

CAMERA DEI DEPUTATI N. 612

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, BECCARIA, ANDREONI, ARTALI, BORGHI, BOTTA, BUCALOSSI, BUZZI, CARENINI, CASSANMAGNAGO CERRETTI MARIA LUISA, GIOMO, GRANELLI, MARZOTTO CAOTORTA, MAZZOTTA, MICHELI PIETRO, MIROGLIO, MORINI, MOSCA, PENSA, ROGNONI, RUSSO VINCENZO, SANGALLI, SISTO, STELLA, TESINI, TRUZZI, VAGHI, ZACCAGNINI, ZAMBERLETTI, ZAFFANELLA, ZANIBELLI

Presentata il 28 luglio 1972

Proroga dei termini per l'esecuzione delle opere di costruzione del canale Milano-Cremona-Po

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Tra le linee navigabili, classificate di seconda classe in base al testo unico 11 luglio 1913, n. 959, sulla navigazione interna, il legislatore ha sempre mostrato particolare interesse alla linea Milano-Cremona-Adriatico e ciò per un duplice ordine di motivi: in quanto mette in collegamento un'estesa regione (la Lombardia) con il mare ed in quanto per la maggior parte del suo percorso sfrutta a fini navigatori il nostro massimo fiume, la cui navigabilità è stata recentemente confermata sia dagli studi più aggiornati che, soprattutto, dall'esercizio in atto della navigazione.

È perciò che fin dal 1917 fu prevista la costruzione del canale navigabile da Milano a Pizzighettone (allora l'immissione in Po era attuata attraverso l'Adda) e le relative opere

furono date in concessione al comune di Milano con la legge 7 aprile 1917, n. 599. Il comune effettuò le prime espropriazioni occorrenti per la costruzione del porto di Milano, ma il governo fascista, sopravvenuto dopo qualche anno, abbandonò quel progetto e le aree passarono in gestione all'Ufficio liquidazioni Enti portuali padani.

Ma nel 1941 il problema ritornò attuale e con la legge 24 agosto 1941, n. 1044, fu costituito il Consorzio per la costruzione del canale Milano-Cremona-Po (da questo momento viene abbandonato il progetto di immissione in Po attraverso l'Adda e si preferisce per ragioni tecniche raggiungere direttamente il Po per via artificiale), nonché per la costruzione dei porti di Milano e di Cremona: di detto Consorzio fanno parte lo Stato, la provincia e il

comune di Milano e la provincia ed il comune di Cremona.

La legge determinò il costo presunto delle singole opere ed effettuò la ripartizione della relativa spesa secondo le quote fissate dal testo unico della navigazione interna, e cioè per il 60 per cento a carico dello Stato e per il 40 per cento a carico degli enti locali interessati. Il patrimonio in gestione dell'ufficio liquidazione enti portuali padani fu ceduto al Consorzio.

La guerra in corso e gli eventi successivi impedirono la realizzazione di questo secondo progetto e tutto rimase lettera morta fino al 1962, quando il legislatore intervenne nuovamente in materia, estendendo i poteri del Consorzio costituito con la legge del 1941, democratizzandone gli organi, restringendo il numero degli enti locali chiamati a contribuire nella spesa (enti che non sono più tutti quelli interessati, ma solo quelli attraversati dal canale o da esso direttamente serviti), affidando al Consorzio poteri di espropriazione delle aree contigue al canale e ai porti per la localizzazione di imprese industriali e commerciali, nonché poteri di programmazione in relazione a tali localizzazioni, il tutto attraverso piani delle aree e piano generale di utilizzazione, prevedendo infine che gli eventuali *plus* valori realizzati dall'alienazione a privati delle suddette aree vadano a detrazione dei contributi dovuti dagli enti locali (vedi legge 10 ottobre 1962, n. 1549): i termini per l'attuazione dei piani e per la realizzazione di tutte le opere, previste da detta legge e da quella del 1941 nonché i termini per le relative procedure espropriative, erano fissati al 31 dicembre 1972 (alla stessa data erano prorogati i termini di cui alla legge 10 marzo 1955, n. 102).

La legge n. 1549 del 1962 non prevedeva purtroppo né l'aggiornamento della spesa prevista dalla legge del 1941, spesa divenuta manifestamente inadeguata a causa della svalutazione monetaria, né le quote di finanziamento a carico dello Stato: disponeva però che il Consorzio potesse impiegare per l'attuazione dei propri fini il patrimonio ad esso ceduto dall'ufficio liquidazione enti portuali padani, patrimonio valutato nel 1960 in 15 miliardi di lire.

La mancata previsione del finanziamento dell'opera da parte dello Stato ha reso impossibile il rispetto dei termini fissati dalla legge per il completamento del canale e dei porti (31 dicembre 1972), ma la previsione dell'impiego del patrimonio del Consorzio nell'esecuzione dell'opera ha impedito che la legge del

1962, n. 1549, fosse, come le altre, una manifestazione di buona volontà, destinata a rimanere lettera morta.

Così attraverso sacrifici finanziari degli enti locali ed un impiego piuttosto massiccio del patrimonio del Consorzio questo ente ha potuto appaltare opere con un impegno di spesa di lire 7.065.400.000 (costituzione di otto chilometri di canale, del porto interno di Cremona, del termine fluviale e di due biconche) e ha dato inizio all'esecuzione del piano generale di utilizzazione delle aree contigue al canale mediante l'esproprio di aree vincolate nei comuni di Cremona e Spinadesco con un impegno finanziario dell'ordine di lire 500 milioni.

La spesa residua per il completamento delle opere sino al terminale di Milano, risulta sulla base di progetti già approvati dal competente Ministero, di lire 53 miliardi, dei quali lire 32 miliardi (60 per cento) a carico dello Stato e lire 21 miliardi (40 per cento) a carico degli enti locali interessati.

In attesa che lo Stato compia il suo dovere assicurando all'opera il finanziamento posto a suo carico dalla legge, si impone una proroga dei termini fissati dall'articolo 9 della legge del 1962, n. 1549; e ciò per una serie di considerazioni sia di carattere generale sia di carattere particolare in relazione alla situazione giuridica che si verrebbe a creare in caso di mancata proroga.

Da questo punto di vista più generale è indubbio che lo sviluppo attuatosi in questi ultimi tempi sia nei mezzi che nei modi di trasporto non soltanto rende possibile un traffico di cabotaggio tra porti della navigazione interna o tra un porto interno ed uno marittimo, come era nella concezione della linea di navigazione del testo unico del 1913, ma rende anche attuabile un traffico fluvio-marittimo con larghe prospettive di convenienza economica. Sotto questo punto di vista il canale di Milano-Cremona-Po si inserisce in una prospettiva di integrazione dell'economia nazionale: esso è lo strumento per connettere le zone ad alto sviluppo e capacità espansiva che fanno capo alla Lombardia con le aree in via di sviluppo distribuite lungo una dorsale di circa 1570 chilometri da Milano ad Augusta. Questa dorsale è rappresentata dall'asse di navigazione Po-Adriatico (che si basa sulla concessione funzionale del canale Milano-Cremona-Po e del Po navigabile, da Cremona alla foce del Po del levante) e sulla rotta di cabotaggio per il sud. L'asse di navigazione si configura così come una infrastruttura di trasporto integrata al servizio della politica di loca-

lizzazione dell'industria del Mezzogiorno. Infatti il progressivo spostamento verso sud dei vari centri siderurgici e la tendenza a creare nel sud raffinerie e stabilimenti petrolchimici costieri rappresentano i fatti di base che determinano la previsione di uno sviluppo non solo verso le industrie meridionali utilizzatrici (che si vanno e si andranno ancor più sviluppando), ma anche verso le zone del nord la cui industria manifatturiera dovrà rifornirsi di semi-lavorati a costi economici a sud se non vuole creare pericolosi sbilanci con l'estero.

Le previsioni di traffico sul canale Milano-Cremona-Po ad opere completate, raggiungono 12 milioni di tonnellate-anno. Tali previsioni sono evidentemente vincolate ad una tempestiva realizzazione dell'opera, perché, in sua assenza, i trasporti si organizzerebbero secondo altre possibilità, certamente più costose, che poi dovrebbero essere ammortizzate.

Da un punto di vista più particolare, la mancata proroga del termine fissato dalla legge del 1962, priverebbe il Consorzio al 31 di-

cembre 1972 di ogni strumento giuridico valido per proseguire le opere, compreso il completamento di quelle già appaltate e farebbe sorgere nei privati espropriati il diritto alla retrocessione dei beni (si consideri che il solo patrimonio sito in comune di Milano è stato, come si è detto, valutato, nel 1950, 15 miliardi, mentre il complesso delle aree in corso di acquisizione a Cremona, a servizio del porto, già parzialmente urbanizzate, raggiunge il valore di circa un miliardo e mezzo).

Tenuto conto che i tempi tecnici di completamento dell'opera possono prevedersi in un quadriennio a partire dall'effettiva disponibilità della quota di finanziamento a carico dello Stato e che l'esecuzione del piano generale di utilizzazione delle aree contigue al canale richiede un tempo oscillante fra i cinque e i sette anni, si propone la proroga del termine fino al 31 dicembre 1980.

I firmatari della presente proposta confidano pertanto nel voto favorevole della Camera dei deputati.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Tutti i termini previsti dall'articolo 9 della legge 10 ottobre 1962, n. 1569, sono prorogati fino al 31 dicembre 1980.