

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2010}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, BECCARIA, ZANIBELLI, ANDREONI, BERTÈ, BIANCHI FORTUNATO, BORGHI, BORTOLANI, BOTTA, BUZZI, CABRAS, CALVETTI, CARENINI, CASSANMAGNAGO CERRETTI MARIA LUISA, CATTANEO PETRINI GIANNINA, COLOMBO VITTORINO, CUMINETTI, GRANELLI, LINDNER, LURASCHI, MAGGIONI, MAROCCO, MARZOTTO CAOTORTA, MARCHETTI, MAZZOTTA, MICHELI PIETRO, MIROGLIO, MORINI, PICCINELLI, ROGNONI, SANGALLI, SISTO, STELLA, TRUZZI, VAGHI, VINCENZI, ZAMBERLETTI

Presentata l'11 aprile 1973

Interventi per la prosecuzione delle opere per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po

ONOREVOLI COLLEGHI ! — 1. — Il primo piano quinquennale (1966-70) indicava, nella tabella degli impieghi sociali del reddito destinati al settore dei trasporti, una somma di 50 miliardi di lire per le infrastrutture idrovie.

Senonché vari e ben noti motivi hanno impedito di realizzare — sul piano degli effettivi finanziamenti — le indicazioni del piano nella misura prevista per ciascun modo di trasporto e per il loro insieme. In particolare, il settore idroviario è stato del tutto trascurato, per la parte dell'intervento dello Stato, con ciò ritardando il completamento di opere già iniziate, tra cui il canale navigabile Milano-Cremona-Po.

Allo stato attuale delle cose non disponiamo del secondo piano quinquennale debitamente approvato. Ciò tuttavia non ha impedito al Parlamento di legiferare nel settore delle infrastrutture di trasporto, essendo

inimmaginabile il rinvio di interventi urgenti e di notevole rilevanza al momento in cui il secondo piano quinquennale sarà approvato.

Orbene questa situazione ci consente di aprire un discorso sulle idrovie, trovandoci tra l'altro di fronte a casi di opere già iniziate e non di poco conto e quindi di richiamare l'attenzione dei colleghi sulla funzione delle idrovie, nella misura in cui esse possono rappresentare un valido strumento di programmazione nel settore dei trasporti.

Se alcune infrastrutture idrovie sono in grado di favorire una diminuzione di costi di trasporto per relazioni di traffico realizzabili mediante la continuità del trasporto (navigazione interna + cabotaggio marittimo), non si vede per quale ragione non debbano essere prese in attenta considerazione.

È pure da ricordare che nei Paesi, dove da tempo è sviluppata una moderna navigazione interna, questa viene potenziata con rile-

vanti programmi tra i quali, per quanto attiene al settore europeo al quale siamo particolarmente interessati, vanno ricordati i due collegamenti Rodano-Reno e Reno-Meno-Danubio, la cui realizzazione potrebbe indurre effetti non favorevoli nei confronti del nostro sistema di trasporti, qualora non si volesse da parte nostra potenziare alcuni assi di comunicazione.

La linea navigabile Milano-Adriatico, di cui il canale Milano-Cremona-Po rappresenta il terminale all'interno della valle padana, a parte la funzione sopra ricordata di collegamenti con il sud del nostro paese e con altri paesi rivieraschi del Mediterraneo, avrebbe il compito di decongestionare, per trasporti di merci povere e di massa, gli attuali assi stradali, soprattutto ai fini della sicurezza.

Non bisogna d'altronde dimenticare che la utilizzazione del Po (da Cremona al mare), che sarà resa ancor più efficiente se si porteranno a termine alcune opere di difesa idraulica e si perfezionerà il già introdotto sistema dei convogli a spinta, consentirà di correggere alcuni caratteristici squilibri di territori, a cavallo del Po, tuttora soggetti all'esodo.

Ma, venendo a parlare dell'idrovia, oggetto della presente proposta di legge, è opportuno richiamare la situazione, per gli aspetti tecnici e finanziari che essa comporta.

2. - Sulla base del testo unico sulla navigazione interna (approvato con regio decreto dell'11 luglio 1913, n. 959) e delle leggi speciali del 24 agosto 1941, n. 1044 e del 10 ottobre 1962, n. 1549, le spese di costruzione del canale Milano-Cremona-Po, linea navigabile di seconda classe, fanno carico allo Stato e agli Enti locali interessati, attraversati o direttamente serviti dall'infrastruttura.

Nel quadro di tali disposizioni la legge istitutiva del Consorzio (n. 1044 del 1941) aveva già determinato l'ammontare dei contributi a carico dello Stato secondo valori che la svalutazione monetaria ha reso inadeguati. La legge (n. 1549 del 1962) ha stabilito che il Consorzio possa impiegare, per l'attuazione dei propri fini d'istituto, anche le disponibilità patrimoniali, provenienti dai beni immobiliari di proprietà dell'Ente, fissando inoltre un alleggerimento degli oneri a carico degli Enti locali, mediante l'impiego di plusvalenze, eventualmente realizzate con la cessione di aree per insediamenti, sulla base di un Piano generale di utilizzazione da redigere con il consenso degli Enti locali interessati.

Altra fonte di finanziamento sarebbe offerta dai proventi derivanti da contributi di

miglioria, ove non abrogati dalla legge 9 ottobre 1971, n. 825.

Utilizzando le proprie disponibilità patrimoniali, il Consorzio ha impegnato a tutt'oggi, in forza dei decreti di concessione del Magistrato per il Po, l'importo di lire 7.934 milioni, di cui 7.200 milioni già erogati.

Tale spesa è stata impiegata nella costruzione di circa 10 chilometri di canale, nella realizzazione del porto interno di Cremona, del terminale fluviale e di due biconche.

Gli Enti locali milanesi e cremonesi hanno contribuito a tali investimenti con un contributo di lire 4.000 milioni.

La spesa residua per il completamento del canale risulta, come dalla tabella allegata, di lire 53.382 milioni.

3. - Il completamento dell'opera è reso particolarmente urgente: a) sia dalla necessità di fornire all'economia padana (e non soltanto ad essa, se si tiene conto che la navigazione fluvio-marittima può consentire relazioni di traffico con i porti del Mediterraneo) una infrastruttura di trasporto ad alta capacità di traffico e a bassi costi; b) sia dalla grave e crescente congestione delle vie di comunicazione in specie quelle stradali.

La realizzazione dell'opera in questione è particolarmente importante, sia nei riflessi internazionali che interni, in quanto la stessa è in grado di accrescere - ovviamente in limiti ben definiti - la funzionalità e la competitività del nostro sistema di trasporti.

Ma un'opera di tale importanza ha bisogno, come è evidente, di strumenti legislativi adeguati alle circostanze economiche e sociali, in cui il Consorzio del Canale deve operare.

Il riparto delle spese relativamente alle linee navigabili di seconda classe è stabilito dal citato testo unico nella misura del 60 per cento a carico dello Stato e del 40 per cento a carico degli Enti locali interessati. Ma tale ripartizione, espressa da un contesto economico-sociale profondamente diverso dall'attuale, non tiene conto delle mutate condizioni, per cui l'idrovia in questione svolge oggi una funzione che supera i limiti stessi dell'interesse regionale. A riconoscimento di ciò sta poi il fatto che lo stesso legislatore (vedi decreto delegato del 15 gennaio 1972, n. 8) ha ritenuto di mantenere le vie navigabili di seconda classe alla competenza dello Stato.

Per tali motivi si rende quindi necessario rivedere il riparto, secondo quanto è indicato dall'articolo primo della proposta che abbiamo l'onore di presentare.

Fino ad oggi il Consorzio ha operato in base alla legge n. 1549 del 1962, la quale prevedeva, oltre il finanziamento da parte dello Stato, altre fonti finanziarie per la esecuzione delle opere. Orbene, delle tre fonti sopra ricordate, solo quella della liquidazione del patrimonio immobiliare del Consorzio è stato possibile utilizzare, ancorché parzialmente a causa del regime giuridico di buona parte degli immobili soggetti a retrocessione.

4. — Stando così le cose, i proponenti sono dell'avviso che, a parte ogni considerazione sulla importanza e l'utilità dell'opera, cui più sopra si è fatto cenno, sia da considerare l'opportunità di evitare ulteriori ritardi alla redditività degli investimenti sinora effettuati e alla manutenzione delle opere eseguite. Ciò comporta che lo Stato faccia fronte ai suoi impegni di ordine finanziario che, secondo la proposta di riparto sopra indicata, si traducono in una spesa di 42.720 milioni di lire.

In tal modo sarà possibile rimettere in moto anche le fonti autonome di finanziamento, previste dalla legge del 1962, n. 1549, le quali possono essere utilizzate soltanto in presenza di concrete garanzie circa il completamento dell'opera.

Se si tiene conto del fatto che gli Enti locali interessati hanno già sopportato uno sforzo notevole sul piano finanziario, il contributo a carico degli stessi potrà essere anticipato dal Consorzio utilizzando le fonti sussidiarie, indicate dall'articolo 12 della legge del 1962, n. 1549, quando l'intervento dello Stato le avrà rese di nuovo operanti.

A completamento delle opere il Consorzio provvederà a sottoporre alla autorità competente un piano di ripartizione delle spese fra tutti gli Enti locali interessati, a sollievo dei quali la legge più volte citata ha posto i proventi delle operazioni immobiliari.

Di fronte alla congiuntura economica attuale, particolarmente grave per l'edilizia, è inoltre opportuno rilevare che i progetti delle opere di completamento sono già redatti in termini esecutivi ed approvati dagli organi competenti. Un formale impegno dello Stato a corrispondere, entro precisi termini, i mezzi finanziari a suo carico raggiungerebbe perciò anche l'effetto di promuovere occupazione di manodopera nella misura di 513.000 circa giornate lavorative.

5. — Le considerazioni sin qui esposte hanno indotto i proponenti a tradurre in alcuni articoli le finalità che gli stessi intendono perseguire.

Con l'articolo 1 viene stabilito che l'originale riparto della spesa, previsto dal testo unico del 1913, sia modificato nella misura dei quattro quinti a carico dello Stato e di un quinto a carico degli Enti locali interessati.

L'articolo 2 prevede l'autorizzazione di spesa, per quanto attiene l'intervento dello Stato, dividendo gli stanziamenti, per un importo totale di 42.720 milioni di lire, in otto anni finanziari dal 1973 al 1980. Sono inoltre previste alcune norme in ordine alla formazione degli impegni di spesa e alla utilizzazione dei residui di stanziamento. Sono infine dettate norme circa le modalità di pagamento delle somme stanziare e l'approvazione dei progetti di massima ed esecutivi.

Con l'articolo 3 viene stabilito che il Consorzio del Canale provvederà ad anticipare le somme dovute dagli Enti locali (fissate in complessive 10.662 milioni di lire), utilizzando le fonti finanziarie, di cui all'articolo 12 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549. La sfasatura temporale tra gli stanziamenti a carico dello Stato e quelli a carico del Consorzio è dovuta al fatto che la formazione delle liquidità, derivanti dalla applicazione del citato articolo 12, richiede un congruo periodo di tempo.

L'articolo 4 prevede un'ulteriore proroga, sino all'anno 1982, dei termini, già fissati dalla legge 23 dicembre 1972, a seguito delle operazioni finanziarie indicate dalla presente proposta di legge, nonché dei necessari tempi tecnici ed amministrativi conseguenti.

L'articolo 5 indica la copertura per la spesa a carico dello Stato mediante il ricorso al mercato finanziario.

Onorevoli colleghi! I firmatari della presente proposta di legge confidano che il Parlamento abbia a considerare la stessa nel quadro generale della politica dei trasporti del nostro Paese, riconoscendo che il riparto degli impieghi sociali del reddito per tale settore, pur essendo in gran parte e giustamente destinato a ben note priorità (trasporti pubblici locali, ecc.), dovrebbe prevedere anche una quota, per quanto modestissima, a favore di alcune infrastrutture idroviarie la cui realizzazione, in termini di costi e benefici, costituisce un apporto significativo in vista dell'obiettivo del maggior utile sociale, che un sistema razionale di trasporti deve poter conseguire.

Gli stessi firmatari esprimono quindi il voto che il Parlamento abbia a dare il suo assenso alla presente proposta, riguardante gli interventi finanziari per la prosecuzione delle opere del canale navigabile Milano-Cremona-Po.

ALLEGATO.

SPESA PREVISTA PER IL COMPLETAMENTO DELL'OPERA

(escluse lire 7 miliardi già spese od impegnate)

<i>a)</i> Terzo tronco canale da Cascina Belvedere a Cascina Isola Gerre (chilometri 6,368)	L.	3.680.000.000
<i>b)</i> Biconca di Pizzighettone (metri 935,75)	»	2.395.450.000
<i>c)</i> Ponte canale sul fiume Adda (metri 300,00)	»	1.344.350.000
<i>d)</i> Quarto tronco canale (metri 9.406,25)	»	6.764.300.000
<i>e)</i> Ponte ferroviario Codogno-Cremona	»	232.450.000
<i>f)</i> Biconca di Maleo (metri 375,00)	»	2.220.650.000
<i>g)</i> Biconca di Castiglione d'Adda (metri 375,00)	»	2.256.300.000
<i>h)</i> Quinto tronco canale (metri 15.190,00)	»	10.136.100.000
<i>i)</i> Ponte ferroviario Milano-Piacenza	»	378.350.000
<i>l)</i> Biconca di Lodi (metri 375,00)	»	2.152.800.000
<i>m)</i> Sesto tronco di canale (metri 3.985,00)	»	3.211.950.000
<i>n)</i> Biconca di Lodi Vecchio (metri 375,00)	»	1.860.700.000
<i>o)</i> Settimo tronco canale (metri 14.854,75)	»	12.203.800.000
<i>p)</i> Ponte canale sul fiume Lambro (metri 174,00)	»	793.500.000
<i>q)</i> Biconca di Cerro al Lambro (metri 375,00)	»	1.849.200.000
<i>r)</i> Biconca di Carpiano (metri 375,00)	»	1.902.100.000
Totale spese da sostenere		L. 53.382.000.000

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il secondo comma dell'articolo 6 del testo unico, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, è sostituito dal seguente:

« Le opere nuove si eseguono dallo Stato, ma le relative spese sono per quattro quinti a carico dello Stato e per un quinto a carico delle province e comuni interessati, in proporzione del rispettivo interesse valutato secondo le norme che verranno stabilite nel regolamento per l'esecuzione della presente legge ».

ART. 2.

Per il completamento dei lavori per la costruzione del canale Milano-Cremona-Po, di cui alla legge 24 agosto 1941, n. 1044, e successive modificazioni ed integrazioni, è autorizzata la spesa a carico dello Stato, nella misura di cui all'articolo precedente, di lire 42 miliardi e 720 milioni, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, in ragione di lire 3.330 milioni per gli anni 1973 e 1974; lire 5.330 milioni per gli anni 1975, 1976 e 1977; lire 6.690 milioni per gli anni 1978, 1979 e 1980.

Le somme non impegnate nell'anno finanziario di competenza sono utilizzabili negli anni successivi.

L'impegno di spesa sui fondi autorizzati dalla presente legge potrà riferirsi anche agli stanziamenti degli anni finanziari successivi a quello nel quale l'impegno viene assunto.

I relativi pagamenti saranno disposti a favore del Consorzio del canale Milano-Cremona-Po sulla base e per gli interi importi fissati nei decreti di approvazione dei progetti esecutivi.

I progetti di massima ed esecutivi relativi ai lavori, previsti dalla presente legge, sono approvati, senza limiti di valore, dal presidente del Magistrato per il Po.

ART. 3.

Per far fronte alla quota di spesa a carico degli enti locali interessati, fissata in lire 10 miliardi e 662 milioni, il consorzio del canale Milano-Cremona-Po, utilizzando le disponi-

bilità provenienti dalle operazioni immobiliari, di cui all'articolo 12 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, provvederà ad anticipare, per conto dei suddetti enti, le seguenti somme per gli anni finanziari:

ANNI	Milioni di lire
1975	250
1976	500
1977	1.000
1978	1.000
1979	1.500
1980	1.500
1981	2.325
1982	2.587

ART. 4.

I termini di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1972, n. 906, sono prorogati all'anno 1982.

ART. 5.

All'onere derivante dalla presente legge si provvede con il ricavato derivante dalle operazioni finanziarie che il Ministero del tesoro è autorizzato ad effettuare mediante la contrazione di mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con l'emissione di buoni poliennali del tesoro o di speciali certificati di credito fino a concorrenza di un netto ricavo di lire 42 miliardi e 722 milioni.

I mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche da ammortizzare in un periodo non superiore a vent'anni saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministro del tesoro e il Consorzio di credito per le opere pubbliche da approvarsi con decreto dello stesso Ministro.

Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro e le relative rate di ammortamento saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

L'emissione dei buoni poliennali del tesoro a scadenza non superiore a 9 anni avverrà con la osservanza delle disposizioni della legge 27 dicembre 1953, n. 941.

L'emissione dei certificati speciali di credito avverrà con l'osservanza delle disposi-

zioni di cui all'articolo 20 del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito nella legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

Agli oneri relativi agli interessi, alle spese e alla eventuale rata capitale delle operazioni finanziarie di cui al presente articolo si farà fronte, per l'anno finanziario 1973, mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli n. 3523 e n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.