

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4479

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CASTELLI, DE PASCALIS, BIANCHI FORTUNATO e VALEGGIANI**

*Presentata il 19 ottobre 1967*

### Iscrizione dell'idrovia Melegnano-Pavia-Po tra le linee navigabili di seconda classe

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'articolo 2 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, stabilisce che « appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati fra loro, formano linee di navigazione le quali mettono capo a porti marittimi o parificati marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio ». A tali requisiti risponde la idrovia Melegnano-Pavia-Po la cui progettazione esecutiva è in avanzato corso ad opera della Camera di commercio, della provincia, del comune capoluogo e degli altri comuni interessati, che si stanno unendo nel Consorzio idroviario pavese: essa è destinata a inserire Pavia nella rete idroviaria padana che ha nel canale Milano-Cremona-Po il tronco fondamentale ed inoltre a collegare in futuro, nel prevedibile sviluppo dei traffici idroviari, e realizzata la canalizzazione del fiume da Foce Ticino a Piacenza, Milano al Po con una via sussidiaria almeno per il traffico in discesa.

Il percorso complessivo dell'idrovia è di 27 km. e si svolge su terreni che non presentano particolari difficoltà. Partendo dal canale Milano-Cremona-Po nei pressi di Melegnano, passa nelle vicinanze di Cerro, Bascapè, Torrevecchia Pia, Lardirago e arriva al porto di Pavia, situato ad est della città; di qui con un breve percorso di sette chilometri,

va a sfociare nel Po, appena a valle del ponte della Becca e della foce Ticino.

Il canale Pavia-Melegnano-Po presenta solamente due conche, una in località Cascina Morona e l'altra allo sbocco. Come si sa le conche servono a superare i salti di quota che il canale presenta lungo il suo percorso. Tutte e due rispettano le norme internazionali della 2ª Conferenza europea dei Ministri dei trasporti tenuta a Parigi nel 1954. La prima permette il passaggio dei natanti da quota 83,40 a quota 69,10; la seconda da 69,10 alla quota variabile dei livelli del Po, normalmente pari a 54,43, che è la quota di magra ordinaria. Il passaggio del natante dal canale al fiume e viceversa è consentito tuttavia tra la quota di massima magra del Po (53,92) a quella di massima navigabilità (61). Gli estremi di questo campo variabile rappresentano comunque due improbabilissime eventualità.

Per quanto attiene alla dorsale padana, il tronco Milano-Po-Adriatico venne classificato in 2ª classe con regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, ed è già parzialmente funzionante in quanto alcuni trasporti risalgono il Po fino a Cremona, mentre è oramai avviato a concreta realizzazione, ad opera dell'apposito consorzio, il canale Milano-Cremona. Tale realizzazione sarà premessa ed al tempo stesso stimolo per il completamento della idrovia fino al Lago Maggiore ed a Locarno. Nel quadro dei programmi idroviari deve pure rile-

varsi la funzione che rivestirà l'idrovia Milano Nord-Mincio, inserita tra le linee navigabili di 2ª classe con legge 13 ottobre 1962, n. 1485.

L'idrovia oggetto della presente proposta di legge, progettata per natanti da 1350 tonnellate, rappresenterà sia un indispensabile fattore di sviluppo delle zone interessate, sia uno strumento per stimolare l'insediamento di nuovi nuclei produttivi, specie in vista del forte risparmio che anche le industrie di nuovo impianto potranno realizzare sul costo dei trasporti, e nel quadro della politica di decentramento industriale anche a livello regionale che costituisce uno dei cardini della politica di sviluppo regionale. E questa prospettiva si risolverà in una maggiore competitività della nostra economia con quelle estere nell'ambito della situazione venutasi a creare con la progressiva attuazione del mercato comune europeo.

Giova al riguardo ricordare che il collegamento Lago-Maggiore-Po-Adriatico con le necessarie diramazioni ed integrazioni, fu ac-

cettato dal CEMT fin dal 1954 e compreso nell'elenco delle vie d'acqua europee definite d'interesse particolarmente urgente in una raccomandazione votata il 21 giugno 1960 dalla Commissione nominata, in seno alla Comunità economica europea, per il problema delle infrastrutture.

In considerazione dell'evidente utilità che detta idrovia riveste pertanto sul piano dell'economia nazionale, è stata predisposta la presente proposta di legge, con la quale essa viene iscritta fra le linee navigabili di 2ª classe.

Non è inopportuno a questo punto ricordare che, come esistono idrovie classificate e non finanziate, così la presente classificazione non coinvolge alcun onere a carico dello Stato né di Enti pubblici.

La classificazione è pertanto premessa indispensabile agli sviluppi di quella fase di programmazione di cui il Ministro dei lavori pubblici ha rilevato l'esigenza, anche per questo settore, nei dibattiti sui bilanci del suo dicastero.

---

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### ARTICOLO UNICO.

L'idrovia Melegnano-Pavia-Po è iscritta fra le linee navigabili della 2ª classe, di cui all'articolo 2, terzo comma, del regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.