulle due grandi direttrici Venezia-

Milano e Venezia-Trieste con le rispettive diramazioni penetranti nelle aree circostanti.

In quest'ordine di idee, il Comitato regionale veneto della programmazione ha tempestivamente provveduto a formulare un quadro organico delle esigenze che si presentano in questo settore dello sviluppo ed ha formulato una scala di priorità per la realizzazione delle opere idroviarie della regione.

Riconosciuta la necessità di completare l'idrovia Padova-Venezia, già finanziata con legge particolare, il Comitato ha conferito grado di assoluta priorità all'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco ed alla Litoranea veneta e di questa al primo tratto da Venezia, con diramazione lungo il fiume Sile, per Treviso.

Accolta questa impostazione, il Piano regionale ha confermato nella graduatoria di priorità e di urgenza l'idrovia Treviso-Venezia.

Anche gli Enti locali trevigiani, riuniti in Comitato provinciale per la programmazione, su iniziativa dell'Amministrazione provinciale per formulare il programma pro-

vinciale di sviluppo economico, hanno attribuito al ricalibramento del Sile ed al potenziamento dell'idrovia una funzione primaria per il raggiungimento delle finalità di riequilibrio economico che il programma stesso persegue. Non solo, ma nel programma provinciale, l'apprestamento e l'adeguamento dell'idrovia sono premessa necessaria alle altre infrastrutture viarie ed economiche indispensabili per lo sviluppo delle plaghe delle provincie di Treviso e di Venezia che gravitano sulle rive del Sile.

L'idrovia del Sile cui si riferisce il presente disegno di legge non è peraltro una nuova arteria fluviale. Essa è una delle più frequentate vie navigabili d'Italia ed è percorsa da natanti commerciali con volume di traffico già rilevante. Essa è stata classificata con regio decreto 9 luglio 1876, n. 2686, ed inquadrata tra le vie navigabili di seconda classe con regio decreto 8 giugno 1911, n. 823.

Il Sile, del resto, ha rappresentato fin da tempi remoti un normale ed efficiente collegamento fra la zona lagunare e l'entroterra.

Cronache delle epoche più lontane e reperti archeologici lo attestano. La navigazione del Sile, già tutelata e incrementata dalla Repubblica Veneta, ha assunto negli ultimi anni del dopoguerra un ritmo di traffici sempre più intenso. Tanto da raggiungere nel 1965 il traguardo delle 500 mila tonnellate; traguardo poi superato dalle nuove iniziative imprenditoriali che si sono e si vanno insediando lungo il fiume.

In realtà la situazione geoidraulica del Sile è quanto mai propizia ai più larghi sviluppi del suo traffico.

Esso è un fiume dal breve percorso di circa 45 chilometri. Nasce quasi improvvisamente in pianura poco a valle di Castelfranco Veneto e corre lento e costante fino alla laguna; ma in realtà è navigabile solo nella seconda metà del suo percorso, da Treviso a Venezia. La tortuosità del percorso e le esistenti opere di utilizzazione delle sue acque ai fini idroelettrici impediscono ai natanti di tonnellaggio apprezzabile di risalire il fiume a monte di Treviso. Ma a valle

di questa città, con i suoi cinquanta mc/s di acque tranquille, con escursioni addirittura trascurabili dei livelli di piena e di magra rispetto a quelli medi, con la conseguente quasi assoluta stabilità del suo regime idraulico, con la lieve entità dei livelli di pendenza che rende necessaria una sola conca per raggiungere la laguna ed il mare aperto, il Sile è una ideale idrovia naturale.

La sua utilizzazione però è di fatto limitata dalla impossibilità per natanti di dimensioni modernamente valide, di *standard* europeo da 1.350 tonnellate, di risalirlo dal mare, dalla laguna o dal Porto di Venezia.

Detta impossibilità è causata oggi, ancor prima che dalla tortuosità del tracciato, che rende difficoltoso il percorso in alcuni punti e necessariamente a senso alterno nelle diverse ore del giorno, dalle limitate possibilità della conca vinciana che a Portegrandi collega il fiume con la laguna.

Questa conca, realizzata dalla Repubblica Veneta nel 1683, consente il passaggio solo a natanti di stazza non superiore alle 250-300 tonnellate, portata evidentemente troppo esigua e del tutto inadeguata alle possibilità attuali della tecnica del trasporto fluviale ed alle esigenze economiche del servizio.

È vero che anche i natanti da seicento tonnellate risalgono il Sile; ma per poterlo raggiungere, devono passare per la conca del Cavallino, allungando considerevolmente il loro percorso.

Al superamento di questi limiti ed alla eliminazione di questa radicale strozzatura è appunto rivolto il progetto di ricalibratura del corso naturale del fiume predisposto dal Consorzio portuario di Treviso; progetto che risolve agevolmente in linea tecnica il problema.

Oltre alle rettifiche dell'alveo naturale del fiume, il progetto prevede la realizzazione di una nuova conca da 1.300 tonnellate da costruire a valle del taglio del Sile, tra il canale lagunare Cenesa e il canale S. Felice.

Completano l'opera, nel progetto, il rivestimento delle sponde e i lavori di rafforzamento degli scali esistenti nonchè l'utilizzazione delle anse resecate.

In ordine al suo percorso l'idrovia interessa i centri di Silea, Casale sul Sile, Casier, Cendon, S. Elena, Musestre, Quarto d'Altino, Trepalade e Portegrandi nonchè i due *terminals*, a monte e a valle, rispettivamente, di Treviso e di Venezia. L'idrovia si inserisce quindi nell'area marittimo-lagunare, e si conclude davanti al forte di S. Andrea ove attualmente si effettuano trasborchi da nave a chiatte di cereali. Da qui la navigazione prosegue e si dirama verso Venezia, il suo porto commerciale e prosegue per le altre idrovie che da Venezia si dipartono, nonchè, attraverso la bocca di Lido, verso il mare aperto.

In Venezia poi l'idrovia del Sile, che già lungo il suo percorso incontra la Litoranea veneta e quindi le sue molteplici diramazioni, trova il suo punto di congiungimento con la rimanente rete idroviaria già esistente o progettata che penetra o dovrà penetrare in tutta la vasta pianura veneta-lombarda fino a raggiungere la Confederazione elvetica a Locarno.

In tale complesso, l'idrovia del Sile si caratterizza ancora per queste favorevoli circostanze:

1) il suo percorso interamente pianeggiante rende agevole ed economica la navigazione;

2) la sua manutenzione è facile e di costo alquanto limitato;

3) la costanza del livello medio del suo pelo sull'acqua e del suo rapporto col piano di campagna rende comode e semplici le strutture e gli impianti e quindi le operazioni di carico e scarico, nei porti e negli scali, anche mediante congegni aspiratori e meccanici;

4) lungo la maggior parte del percorso dell'idrovia si snodano cospicue zone atte all'industrializzazione, in buona parte fornite delle indispensabili infrastrutture;

5) l'idrovia Treviso-Venezia si inserisce come elemento organico nella rete di navigazione interna, direttamente nel grande porto commerciale e industriale di Venezia contribuendo ad aumentarne l'espansione

nonchè a selezionare e ad alleggerire le correnti di traffico e gli smistamenti.

Ci si rende conto pertanto dell'importanza dell'idrovia e come la possibilità di operare in essa con natanti di *standard* europeo costituisca un obiettivo fondamentale non solo per ciò che ha attinenza con l'organizzazione e lo sviluppo dell'idrovia stessa, ma ancora ai fini dell'utilizzazione e dello sviluppo economico e sociale delle aree rivierasche, ai fini industriali e commerciali; in ordine ai quali gli Enti locali sono impegnati ad assicurare il necessario coordinamento.

Infatti presso l'Amministrazione provinciale di Treviso e precisamente presso il suo ufficio di coordinamento urbanistico vengono già unificati ed integrati i piani di fabbricazione e i piani regolatori che i Comuni rivieraschi stanno approntando e definendo, per rendere così proficui ed armonici gli investimenti pubblici, incoraggiare gli investimenti privati e l'utilizzazione delle aree circostanti.

Pertanto l'idrovia del Sile, favorita com'è da circostanze naturali ed ambientali eccezionalmente favorevoli viene ad inquadrarsi in un contesto coordinato di opere e di infrastrutture e di utilizzazioni territoriali ai fini produttivi e di sviluppo economico e sociale di una vasta zona finora considerata fra le più depresse del Veneto.

Sono attualmente operanti lungo l'idrovia un notevole numero di imprese industriali e fra queste 31 di rilevanti proporzioni. Ma molte altre attendono la definizione dei programmi per la ricalibratura dell'idrovia per stabilire i loro definitivi insediamenti lungo l'asta del Sile.

Infatti i piani di fabbricazione che i comuni rivieraschi di Treviso, Silea, Casale, Casier, Roncade, Quarto d'Altino e di altre sette finitimi stanno preordinando in vista della realizzazione dell'opera, si fondano sulla previsione di cospicui nuovi insediamenti industriali.

Intanto l'insediamento delle nuove imprese ha già determinato un grande aumento del volume dei traffici idroviari che è passato dalle 500 tonnellate registrate nel 1965 a 990

mila nel 1966 ed a 2 milioni 200 mila nel 1967.

Le merci che utilizzano l'idrovia sono prevalentemente costituite da cereali, semi oleosi, laterizi e materiali inerti, pietra di cava, cellulosa e legname.

Un incremento del tutto particolare sarà dato poi dal trasporto di combustibili per idrovia per un traffico che si prevede sarà di un milione di tonnellate per un solo grande complesso prossimo a realizzarsi al *terminal* di Treviso; mentre a Casale sul Sile una darsena sarà costruita dal Consorzio agrario provinciale. Dieci depositi fluviali al *terminal* di Treviso per conto di imprese private sono stati già richiesti, mentre altre imprese, fra le quali alcune importanti produttrici di ceramica, sono pronte a installarsi lungo la via d'acqua.

Secondo informazioni del Comitato per gli insediamenti industriali nelle tre Venezie, altre importanti iniziative non solo italiane, ma anche di altri paesi europei, hanno prescelto questa zona del Veneto sud-orientale per svilupparvi i loro piani di attività.

Intanto la ricalibratura dell'idrovia ha già determinato con le sue prospettive un salto qualitativo del traffico che si manifesta per settori merceologici, per provenienza e per volume, così come essa concorre alla soluzione del problema dei trasporti per via ferrata e per strada sulle intasatissime aree metropolitane Venezia-Treviso dirottando sull'idrovia volumi sempre più importanti di traffico.

L'idrovia pertanto si preannuncia, veramente, uno strumento fondamentale di sviluppo per questa area notoriamente depressa e come tale riconosciuta dalle provvidenze legislative.

La spesa complessiva per il ricalibramento del Sile, la costruzione delle opere connesse, comprese quelle necessarie per la difesa e la tutela del paesaggio, secondo il progetto di massima accuratamente studiato del Consorzio portuario di Treviso, è prevista in 5 miliardi e 894 milioni di lire, pari cioè a un costo di 170 milioni al chilometro, essendo infatti il percorso complessivo dell'idro-

via di 36 chilometri, dei quali 22 lungo il fiume e 14 in zona lagunare.

Il costo chilometrico è evidentemente modesto, sia comparativamente al costo di altre idrovie italiane ed estere, che spesso supera il miliardo di lire e che comunque si mantiene sempre a livelli sensibilmente superiori, sia comparativamente alle stesse infrastrutture viarie ad alta qualificazione tecnologica.

La contenutezza del costo, in realtà, deriva proprio dalla favorevole situazione geo-idraulica del bacino del Sile e dalla efficienza delle soluzioni tecniche previste.

Della somma complessiva, circa 800 milioni sono necessari per la realizzazione della conca e per la sistemazione dei canali lagunari di collegamento.

Il rimanente importo è necessario per la sistemazione e il potenziamento dell'idrovia vera e propria.

Nel quadro di queste ultime opere, 2 miliardi e 900 milioni sono destinati alle rettifiche indispensabili per rendere normale e agevole la navigazione, nei due sensi, ai natanti da 1350 tonn. ed ai loro convogli.

Dal progetto è peraltro enucleabile uno stralcio funzionale che comprenda la costruzione della conca vinciana per natanti di *standard* internazionale e la sistemazione dei canali lagunari adducanti, con una spesa di novecento milioni di lire, nonchè l'esecuzione di alcune fondamentali rettifiche per una spesa di circa 500 milioni di lire.

La realizzazione di questo stralcio del progetto consentirebbe subito l'accesso lungo tutta l'asta idroviaria, pur con qualche limitazione nell'esercizio, ai natanti da 1350 tonnellate. Ed è alla realizzazione di questo stralcio funzionale che i proponenti mirano presentando all'approvazione al Senato della Repubblica il presente disegno di legge pur convinti come sono che la realizzazione dell'intera opera costituirebbe un formidabile incentivo per lo sviluppo economico e sociale della zona interessata.

Ma purtroppo a questo maggiore obiettivo si oppongono per ora le insuperabili difficoltà del bilancio dello Stato.

Nell'articolo 1 del disegno di legge si prevede l'autorizzazione della spesa divisa in tre esercizi finanziari e precisamente: lire 600 milioni da imputare all'esercizio in corso, 450 milioni all'esercizio 1969 e 350 milioni all'esercizio 1970.

Il richiamo esplicito al testo unico della navigazione interna, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, riconduce alle forme consuete il meccanismo del finanziamento della spesa e del suo riparto.

Il disegno di legge prevede all'articolo 2, in analogia con quanto è stato fatto per la idrovia Padova-Venezia con le leggi 3 aprile 1963, n. 92 e 12 aprile 1965 n. 411, la concessione della costruzione e dell'esercizio delle opere idroviarie e delle relative infrastrutture ad un Consorzio di Enti locali, il quale sarà chiamato a promuovere la progettazione esecutiva delle opere stesse.

L'articolo 3 richiama disposizioni già emanate per casi analoghi di lavori in concessione, mentre l'articolo 4 estende all'idrovia del Sile l'applicazione delle norme emanate per la già citata idrovia Padova-Venezia e per il Canale Milano-Cremona-Po, trattandosi di opere analoghe che hanno già avuto una propria normativa.

Con queste caratteristiche il disegno di legge si inserisce nella nuova impostazione programmata cui si ispira la navigazione interna ed alla quale deve adeguarsi la legislazione in materia.

Infine l'articolo 5, che statuisce sul finanziamento del primo lotto di opere per il ricambio dell'idrovia, indica il capitolo del bilancio dello Stato — il 5758 — da cui può essere tratta la copertura dell'importo di spesa attribuita all'esercizio finanziario in corso.

Onorevoli senatori! Il disegno di legge che i proponenti sottopongono all'approvazione del Senato si informa adunque ai criteri di programmazione economica e sociale che sono a fondamento della programmazione regionale e nazionale. In particolare, il disegno di legge vuole non solo dare efficienza ad una idrovia che ha grandi possibilità di sviluppo; ma soprattutto vuole fare di questa idrovia uno strumento quanto mai efficace di moltiplicazione economica, di creazione di posti di lavoro, di stimolo per l'insediamento di nuove industrie, di risveglio di attività agricole, artigiane e commerciali potenziali, le quali sono oggi impedita di manifestarsi a causa delle condizioni depresse che caratterizzano il bacino del Sile.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Per un primo lotto di opere per il ricalibramento dell'idrovia del Sile da Treviso a Venezia, al fine di renderla navigabile ai natanti da 1350 tonnellate, è autorizzata la spesa di lire 1.400.000.000 da inserire nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 600 milioni per l'anno finanziario 1968; lire 450 milioni per l'anno finanziario 1969 e lire 350 milioni per l'anno finanziario 1970.

La quota della detta spesa che deve essere posta a carico degli Enti locali interessati, ai sensi del testo unico sulla navigazione interna approvato con il regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, sarà recuperata a lavori ultimati e collaudati.

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

Art. 2.

L'esecuzione delle opere di navigazione interna dell'idrovia del Sile da Treviso a Venezia, nonchè degli occorrenti porti, scali, banchine ed impianti, principali ed accessori, fissi o mobili e la successiva manutenzione ordinaria e straordinaria saranno affidate, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, ad un Consorzio da costituire esclusivamente fra Enti locali, previa stipulazione di apposita convenzione tra lo stesso Consorzio ed il Magistrato alle acque di Venezia e nella quale saranno disciplinati i modi, i termini e le condizioni delle opere e dei lavori suindicati.

Al Consorzio indicato nel comma precedente sarà affidato in concessione, con successivo decreto del Ministro dei lavori pubblici, l'esercizio dell'idrovia e dei connessi impianti portuali e meccanici, previa stipulazione di apposita convenzione analogamente a quanto previsto nel comma precedente.

Art. 3.

Il Consorzio promuove la elaborazione della progettazione esecutiva riguardante i lavori di cui all'articolo precedente.

Tutte le opere ed impianti sono approvati con decreto del Magistrato alle acque e sono dichiarati, ad ogni effetto di legge di pubblica utilità ed obbligatori, nonchè urgenti ed indifferibili.

Art. 4.

Sono applicabili, per l'idrovia del Sile da Treviso a Venezia, le disposizioni relative all'idrovia Padova-Venezia di cui alle leggi 3 febbraio 1963, n. 92, articoli 3 e 4, e 12 aprile 1965, n. 411, nonchè quelle relative al Canale Milano-Cremona-Po di cui alla legge 10 ottobre 1962, n. 1540, articoli 13 e 14.

Art. 5.

All'onere di 600 milioni di lire per l'anno finanziario 1968 si provvede con la riduzione di uguale importo del capitolo n. 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.