

**CAMERA DEI DEPUTATI** N. 978**DISEGNO DI LEGGE**

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI  
(ROMITA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO  
(SCELBA)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA  
(DE PIETRO)

COL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI  
(PICCIONI)

COL MINISTRO DELLE FINANZE  
(TREMELLONI)

COL MINISTRO DEL TESORO  
(GAVA)

E COL MINISTRO DEI TRASPORTI  
(MATTARELLA)

Fissazione di un nuovo termine per la esecuzione dei lavori di un primo tronco (Milano-Po) della linea navigabile di seconda classe Milano-Venezia

*Seduta del 22 giugno 1954*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con legge 7 aprile 1917, n. 599, ebbe luogo la concessione, a favore del comune di Milano, della costruzione del tronco da Milano a Lodi a Pizzighettone alla foce dell'Adda della linea navigabile di seconda classe Milano-Lodi-Cremona-Fiume Po-Cavanella Po-Conca di Brondolo-Chioggia-Venezia, e le opere della suddetta costruzione furono dichiarate di pubblica utilità.

Con l'articolo 5 della convenzione stipulata il 26 febbraio 1917 e approvata con la sud-

detta legge, fu stabilito che il concessionario avrebbe dovuto cominciare i lavori entro un anno dalla data di approvazione del primo progetto parziale, e svilupparli, poi, in modo da poter ultimare l'opera intera entro dieci anni dalla suddetta approvazione.

Senonchè, col decreto-legge luogotenenziale 23 maggio 1918, n. 740, fu istituito un Ente autonomo con la denominazione di Azienda portuale di Milano per la costruzione e l'esercizio del porto di navigazione interna di detta città, cioè degli scali commerciali ed

industriali, da costruirsi a capo della suddetta linea navigabile.

A tale azienda fu affidata la costruzione del canale Milano-Po-Adriatico, in luogo del comune.

L'articolo 6 del medesimo decreto-legge luogotenenziale stabilì che i lavori avrebbero dovuto essere ultimati nel periodo massimo di dieci anni.

Con l'articolo 28 le opere furono dichiarate nuovamente di pubblica utilità.

Con l'articolo 34 si stabiliva che, allo scadere del tempo stabilito per la durata dell'azienda portuale, le opere e gli impianti fossero devoluti allo Stato.

Agli articoli 2 e 4 della convenzione 21 marzo 1919, approvata con decreto-legge luogotenenziale in data 6 aprile 1919, n. 671, era stabilito che i lavori dovevano essere ultimati entro dieci anni dall'approvazione del primo progetto parziale.

Però, col regio decreto 17 dicembre 1922, n. 1665, furono soppressi tra l'altro l'azienda portuale di Milano e quella di Cremona e fu stabilito, agli articoli 3 e 4, che le dette opere tutte, i materiali e macchinari ed ogni altra attività sarebbero stati presi in consegna dall'ispettore superiore del Genio civile per il compartimento di Milano e che la gestione delle opere in corso di costruzione al 10 gennaio 1923 sarebbe stata affidata agli Uffici del Genio civile competenti e proseguita secondo le norme vigenti per gli appalti di lavori di conto dello Stato.

Successivamente, con la legge 24 agosto 1941, n. 1044, fu costituito un Ente autonomo per la costruzione, in base a concessione da effettuare con decreti ministeriali, delle opere di navigazione interna del Canale Milano-Cremona-Po e dei porti di Milano e di Cremona, con la denominazione di Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po, costituito tra lo Stato, la provincia e il Comune di Milano, la provincia ed il comune di Cremona.

Tutte le opere e gli impianti del Consorzio furono dichiarati di pubblica utilità, e obbligatori ad ogni effetto di legge, e venne stabilito che il patrimonio in gestione all'Ufficio liquidazione Enti portuali padani sarebbe stato ceduto al Consorzio del Canale Milano-Cremona-Po allo stato in cui trovavasi allora. Nessun nuovo termine fu stabilito per la esecuzione delle opere. La compilazione del progetto è tutt'ora in corso.

Da ultimo, con voto 15 giugno 1951, n. 2414, del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, si approvò il progetto esecutivo del secondo stralcio del canale tra il Naviglio di Pavia ed il porto di Milano.

Con decreto ministeriale 21 luglio 1946, n. 2150, fu riconosciuta la necessità di predisporre lo studio per la costruzione dell'idrovia Lago Maggiore-Adriatico, previe intese col Governo svizzero.

La linea navigabile Milano-Po, fa parte integrante dell'idrovia italo-svizzera, la costruzione della quale è vivamente attesa e forma attualmente oggetto di attento studio da parte di una speciale Commissione che prosegue nel suo mandato, insieme ad una delegazione del Governo svizzero.

Senonché di recente, alcuni proprietari espropriati in base alle citate disposizioni precedenti a quelle della legge 24 agosto 1941, n. 1044, hanno richiesto la retrocessione dei rispettivi beni e l'Avvocatura dello Stato ha manifestato i propri dubbi sull'esito delle vertenze giudiziarie instaurate dagli interessati sussistendo diversi elementi per sostenere che i termini posti dalle cennate disposizioni di legge per l'esecuzione dei lavori, ai fini della decadenza della dichiarazione di pubblica utilità, siano già trascorsi, pur se siano ancora in vigore quelli dei piani particolareggiati e se l'articolo 3 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, dichiara di pubblica utilità tutte le opere e gli impianti del Consorzio del canale navigabile Milano-Cremona-Po.

Date le annose suesposte vicende dovute alla guerra e ad altri eventi e data l'attuale situazione — pure facendo salva e impregiudicata ogni determinazione finale sulla esecuzione dell'opera, anche nei riguardi internazionali — si ravvisa intanto opportuno che sia assegnato il nuovo termine del 31 dicembre 1970, per l'ultimazione delle opere, con apposita legge la quale, tenuti anche presenti i suddetti dubbi, confermi — sia pure implicitamente — che, attraverso le ripetute disposizioni, e da ultimo quelle della legge 24 agosto 1941, n. 1044, non sempre sufficientemente collegate, esiste, sotto diversa forma, una continuità ed unità di intento da parte dello Stato di eseguire detto canale e che nessuna discriminazione è da farsi per effetto del succedersi, attraverso dette leggi, dei diversi Enti incaricati della costruzione delle opere.

È stato, pertanto, predisposto il presente disegno di legge.

## DISEGNO DI LEGGE

—

### ART. 1.

Per il compimento della costruzione del tronco da Milano alla foce dell'Adda della via navigabile di seconda classe Milano-Po-Adriatico, è assegnato il nuovo termine del 31 dicembre 1970 a decorrere dalla scadenza dei termini comunque in precedenza stabiliti per l'attuazione dell'opera predetta.

Sono confermate a tutti gli effetti le dichiarazioni di pubblica utilità comunque già disposte in relazione all'opera medesima.

### ART. 2.

Resta escluso il rimborso delle tasse e delle imposte eventualmente già percepite.