

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 278

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FORNALE, BALASSO, BALDANI GUERRA, BERTOLDI, CORÀ, DALL'ARMELLINA, ERMINERO, FRACANZANI, GIRARDIN, GUERRINI GIORGIO, MIOTTI CARLI AMALIA, PERDONÀ, PREARO, SILVESTRI, STORCHI

Presentata il 26 luglio 1968

Iscrizione dell'idrovia Verona-Vicenza-Padova fra le linee navigabili di seconda classe

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Gli studi e le esperienze che si vengono da anni conducendo in sede nazionale ed internazionale hanno inequivocabilmente dimostrato i vantaggi economici della navigazione interna. Non per niente lo schema di programma per lo sviluppo economico del nostro paese comprende un capitolo che riguarda le idrovie ed in particolare quelle che, per importanza, estensione del territorio servito e preminente interesse pubblico, rispondono ai requisiti dell'articolo 2 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, per la classificazione dei canali navigabili di seconda classe.

L'idrovia Verona-Vicenza-Padova, per la quale oggi si richiede la classifica, risponde integralmente ai presupposti ed alle esigenze della summenzionata legge in quanto:

mette capo con la Padova-Venezia al grande porto industriale di Marghera;

unisce l'idrovia Padova-Venezia già finanziata con legge 3 febbraio 1963, n. 92, con l'idrovia Verona-Mincio e, di conseguenza, con l'idrovia Milano Nord-Ticino-Mincio classifi-

cata con decreto-legge 13 ottobre 1962, n. 1485: essa costituisce cioè il percorso più breve fra tutti quelli previsti per il congiungimento del porto di Venezia con l'entroterra della Valle Padana;

gioca al traffico di « un esteso territorio » in quanto le tre sole province direttamente interessate occupano un territorio di quasi 800 mila ettari con una popolazione residente al 1961 di quasi 2 milioni di abitanti.

Il Consorzio per l'idrovia Verona-Vicenza-Padova formato dalle province, comuni e camere di commercio delle tre città capoluogo, è stato approvato con decreto del Ministero dell'interno n. 4241/15100/234 del 2 settembre 1966. Gli enti in parola hanno affidato fin dal 1963 l'incarico per la progettazione di massima dell'idrovia al professore G. Ferro, ordinario di costruzioni marittime e navigazione interna dell'Università di Padova e Rettore magnifico della stessa.

Il progetto di massima, compiuto nel 1964, è ora in corso di aggiornamento per la presentazione ai competenti organi ministeriali al fine di ottenere il voto del Consiglio supe-

riore del Ministero dei lavori pubblici sul quale uniformare in un secondo tempo la progettazione esecutiva.

Il suddetto progetto di massima, che ha toccato e sviluppato i principali argomenti inerenti ad un canale navigabile, sia dal punto di vista idrotecnico che da quello geognostico, topografico ed urbanistico, è stato riassunto in una pubblicazione: gli aspetti tecnici ed economici della idrovia Verona-Vicenza-Padova, nella quale è stato approfondito anche l'aspetto economico della idrovia nel quadro dell'intera rete idroviaria dell'Italia settentrionale.

In essa è contenuta ogni dettagliata notizia circa le caratteristiche tecniche del canale, le indagini, i rilievi e gli studi effettuati, la giustificazione della scelta del tracciato, la determinazione del fabbisogno di acqua e della sua reperibilità, i criteri informativi e la descrizione delle opere, il programma dei lavori, gli elementi di costo e la presumibile impostazione di un piano finanziario e circa, infine, gli aspetti economici e le funzioni e le utilità del suo inserimento nel sistema idroviario padano.

Si ricorda qui che l'idrovia, oggetto della presente proposta di legge, progettata per nautanti da 1350 tonnellate, rappresenterà, con le altre idrovie in corso di costruzione e di progetto della Valle Padana, sia un indispensabile fattore di sviluppo delle zone interessate — in particolare per la fascia meridionale delle tre province — sia uno strumento per stimolare l'insediamento di nuovi nuclei produttivi, nel quadro della politica di decentrazione industriale anche a livello regionale che costituisce uno dei cardini della politica di sviluppo delle singole regioni; ed infatti essa è stata largamente compresa nella previsione del piano regionale di sviluppo del Veneto.

E questa prospettiva si risolverà in una maggiore competitività della nostra economia con quella delle nazioni contermini nell'ambito della situazione venutasi a creare con la progressiva attuazione del Mercato comune europeo.

Solo con l'esecuzione dell'idrovia Verona-Vicenza-Padova, « anello » mancante della catena Milano-Venezia, il canale pedemontano considerato nella sua unità di tracciato da Milano a Venezia per Brescia-Verona-Vicenza-Padova, sarà ad un tempo una infrastruttura che porterà pieno ausilio ad un traffico già in atto consentendone la specializzazione a sollievo di altre vie di comunicazione: in par-

ticolare delle ferrovie, strade ed autostrade con proporzionale risparmio di loro incrementi e manutenzioni; ed ancora un efficiente mezzo di propulsione economica per quelle zone tuttora depresse che in parte attraversa.

D'altronde la idrovia in parola non è mai stata discussa, ma da tutti annoverata tra le aste fondamentali del prossimo sistema idroviario dell'Alta Italia; e infatti trovasi già inserita nell'apposita « Carta » formulata dalla Unione di navigazione interna; le cui previsioni sono state man mano tradotte in appositi provvedimenti di legge. Così è recentemente avvenuto per la idrovia Torino-Novara-Ticino e Novara-Bassignana-Acqui con la legge n. 96 del 9 febbraio 1968, e per la idrovia Melegnano-Pavia-Po con la legge n. 243 del 1° marzo 1968.

In considerazione dell'evidente utilità che l'idrovia Verona-Vicenza-Padova riveste sul piano dell'economia nazionale, come è stato ampiamente illustrato nell'allegata pubblicazione, è stata predisposta la presente proposta di legge con la quale essa viene iscritta fra le linee navigabili di seconda classe.

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

Ai fini di detta classificazione le caratteristiche della idrovia vanno identificate come segue: in luogo della linea navigabile classificata con regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, e decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536 (con la seguente denominazione: Vicenza-Padova-Fusina-Fiume Bacchiglione da Vicenza al sostegno del Bassanello), indicata al n. 13 dell'elenco delle linee navigabili di seconda classe approvato con decreto ministeriale 6 novembre 1931; e in prosecuzione della linea navigabile classificata con decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536 (con la seguente denominazione: Veronasbocco nella linea lago di Garda-Mantova), indicata al n. 19 dell'elenco di cui sopra, si propone la linea: Verona-Vicenza-Padova con il seguente percorso: Verona, località Azzano-Albaredo-Asigliano-Ponte di Barbarano-Bastia, con diramazione fino a Vicenza località San Pietro Intrigogna-Abano-Padova località Saonara, per una lunghezza totale di chilometri 97.562.

La presente proposta di legge riproduce la proposta n. 5.000 presentata alla Camera in data 7 marzo 1968.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Nell'elenco delle linee navigabili della seconda classe, di cui all'articolo 2, terzo comma, del regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, è iscritta la idrovia Verona-Vicenza-Padova con il seguente percorso: Verona-località Azzano-Albaredo-Asigliano-Ponte di Barbarano-Bastia con diramazioni fino a Vicenza-località San Pietro Intrigogna-Abano-Padova località Saonara.

La linea navigabile Vicenza-Padova-Fusina, indicata al n. 13 dell'elenco delle linee navigabili di seconda classe approvato con decreto ministeriale 6 novembre 1931, è cancellata da detto elenco.