

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore GOMBI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 DICEMBRE 1960

Modificazioni alla legge 24 agosto 1941, n. 1044, recante provvedimenti per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po

ONOREVOLI SENATORI. — In Valle padana, vanno accentuandosi squilibri economici fra settore e settore e fra zona e zona sempre più preoccupanti, dai quali si desume la necessità che anche in questa parte d'Italia, certamente una delle più avanzate del Paese, siano posti con urgenza i problemi di profonde riforme strutturali.

In particolare la bassa Valle padana, un tempo caratterizzata da un'agricoltura fiorente in continuo sviluppo, oggi denuncia gravi sintomi di crisi che colpiscono in modo talora irrimediabile la piccola e media economia agricola e rendono sempre più insopportabili le condizioni di ambiente, di lavoro e di reddito dei salariati e braccianti generando il più che noto fenomeno della fuga in massa dei giovani, e non solo, dalle campagne.

La prospettiva di un'adeguata industrializzazione della depressa economia della bassa Padana; intesa essenzialmente non a favorire le industrie monopolistiche private ma ad utilizzare le enormi risorse di questa zona a fini di pubblica utilità e ad arrestare il

triste fenomeno della fuga delle energie migliori dalle nostre terre, può contribuire ad avviare il processo di radicali soluzioni strutturali che rompano definitivamente il dominio del monopolio industriale e terriero oggi imperante in tutto il Paese.

La realizzazione di impianti di sfruttamento delle risorse del suolo e del sottosuolo padano va vista in questo quadro; essa è però strettamente collegata con la creazione di vie di trasporto numerose ed economiche.

Ecco perchè, il problema della terza via dei trasporti, la via idroviaria, che per l'economicità dei costi può ben competere ed imporsi nei confronti di tutte le altre vie, quando si debba far fronte alla concorrenza, specialmente internazionale, diventa un problema importante e forse imprescindibile per attrarre nella orbita di un concreto ed efficace sviluppo economico tutte le zone Padane che oggi sono in crisi di depressione.

In tale quadro l'idrovia Milano-Cremona-Po-Venezia assume un'importanza decisiva che non è più possibile sottovalutare, come ha ampiamente dimostrato il recente conve-

gno di Cremona del 2 ottobre scorso svoltosi alla presenza del Capo dello Stato.

Questa Opera, da attuarsi del resto nel quadro di un disegno che affronti e risolva il problema più vasto di un intero sistema idroviario padano, ha però un diritto di precedenza di cui la legge 1044 del 24 agosto 1941 e le enormi spese sostenute per tanti lustri per la sistemazione del Po e del suo alveo di magra in particolare, sono sicura testimonianza.

Oggi, infatti, si tratta di rimediare all'abbandono in cui è stato lasciato il problema della navigazione interna che i nostri padri avevano impostato circa 60 anni fa in Italia, onde realizzare tutte le tappe che in altri Paesi europei sono state già raggiunte, dando un assetto razionale e moderno al trasporto idroviario e rendendo efficiente una fonte di ricchezza che altrimenti sarebbe irrimediabilmente compromessa.

Se tutto ciò non è avvenuto, in Germania, in Francia, nel Belgio, nell'Unione Sovietica ed in altri Stati extraeuropei, lo si deve anche al fatto che gli uomini che hanno governato quei paesi hanno saputo inquadrare nelle esigenze della loro economia la scelta opportuna dei mezzi di trasporto, evitando, come purtroppo avviene in Italia, che materie povere e pesanti viaggino su mezzi costosi per strade e ferrovie, ormai ultracongestionate, aderendo al principio di un armonico e coordinato sviluppo di tutte le vie di trasporto.

Lo sviluppo delle vie d'acqua, in questi Paesi è infatti avanzato di pari passo con lo sviluppo stradale e ferroviario. Dalle prime sistemazioni del Reno nel 1817 alle successive del Danubio nel 1870, per citare solo quelle che ci interessano più da vicino, è stato tutto un susseguirsi di iniziative che hanno condotto quelle Nazioni ad essere all'avanguardia nel campo idroviario; per cui oggi, la Germania, per esempio, sul traffico complessivo della sua rete fluviale ha una prestazione di trasporto di circa 33 miliardi di tonnellate Km. cui fa riscontro una prestazione di 56 miliardi di tonnellate Km. sulle ferrovie.

Nè va taciuto, per dare un'idea dell'importanza che certi Paesi annettono alla na-

vigazione interna, che nel decorso decennio 1949-58 il governo della Germania occidentale ha investito per nuove opere o in lavori di manutenzione straordinaria della sua rete idroviaria, la cifra di oltre 400 miliardi. Ciò corrisponde ad una spesa di circa 40 miliardi all'anno. Il confronto con l'Italia nello stesso periodo è meglio non farlo poichè noi abbiamo in ogni bilancio dei Lavori pubblici la voce « per manutenzione di opere idrauliche » coperta da circa 200 milioni, e questo è tutto.

D'altra parte mettere a contatto il mare con le zone più interne di una Nazione e particolarmente con i suoi centri di vita economica (Milano è la sola metropoli europea non collegata con il mare) è sempre stata la aspirazione dei popoli che vedevano in esso mare la fonte prima dello sviluppo degli scambi e dei commerci.

Ne sono esempi clamorosi le grandiose opere passate e quelle che si sono attuate recentemente negli Stati Uniti sul fiume San Lorenzo e nel Belgio col canale Alberto ove il traffico marittimo può risalire, senza smistamento, fino alle banchine degli scali attrezzati nel cuore di queste Nazioni, per non parlare delle immense idrovie costruite nell'Unione sovietica fra le quali quelle che hanno fatto definire Mosca « porto di 5 mari » e il gigantesco canale Volga Don.

Nè si può convenire con chi sostiene che quelle opere sono state possibili in Paesi più ricchi del nostro, per derivarne che è giusto che i problemi della navigazione interna si protraggano all'infinito in Italia, lasciando in pasto agli italiani solo polemiche più o meno interessate e procrastinatrici delle opere già oggi possibili; senza un impegno costruttivo che dia la speranza di vedere finalmente avviato a soluzione il problema già maturo per una positiva soluzione e che più ci sta a cuore: l'allacciamento di Milano col mare.

Da quando nel lontano 1911 il senatore Colombo — Presidente dell'Associazione nazionale dei Congressi di navigazione — si augurava al congresso di Torino, che gli studi preordinati dalla commissione parlamentare presieduta dall'onorevole Romanin Jacur, diventassero piani esecutivi da tra-

durre in legge e che si compiesse il voto di dare all'Italia « una delle più belle vie di acqua d'Europa » « la via del Po » per cui Milano poteva essere allacciata all'Adriatico, molta acqua è passata sotto i ponti, e nonostante che il Congresso di Ravenna del 1921 votasse un ordine del giorno nel quale si riaffermava la necessità che il nostro maggior fiume dovesse costituire la via maestra del sistema di navigazione interna dell'Italia settentrionale e si invitasse il Governo a provvedere con mezzi adeguati a intensificare le opere di sistemazione iniziate, col l'avvento del fascismo gli « artefici dei nuovi destini della Patria » misero tutto a tacere.

Fu così che l'azienda portuale di Milano che aveva iniziato fin dal 1919 i lavori con gli scavi del porto e di tre tratte di canale, con una spesa di circa 25 milioni di lire dell'epoca, eseguendo anche gli espropri lungo l'asta del canale stesso, aveva dovuto col provvedimento ministeriale del 1922 sospendere ogni attività e mettersi in liquidazione.

Solo dopo circa un ventennio, vennero ripresi gli studi, riformati i progetti di allora per adeguarli, con moderni criteri, alla grande navigazione di portata internazionale.

La legge 24 agosto 1941, n. 1044, costituiva finalmente il consorzio del canale Milano-Cremona-Po indicando le cifre di spesa delle opere, fissate in 427.000.000 quelle del canale Milano-Cremona-Po, lire 155.000.000 quella del porto di Milano e lire 18.000.000 quella del porto di Cremona e il contributo dello Stato nella misura del 60 per cento e quello degli enti locali interessati nel restante 40 per cento.

La legge è tuttora valida anche se eventi di forza maggiore prima, e colpevole negligenza poi, hanno ostacolato la sua applicazione, oggi però per renderla perfettamente operante abbisogna di modifiche alle cifre indicative dei costi dell'opera che la adeguino al valore attuale della moneta.

Tale richiesta è stata più volte avanzata da noi al Governo senza risultato però, di qui la presente iniziativa di un disegno di legge parlamentare che superi la carenza governativa.

Del resto il Governo non può più ormai procrastinare una soluzione che egli stesso

ha implicitamente riaffermato valida con la legge 10 marzo 1955, n. 102, che proroga al 31 dicembre 1970 il termine di validità della legge del 1941 per il compimento della costruzione del tronco della via navigabile di 2ª classe Milano-Cremona-Po e col decreto ministeriale 3139 del 28 agosto 1959 che approva il progetto del porto di Cremona e autorizza l'esecuzione dei lavori per l'importo di circa tre miliardi da parte del Consorzio del canale Milano-Cremona-Po richiedendo però l'anticipazione della quota spettante allo Stato agli enti locali per l'esecuzione del primo stralcio.

Senza dilungarmi oltre credo di dovere affermare che l'accettazione della presente proposta dovrebbe anche mettere a nudo le reali intenzioni del Governo e affrettare la conclusione delle trattative in essere da tempo nella commissione italo-svizzera, per il completamento delle opere previste dalla legge 1044 con il collegamento di Milano con Locarno attraverso il Lago Maggiore e la ripartizione dei rispettivi oneri fra i due Paesi interessati.

La presente proposta però persegue precipuamente lo scopo di realizzare l'allacciamento di Milano al mare, poichè la realizzazione del collegamento con la Svizzera ne sarà la conseguenza naturale.

È quello del resto che hanno chiesto i Convegni di Codogno e di Cremona, svoltosi alla presenza del Capo dello Stato e il cui ordine del giorno richiede:

« Che venga sollecitamente provveduto da parte dello Stato all'adozione degli strumenti legislativi per l'aggiornamento del valore della spesa prevista dalla legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale Milano-Cremona-Po e per i due porti terminali, e allo stanziamento dei fondi relativi ».

La nostra proposta persegue in secondo luogo l'obiettivo, rendendo operante la legge 1044, di indurre il Governo ad onorare tutti gli impegni finanziari che ad esso derivano dall'applicazione della medesima, cominciando da quello concernente la parte spettantegli per il finanziamento delle spese necessarie alla costruzione del porto di Cremona, già autorizzata dal decreto ministeriale precitato, impegno che il Governo deve

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

prendere subito e non per un indeterminato futuro, onde evitare che il porto di Cremona rischi di diventare una opera fine a se stessa, quasi priva di una qualsiasi validità economica, senza che si sappia quando verrà costruito l'intero canale Milano-Cremona, rendendo quasi vano il generoso sforzo finanziario degli enti locali i quali per sobbarcarsi tale onere dovrebbero sacrificare buona parte degli obblighi derivanti dai loro compiti di istituto.

Infine prima di raccomandarvi il presente disegno di legge, consentitemi di chiudere con un rilievo di natura economica più generale circa il possibile sviluppo dei trasporti idroviali: se su 100 milioni di tonnellate annue attualmente trasportate su ferrovie e autotreni in Italia, l'incremento presunto è del 3 per cento annuo, potremo essere soddisfatti se la moderna navigazione

padana, una volta allacciata Milano al Po potesse assorbire almeno il 40 per cento di quell'incremento, che è quanto dire oltre un milione di tonnellate all'anno; incremento che produrrebbe un notevole mutamento al sistema economico di tutta la Valle Padana, foriere di sviluppi ulteriori.

Questi, onorevoli colleghi, i motivi per cui sottopongo all'approvazione vostra il presente disegno di legge il quale vuole adeguare i costi delle opere e i relativi stanziamenti previsti dalla legge 24 agosto 1941, n. 1044, all'attuale valore della moneta, con l'avvertenza che per quanto riguarda l'articolo 9, relativo alla spesa per la costruzione del porto di Cremona, oltre tale adeguamento, si è dovuto tenere conto del maggior costo relativo all'aggiornamento del progetto tecnico e della maggiore ampiezza dell'opera.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

La spesa di lire 427.000.000, prevista dall'articolo 7 della legge 24 agosto 1941, numero 1044, è elevata a lire 30.000.000.000.

La spesa di lire 155.000.000 di cui all'articolo 8 della stessa legge è elevata a lire 11.000.000.000.

Art. 2.

La spesa di lire 18.000.000, di cui all'articolo 9 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è elevata a lire 3.100.000.000.

Art. 3.

Il primo comma dell'articolo 13 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è sostituito con il seguente:

« Il Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po è autorizzato a contrarre con il Consorzio di credito opere pubbliche, mutui per un importo complessivo non superiore a lire 50 miliardi nell'esercizio 1961-62; per lire 10 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1962-1963 al 1965-66 e per il resto nel 1966-67 ».

Art. 4.

L'ultimo comma dell'articolo 14 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è sostituito dal seguente:

« Per le spese riguardanti le suindicate annualità trentacinquennali il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni per lire 140.000.000, nell'esercizio 1961-1962, per lire 280.000.000 in ciascuno degli esercizi dal 1962-63 al 1965-66 e per il residuo nell'esercizio 1966-67 ».