

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2835

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GONELLA GUIDO, ZUGNO, ALESSANDRINI, ARIOSTO, BERTINELLI, BALLARDINI, BERTOLDI, BIAGGI NULLO, BOSISIO, BUZZETTI, BETTIOL, BARONI, BONAITI, BERTOLDI, BERLOFFA, BALDANI GUERRA, COLLEONI, CANESTRARI, CALVETTI, CENGARLE, COLOMBO RENATO, DE ZAN, DOSI, DEGAN, DAL CANTON MARIA PIA, DELLA BRIOTTA, DE MARZI FERNANDO, DE PONTI, DELL'ARMELLINA, FADA, FRANCESCHINI, FORNALE, GITTI, GREPPI, GUERRINI, HELFER, LONGONI, LOMBARDI RUGGERO, MIGLIORI, MIOTTI CARLI AMALIA, MORO DINO, ORIGLIA, PICCOLI, PREARO, PEDINI, RAMPA, ROMANATO, SALVI, SANGALLI, SAVOLDI, TENAGLIA, USVARDI, VICENTINI, VERONESI, ZAPPA

Presentata il 10 dicembre 1965

Concessione e finanziamento dell'idrovia Milano Nord-Mincio-Mare Adriatico

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo schema di programma per lo sviluppo economico del Paese nel prossimo quinquennio comprende un capitolo che riguarda le idrovie. Si tratta di un settore che richiede da parte nostra grande attenzione.

L'Italia settentrionale dispone ora di vie di navigazione interne di limitata estensione ed antiquate, sia per la portata troppo modesta dei mezzi che possono percorrerle, sia per il fatto che i tronchi non sono generalmente connessi in modo da formare un sistema e non collegano i grandi centri industriali, né fra loro né con il mare.

Fortunatamente sono in atto nel Paese alcune iniziative concrete, volte a mutare radicalmente questa realtà. Nel solo ambito della Valle Padana operano Consorzi e Società per la realizzazione di un sistema efficiente di navigazione interna, atto a natanti di standard europeo. Le progettazioni di massima, che

hanno già felicemente superato il vaglio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, hanno risolto nuovi e complessi problemi tecnici avvalendosi anche dei risultati dell'esperienza degli altri paesi del Mercato Comune, ove ben maggiore e di lunga data è lo sviluppo della navigazione interna.

Questa esperienza consente di chiarire, subito, un punto fondamentale. La navigazione non costituisce un'era ormai storica, né per un moderno sistema di trasporti, né per la dinamica di una struttura industriale avanzata. In Francia, in Belgio ed in Germania, per non parlare degli Stati Uniti e dell'U.R.S.S., si sono, infatti, ovunque intrapresi lavori complessi e costosi tanto che entro pochi anni tutte le reti idroviarie in Europa saranno, non solo ammodernate ed integrate, ma anche ampliate.

Basterà ricordare a questo proposito le grandiose opere in corso nel Belgio per l'allar-

gamento del canale « Albert » onde renderlo atto al transito di natanti di grande portata; il prolungamento del canale stesso, oltre Charleroi, con manufatti tecnicamente arditissimi, i lavori per lo sbarramento e la sistemazione della foce del Reno in Olanda. Non dimentichiamo che in Francia si sta costruendo il Grande Canale di Alsazia, che sottende il Reno da Basilea a Strasburgo, ed è in atto la canalizzazione della Mosella mentre è ripresa, e sta per essere ultimata, la costruzione del Canal du Nord. Anche la Germania sta ampliando i vecchi canali e costruendone di nuovi. È già in fase di costruzione, in particolare, il collegamento Reno-Meno-Danubio che, attraverso opere grandiose e di costo quanto mai notevole, permetterà la navigazione interna dal Mediterraneo Orientale al Mar Nero. Dal canto suo la Spagna si appresta ad appaltare i lavori per il canale Siviglia-Bonanza il quale, sottendendo il basso corso del Guadalquivir, crea le premesse per lo sviluppo industriale dell'intera regione interessata.

Anche in Italia gli studiosi ed i tecnici più lungimiranti si sono orientati verso questo nuovo corso, che riconosce il ruolo delle idrovie nel promuovere lo sviluppo economico, ma è indispensabile che ciò avvenga nel rispetto dei risultati che l'esperienza straniera ci ha consegnato. Risultati i quali ci ammoniscono, fra l'altro, a concepire i canali al servizio di una zona d'influenza non più larga di una fascia che si estende al massimo per circa 15 chilometri sui due lati dell'asse del canale, per cui ogni progetto deve nascere dalla precisa cognizione delle esigenze che esso deve soddisfare. Con questo criterio è stato studiato il tracciato dell'idrovia « Ticino-Milano Nord-Mincio », la quale, seguendo la zona dove gli insediamenti industriali sono più fitti, si configura come l'asta fondamentale di una linea navigabile unitaria e completa che si inserisce armonicamente nel sistema idroviario italiano nell'ambito del quale si propone di svolgere funzioni di primaria importanza.

L'idrovia « Ticino-Milano Nord-Mincio » si innesta, infatti, nella vasta rete costituita dai canali scaricatori del Garda, da Pozzolo a Mantova e, successivamente, dal canale detto Fissero-Tartaro-Canalbianco che persegue molteplici finalità di presidio idraulico, di bonifica, di irrigazione e di navigazione. Sarà così possibile una navigazione interamente per acqua chiara da Milano nord al Mare Adriatico che attraversa tra l'altro un'area depressa, quale il Polesine dove esiste una emigrazione tragicamente intensa e senza confronti

nel nostro Paese per cui la zona viene definita « area di fuga ».

Occorre infatti ricordare che la rete di canali, che congiunge il Mare Adriatico con il Garda, rientra nell'ambito dei lavori di sistemazione idraulica in corso di attuazione da parte del Ministero dei lavori pubblici. Detta rete è stata studiata e dimensionata nelle sue caratteristiche fondamentali e nelle sue opere idrauliche in modo da consentire, con opere irrilevanti, l'inserimento della navigazione. La spesa effettuata per i lavori idraulici verrà così a tradursi in un investimento produttivo anche a fini della navigazione interna.

Da Pozzolo si diparte l'asta interamente artificiale che, accostandosi a Brescia e Bergamo, raggiunge Milano Nord nei pressi di Sesto San Giovanni toccando, come si è detto, tutte le zone a più intenso sviluppo industriale della Valle Padana. Nei pressi di Brescia e di Bergamo sono previsti rispettivamente i collegamenti con i laghi di Iseo e Como.

Superando Milano a nord, l'idrovia potrà in secondo tempo proseguire fino a raggiungere Arluno dove si collegherà con la linea proveniente dal Po e da Cremona per raggiungere poi il Ticino ed il collegamento con il lago Maggiore e la Svizzera, ed i complessi idroviari previsti per il Piemonte e la Liguria.

Questa l'attuale direttrice. In un secondo tempo è pure previsto il collegamento diretto con Venezia attraverso il canale artificiale Pozzolo-Verona-Vicenza-Padova. Il canale Venezia-Padova, richiamato nello schema del piano, è già finanziato.

Possiamo dire che la navigazione interna è una delle pochissime frontiere ancora aperte onde difendere la produttività e la competitività sul piano internazionale di svariate industrie in essere, ed accelerare lo sviluppo delle attività industriali del nostro Paese. Ma non è questa la sola giustificazione economica e sociale per un investimento in idrovie, come ora cercheremo di mostrare.

Per una corretta decisione circa l'investimento proposto si dovrà far riferimento alle grandi finalità che lo sviluppo economico nazionale si propone, vale a dire: una rapida espansione del reddito nazionale e dell'occupazione, ed uno sviluppo equilibrato delle diverse regioni ed aree del nostro paese. Il quesito può allora formularsi nei termini seguenti: risponde il canale Ticino-Mincio-Fissero-Tartaro-Canalbianco-mare alla finalità della

politica di piano? A nostro giudizio i principali dati di fatto, e le argomentazioni che saranno sintentizzate, giustificano una risposta pienamente e fondatamente affermativa. Il canale, non solo è compatibile con gli obiettivi della politica di piano, ma è anzi strumento prezioso di tale politica.

In merito alla prima delle due finalità sembra opportuno un rapido richiamo alla recente storia economica del nostro Paese. Nel periodo 1951-1963 lo sviluppo economico fu particolarmente rapido, come si rileva anche dal confronto dei dati dei censimenti industriali del 1951 e del 1961. In particolare si ebbe un forte incremento di occupazione in attività industriale. L'occupazione industriale nel 1951 era, tuttavia, concentrata in un'area che, *grosso modo*, comprendeva le province di Genova, Torino, Vercelli, Novara, Milano, Varese e Comò. Qualora si formuli, invece, una graduatoria in termini di incremento di occupazione industriale fra il 1951 e il 1961 si rileva una macchia geograficamente assai estesa, che, procedendo da Cuneo a Pavia, Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova prosegue verso ovest investendo le province venete (ad eccezione, purtroppo, di Belluno e di Rovigo) e in direzione sud-ovest le province emiliane e romagnole ed alcune province toscane al di là dell'Appennino. In altri termini si è manifestata una tendenza alla diffusione territoriale del processo di sviluppo delle attività industriali.

Ma in un sistema industriale abbastanza avanzato esiste un rapporto di complementarietà fra le industrie manifatturiere in senso stretto. La prima classe di industrie è costituita da attività come quelle chimiche, petrolchimiche, siderurgiche, metallurgiche, del cemento e dei materiali da costruzione che forniscono appunto materie prime e semilavorati alle industrie trasformatrici o manifatturiere in senso stretto.

Teniamo presente che le nostre industrie manifatturiere debbono ormai lottare sui mercati esteri, e sullo stesso mercato nazionale, in condizioni di piena competitività a causa del venir meno delle restrizioni quantitative e valutarie al flusso del commercio internazionale e della progressiva riduzione del livello dei dazi. Le industrie di base devono a loro volta operare contro gli stretti limiti imposti dalla concorrenza internazionale, pena la perdita immediata del loro mercato. Occorre perciò scegliere anzitutto una localizzazione che consenta la riduzione al livello minimo dei costi di trasporto, non solo delle materie prime e dei semilavorati per le industrie di base, ma

anche dei prodotti finiti delle industrie manifatturiere.

Si deve, tuttavia, osservare che, mentre la prima condizione potrebbe essere soddisfatta da una localizzazione al mare delle industrie di base, non è invece detto che si soddisfino contemporaneamente in tal modo anche la seconda condizione. Anzitutto si deve sottolineare il fatto che le industrie di base, al pari di quelle manifatturiere, godono negli altri Paesi del Mercato Comune del vantaggio di poter usufruire di una estesa ed efficiente rete di navigazione interna. Lo spostamento delle industrie di base verso il mare, d'altra parte, è un processo lento e costoso. Un processo che non può essere spinto oltre certi limiti per diverse ragioni. In primo luogo, le industrie manifatturiere in senso stretto debbono essere diffuse in uno spazio sufficientemente ampio, in risposta ad almeno due ordini di esigenze fondamentali: tecniche ed economiche, da un lato, e di equilibrio territoriale economico-sociale dall'altro. Si aggiunga ancora che lo sviluppo delle attività manifatturiere richiede che si superi una determinata soglia di dimensioni minime dell'aggregato delle imprese. Ma tale sviluppo dipende pure dall'opportunità di vivere in un ambiente favorevole, ambiente che è la risultante di un insieme assai complesso di condizioni e di fattori di natura sociologica e storica. In altri termini si è di fronte ad una complessa eredità del passato che, nelle province lombarde attraversate dal canale in esame, è stata ed è un fattore quanto mai importante del loro felice progresso economico.

In sostanza, mediante il canale, si assicurano alle industrie di base nuovi gradi di libertà nella scelta della localizzazione ottima dei loro impianti tra la costa e le zone all'interno ma poste sulla via d'acqua. Si soddisfa così ad una necessità quanto mai grave e pressante: difendere la competitività delle attività industriali della Valle Padana. Ciò significa difendere, in via diretta ed indiretta, il lavoro di milioni di addetti ad attività industriali.

Assicurare alle così notevoli attività in essere, di base e manifatturiere, condizioni se non uguali almeno simili a quelle dei loro concorrenti operanti, si noti bene, non già fuori, ma entro la frontiera doganale comunitaria, e porre, al tempo stesso, premesse nuove di sviluppo economico, sono finalità che coincidono e che sono entrambe soddisfatte dalla costruzione del canale in esame.

Le considerazioni precedenti concordano nel mostrare che l'idrovia in esame risponde favorevolmente alla prima delle due finalità

della programmazione economica nazionale, vale a dire ad accelerare il ritmo di sviluppo del reddito nazionale e dell'occupazione.

Quanto agli effetti, in tema di migliore equilibrio territoriale, ricorderemo anzitutto che il Tartaro-Fissero-Canalbianco attraversa una area come quella polesana, che presenta problemi quanto mai critici di sviluppo. Come già si è detto, è questa un'area di tuga con comuni che, fra i due ultimi censimenti, vale a dire nel breve arco di tempo di un decennio, hanno perso oltre un quarto della loro popolazione e dove la strumentazione degli incentivi, anche se estesa dall'ambito di un comune a quello dell'area nel suo complesso, deve essere sorretta da ulteriori, e soprattutto innovative, opportunità di sviluppo come sono appunto quelle consentite da un collegamento per via d'acqua, sia con il mare che con i grandi centri industriali. E la gravità della situazione del Polesine induce a considerare, anche da questo punto di vista, l'importanza, non solo economica, del canale che si propone.

Ma questo richiamo alle aree depresse deve essere allargato per investire, sia ampie aree della provincia di Mantova, sia l'intensità e la gravosità del moto pendolare in atto da vaste zone delle province di Brescia e di Bergamo verso Milano. Infine il collegamento che, mediante il lago di Como, acquisirà la provincia di Sondrio offre opportunità veramente nuove di sviluppo anche a quest'area.

Possiamo perciò concludere, che l'investimento per la creazione di un sistema di navigazione interna esteso a tutta la Valle Padana è strumento per la massimizzazione del reddito di svariate ed ampie aree della Valle Padana e non di una regione, sia pure di particolare rilievo, come la Lombardia e a maggior ragione di alcune sue province.

Le argomentazioni precedenti mostrano che la via di navigazione proposta è pure strumento per la diffusione territoriale del processo di sviluppo economico, favorendo un modo di riequilibrio per le province industrialmente meno avanzate della Lombardia e del Veneto.

Alla conclusione precedente si giunge anche tenendo conto della complementarità di interessi e di intenti fra le varie regioni italiane e della necessità di assicurare notevoli investimenti nell'Italia meridionale ed insulare, in misura largamente superiore alle capacità di formazione di risparmio di quelle popolazioni.

Una notevole parte del recente sviluppo industriale nel Mezzogiorno e nelle Isole è infatti costituito da impianti costieri di industrie di base. La loro integrazione con l'economia industriale del Paese sarà perciò favorita dalla realizzazione di un moderno sistema di navigazione interna in val Padana, anche per la possibilità che offre l'Adriatico alla navigazione di natanti fluvio marittimi.

Le conclusioni precedenti acquistano particolare rilievo, anzi inducono a prospettare il tema in chiara luce di urgenza, qualora si presente che, superato l'iter giuridico ed amministrativo, occorrono circa nove anni perché l'idrovia Ticino-Mantova-Mare sia completata.

Per cogliere il significato economico di questo non breve intervallo, si tenga presente che, qualora fra dieci anni non si dovesse disporre di un moderno sistema di navigazione interna, dovremo fronteggiare gravi strozzature, attriti e deformazioni proprio lungo quella via verso est e verso sud-est che, necessariamente, il sistema industriale dovrà percorrere nel diffondersi nello spazio del suo processo di sviluppo.

L'investimento previsto per la realizzazione del canale da Milano Nord a Pozzolo sul Mincio, incluso il collegamento con il lago di Como (a Lecco), è di 134 miliardi. La sistemazione del Fissero-Tartaro-Canalbianco comporta un onere di 16 miliardi (non interamente imputabili alla navigazione interna) e quella del Mincio da Mantova fino a Pozzolo circa sette miliardi.

Ma dal punto di vista più ampio della contabilità economica nazionale, l'onere è minore poiché l'investimento proposto è sostitutivo di altri investimenti che la comunità nazionale dovrebbe altrimenti sostenere. Limitandoci a considerare le poste di maggior rilievo, osserveremo che l'aumento di traffico di un'area ad avanzato sviluppo economico, richiederebbe la creazione a carico dello Stato di nuove infrastrutture. Il traffico della via di navigazione proposta, nasce in buona parte dalla creazione di attività produttive nuove che potranno sorgere solo per effetto del canale. Ma vi è pur sempre, ed in larga mole, sottrazione di traffico dai sistemi normali di trasporto che si può stimare equivalente almeno al raddoppio di 250-300 chilometri di strada statale, vale a dire ad un investimento di circa 30 miliardi.

In secondo luogo, in assenza della creazione del canale, si accentuerebbero i moti migratori, così rilevanti nel recente passato, ver-

so i centri urbani. Qualora si valuti che per ogni immigrato occorre un investimento di circa 1,5 milioni per abitazione e servizi sociali (come scuole, mercati, strade, allacciamenti di acqua, luce e gas), per ogni addetto ad attività produttiva con due persone a carico si avrebbe un investimento (sia pubblico che privato) di circa 4,5 milioni. Già nell'ipotesi del tutto astratta e lontana dal vero — ma atta a fissare alcuni ordini di grandezza — di un trasferimento di 10.000 addetti, si avrebbe un investimento di 45 miliardi. Tuttavia da tale investimento si deve detrarre il capitale sia pubblico che privato, da destinare al miglioramento delle condizioni di vita nei centri urbani minori ove la creazione del canale ridurrà il deflusso di popolazione. Inoltre, nelle aree interessate al canale la predisposizione di piani urbanistici comunali e territoriali potrà consentire un assetto più razionale della vita delle comunità.

Pur non avendo di certo esaurito il calcolo, l'esemplificazione prospettata mostra come l'onere netto effettivo, sia per la comunità nazionale, che per il bilancio statale, necessario per la creazione della nuova via navigabile sarà inferiore, ed in sensibile misura, all'importo precedentemente indicato.

Consapevoli della necessaria prudenza con la quale debbono essere prospettati anche gli oneri futuri di bilancio, si è ritenuto opportuno proporre per il finanziamento della via di navigazione una soluzione innovativa. Si è infatti suggerita una formula di contributo e di gestione analoga a quella prevista per le autostrade in concessione. L'onere per lo Stato è limitato ad un contributo in ragione del 4,5 per cento del costo complessivo del canale Sesto San Giovanni-Pozzolo sul Mincio, inclusa la diramazione per il lago di Como, e degli adattamenti necessari da Pozzolo al mare. La Società concessionaria, anche per una esigenza funzionale, gestirà sia il nuovo canale sia il percorso sino al mare assumendo, a proprio carico la manutenzione ordinaria e straordinaria che, per le opere idrauliche, e per la legge 11 luglio 1913, n. 959, sarebbe altrimenti a carico dello Stato.

Siccome però col contributo di cui sopra non si riesce a finanziare l'intera opera, è necessario provvedere, in conformità a quanto stabilito dall'articolo 22 del testo unico sulla navigazione interna, una tassa di pedaggio da determinarsi dal Ministero dei lavori pubblici.

Tenuto conto del livello medio dei pedaggi richiesti su canali analoghi in paesi del Mercato Comune, si può prevedere necessaria una tassa di pedaggio media di lire 1,20 per ton-

nellata chilometro. Sembra importante far notare che tale onere di pedaggio fa riferimento all'esperienza internazionale, onde conseguire livelli competitivi senza determinare nemmeno squilibri nella distribuzione dei benefici e degli oneri fra gli utenti e la collettività. Sembra pure opportuno sottolineare che si tratta di un onere medio, poiché le diverse classi di merci dovranno pagare importi differenziati.

Sia nella stima del traffico e dei relativi introiti, che delle spese a carico del Concessionario, sono stati seguiti criteri prudenziali i quali consentono tuttavia di concludere che il contributo annuo a carico del bilancio statale per una durata di trent'anni, periodo di tempo equivalente a quello della concessione, dovrebbe essere di 8.840 milioni.

Il valore attuale della serie di contributi risulta inferiore al 60 per cento del costo complessivo dell'opera, quota che sarebbe invece a carico dello Stato qualora venisse applicata la legge 11 luglio 1913, n. 959.

Nella proposta di legge non si è fatta alcuna considerazione sul regime giuridico dei canali e dei natanti, agli effetti della libertà di navigazione, delle norme doganali, della tassazione dei carburanti, dei rapporti con le Amministrazioni degli altri Stati per la gestione dei porti. E questo, non perché i problemi siano ignoti, ma perché si ritiene che la regolamentazione della materia dovrà essere oggetto di una norma generale che riguardi tutti i canali navigabili, mentre dovranno altresì essere studiate, in accordo con le nazioni maggiormente interessate, le norme relative al transito internazionale.

Dopo queste premesse, dalle quali emerge, sia un interesse nazionale di grande respiro, sia la concreta possibilità di soddisfarlo in armonia con le linee direttrici della politica economica e sociale del nostro Paese, riteniamo doveroso sottoporre la seguente proposta di legge alla benevola considerazione del Parlamento.

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

PREMESSA

L'organico sviluppo dell'economia italiana esige la realizzazione di infrastrutture nel cui ambito gli investimenti in via di navigazione interna costituiscono una delle grandi destinazioni del capitale fisso sociale.

Nel quadro di tale indirizzo si propone un'opera: l'idrovia Ticino-Milano Nord-Mincio. In particolare con la prima fase si in-

tende collegare Sesto San Giovanni con Bergamo e Brescia sino a Pozzolo sul Mincio e di qui con Mantova. E pure prevista una diramazione verso Lecco ed il lago di Como. Mediante le opere di adattamento a canale navigabile di classe internazionale degli scaricatori del Garda e dell'attuale canale Fissero-Tartaro-Canalbianco si apre una relazione di traffico verso il mare e dal mare agibile in ogni giorno dell'anno e 24 ore su 24.

Con la creazione della nuova via navigabile si intende anzitutto difendere le attività industriali lombarde operanti in grande parte lungo il tracciato del canale, assicurando loro le necessarie condizioni di pari opportunità nei costi di trasporto rispetto ai loro concorrenti stranieri ed, in particolare, ai Paesi appartenenti al Mercato Comune Europeo.

Il canale ha pure una fondamentale funzione di sviluppo economico e di riequilibrio territoriale. Esso crea, infatti, opportunità nuove di espansione per le industrie di base e, di conseguenza, per quelle manifatturiere. Allo stesso tempo diventa economico il localizzarsi di attività produttive nuove in aree economicamente meno favorite o gravemente depresse come quelle del Polesine.

L'opera proposta non si pone affatto in antitesi con la politica di piano di riequilibrio territoriale ma è anzi essa stessa uno strumento da impiegare per concretare non solo sul piano interregionale ma anche a livello nazionale tale finalità.

Nella presente relazione si intende valutare l'investimento necessario per la costruzione dell'opera proposta. Si dimostrerà pure come, mediante una soluzione analoga a quella già prevista per il finanziamento delle autostrade, si possa concretare una iniziativa di così grande rilievo con un onere annuo a carico del bilancio statale, contenuto entro limiti sopportabili pur assicurando al termine del periodo trentennale di concessione di esercizio, il ricupero del capitale investito.

Il piano finanziario, che verrà illustrato, è basato sui seguenti presupposti:

A - PROGRAMMA DEI LAVORI E COSTO DELL'OPERA

La costruzione dell'intero ramo idroviario della lunghezza di chilometri 342,5 verrà effettuata in un periodo complessivo di nove anni.

Ai fini di ottenere un funzionale coordinamento nella esecuzione delle opere e quindi nel finanziamento delle stesse, si è previsto che la successione dei lavori avvenga in tre

fasi consecutive, ognuna delle quali abbraccia un periodo di tre anni. In tale maniera alla fine dei primi tre anni verrà ultimato un primo tronco di canale della lunghezza di chilometri 224 che va dal mare Adriatico al porto di Brescia e che pertanto potrà essere aperto subito al traffico. Nei successivi tre anni sarà costruito il secondo tronco della lunghezza di chilometri 60 che va dal porto di Brescia al porto di Bergamo, esso verrà aperto al traffico alla fine del sesto anno. Infine sarà ultimato il terzo ed ultimo tronco di chilometri 58,5 comprendente il tratto da Pontirolo Nuovo a Sesto San Giovanni ed il completamento del collegamento con il lago di Como. Pertanto l'apertura totale del tratto di canale navigabile, interessato da questa prima fase, sarà effettuata alla fine del nono anno. La concessione trentennale avrà inizio da questo momento.

	Milioni di lire
— Costo totale dell'opera	155.245
— Investimento complessivo tenuto conto degli interessi passivi in corso d'opera	196.419
— Interessi passivi in corso d'opera calcolati nella tabella unita al tasso medio del 6,50 per cento, in ragione di anno, sull'esposizione accumulata a fine dell'esercizio precedente ed in ragione della metà, sulla esposizione annua formata in ciascun esercizio	46.928

B - PREVENTIVI FINANZIARI

Per una previsione di massima di bilancio finanziario si sono considerate le seguenti voci:

Spese d'esercizio

Comprendono le spese relative al personale di gestione, amministrazione e di sorveglianza, spese generali della Società, ecc.

Secondo l'esperienza altrove acquisita, specie in Germania, tali spese possono essere valutate in ragione di 600-700 mila lire al chilometro/anno. Esse ammontano per l'intero tratto di canale navigabile che va da Sesto San Giovanni al Mare, comprensivo cioè anche della linea Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, a:

650.000 x km. 342,5 = L. 220 milioni/anno

Spese di straordinaria ed ordinaria manutenzione

Comprendono le spese necessarie per rinnovo e sostituzione di apparecchiature e rivestimenti e le spese per la normale manutenzione.

Secondo l'esperienza altrove acquisita, specie in Germania, tali spese possono essere valutate in ragione di 4-5 milioni per chilometro e per anno.

Assumendo pertanto per tali spese le cifre di 4,75 milioni per chilometro e per anno risulta una somma globale annua, per l'intero tratto di canale di

4,75 x 10⁶ x 342,5 km. ≅ L. 1.625 milioni.

Con la realizzazione dello sfruttamento idroelettrico dei salti la spesa media annua di manutenzione andrebbe ridotta dell'importo corrispondente alle spese per energia, valutabili, in circa, 200 milioni anno. È stato previsto invece di accantonare tale somma per il finanziamento delle opere di raddoppio degli impianti di sollevamento, la cui costruzione dovrà essere eseguita non appena il volume di traffico del canale avrà raggiunto il valore di saturazione della potenzialità di questi, valore dell'ordine di 18-20 milioni di tonnellate.

Finanziamento della spesa mediante contributo annuale dello Stato

Tale contributo verrà erogato in rate annuali per i trent'anni di concessione.

L'inizio del pagamento avverrà alla fine della costruzione.

Contributo annuo lire 8.840 milioni.

Finanziamento della spesa mediante proventi per pedaggi

Tali proventi sono dovuti alla riscossione di un pedaggio sul traffico. La tariffa di pedaggio per ragioni allo stesso tempo economiche e di equità deve essere differenziata per classi di merci. In questa fase di previsione, però, si è invece semplicemente adottata un'unica tariffa media che è stata posta pari a lire 1,20 per tonnellata e per chilometro.

Ai fini della determinazione dei proventi, che potranno essere riscossi dalla Società nel trentennio di concessione, è stata fatta una previsione del volume di traffico transitante sul canale, il cui sviluppo nel tempo si ripartisce secondo un certo andamento dato dalla curva della tabella 1.

Per tale valutazione ci si è basati sulla indagine statistica eseguita dal professor Ga-

sparini, nelle varie Province interessate dal canale ed illustrata nella « Relazione economica » allegata al progetto di massima dell'Idrovia Ticino-Milano Nord-Mincio.

I valori annuali del volume di traffico ricavabili dalla suddetta curva sono stati quindi moltiplicati per la tariffa di pedaggio e per la percorrenza media, ottenendo così gli introiti annui.

La percorrenza media, per il tratto di canale in oggetto, è stata posta eguale alla distanza del baricentro del traffico dal mare, tale baricentro si può supporre concentrato al bivio di Bergamo situato a 260 chilometri dal mare.

Per cui il costo per tonnellata risulta:

km. 260 x 1,20 L. x to x km. = L. 312 a to

Negli anni di parziale esercizio, precedenti all'apertura totale del canale, il costo per tonnellata da applicare risulta:

1° tronco km. 200 x L. 1,20 to x km. = L. 240 to

2° tronco km. 240 x L. 1,20 to x km. = L. 288 to

Nella tabella 2 sono riportati, anno per anno, i volumi di traffico ed i corrispondenti introiti per tutto il trentennio di concessione, inoltre tali introiti sono stati attualizzati al primo anno di concessione al tasso del 6,50 per cento.

	Milioni di lire
Totale introiti attualizzati	102.020
Introiti per aree di servizio e diritti di allacciamento 3 per cento . . .	3.061
	105.081

Con tali premesse è stato quindi redatto un quadro finanziario riassuntivo illustrato nella tabella n. 3.

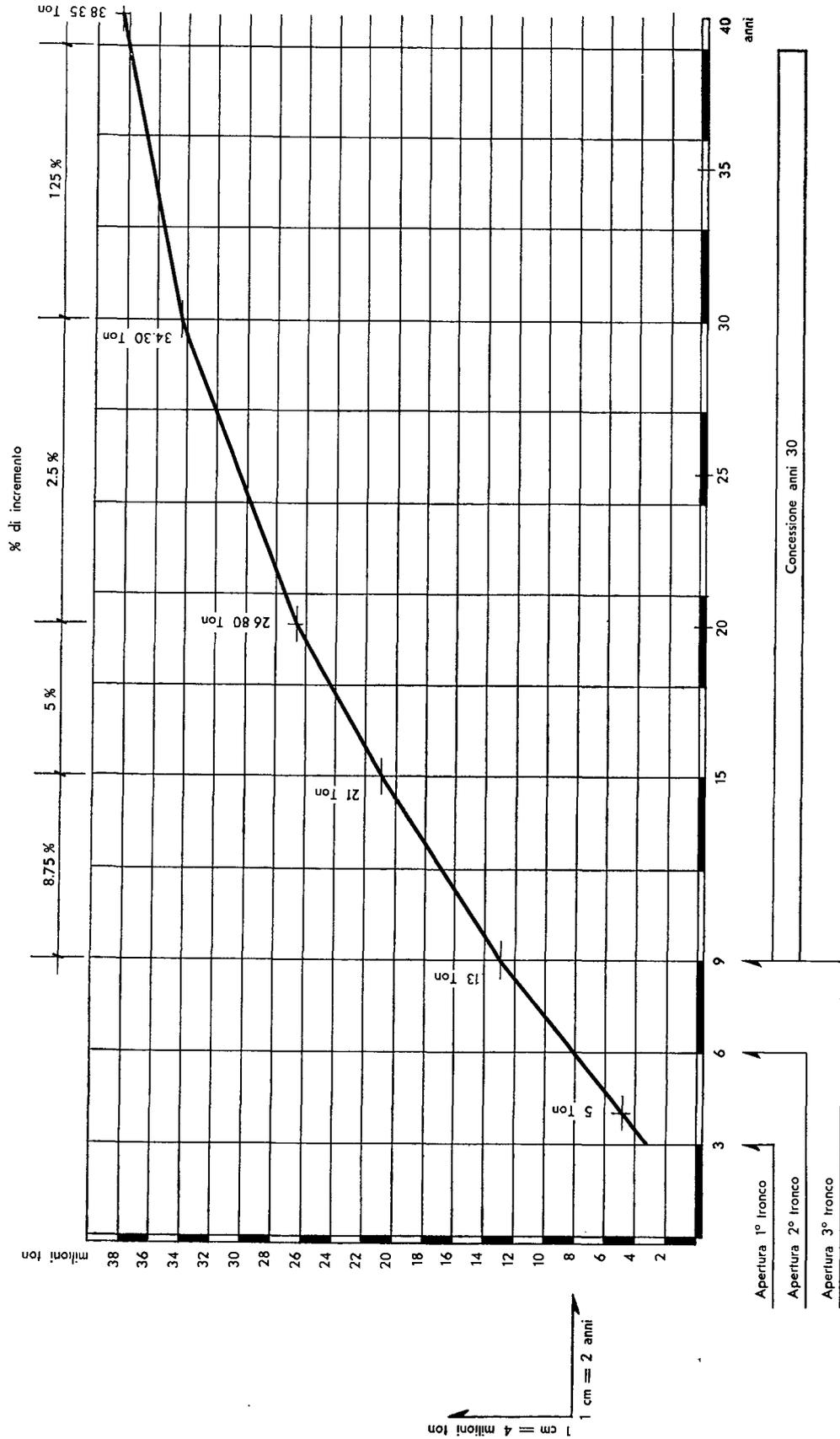
Nel prospetto in alto della tabella 3 sono sviluppati i conteggi relativi alle uscite monetarie, occorrenti per l'esecuzione dei lavori. Nelle singole colonne sono stati riportati, anno per anno, l'ammontare degli stati di avanzamento dei lavori, nonché i proventi, le spese di esercizio e gli interessi passivi calcolati al tasso del 6,5 per cento sulle somme esposte.

Nel prospetto in basso sono riportati, a chiusura del piano finanziario, in conto dare, il costo complessivo dell'opera e le spese di esercizio attualizzate al primo anno di concessione ed in conto avere, i proventi ed il contributo dello Stato attualizzati.

Risulta pertanto che alla fine del trentennio di concessione si ha un equilibrio economico della gestione.

TABELLA N. 1.

CURVA DEGLI INCREMENTI DI TRAFFICO



IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

TABELLA N. 2.

INTROITO PER IL PEDAGGIO

ANNI	Volume di traffico (Milioni di tonnellate)	Tariffa di pedaggio (Lire per tonnellate)	Introito annuo (Milioni di lire)	Introito annuo attualizzato (Milioni di lire)	
1°	—	—	—	—	
2°	—	—	—	—	
3°	—	—	—	—	Apertura 1° tronco
4°	5,00	240	1.200	—	
5°	6,60	240	1.584	—	
6°	8,20	240	1.968	—	Apertura 2° tronco
7°	9,80	288	2.822	—	
8°	11,20	288	3.226	—	
9°	13,00	288	3.744	—	Apertura 3° tronco
10°	14,33	312	4.471	4.198	e inizio concessione
11°	15,67	312	4.489	4.310	
12°	17,00	312	5.304	4.391	
13°	18,33	312	5.719	4.445	
14°	19,67	312	6.137	4.479	
15°	21,00	312	6.552	4.490	
16°	22,05	312	6.880	4.427	
17°	23,15	312	7.223	4.364	
18°	24,31	312	7.585	4.303	
19°	25,53	312	7.965	4.243	
20°	26,80	312	8.362	4.183	
21°	27,47	312	8.571	4.025	
22°	28,16	312	8.786	3.875	
23°	28,86	312	9.004	3.729	
24°	29,58	312	9.229	3.588	
25°	30,32	312	9.460	3.454	
26°	31,08	312	9.691	3.324	
27°	31,85	312	9.937	3.199	
28°	32,65	312	10.187	3.079	
29°	33,46	312	10.439	2.963	
30°	34,30	312	10.702	2.852	
31°	34,73	312	10.836	2.711	
32°	35,16	312	10.970	2.577	
33°	35,60	312	11.107	2.450	
34°	36,04	312	11.244	2.329	
35°	36,49	312	11.385	2.214	
36°	36,95	312	11.528	2.105	
37°	37,41	312	11.672	2.001	
38°	37,88	312	11.818	1.903	
39°	38,35	312	11.965	1.809	
Totale introito attualizzato al 1° anno di concessione				102.020	

TABELLA N. 3.

ANNI	Spese di costruzione			Traffico		Costo totale C-D-E	Interessi passivi		Costo complessivo F-G-H	Contributo		Esposizione	
	Lavori	Spese generali	Totale A-B	Proventi	Spese di esercizio		Anno in corso 6,50% su F/2	6,5 % su esposizione N.		Annuo	Progressivo	Annuo K-L	Progressiva
1° ..	—	—	8.000	—	—	8.000	260	—	—	—	—	—	8.260
2° ..	—	—	15.000	—	—	15.000	487	537	—	—	—	16.024	24.284
3° ..	Apertura primo tronco	—	15.000	—	—	15.000	487	1.578	—	—	—	17.065	41.349
4° ..	—	—	18.000	1.200	1.277	18.077	587	2.687	—	—	—	21.351	62.700
5° ..	—	—	18.000	1.584	1.277	17.693	575	4.075	—	—	—	22.343	85.043
6° ..	Apertura secondo tronco	—	22.000	1.968	1.277	21.309	692	5.528	—	—	—	27.529	112.572
7° ..	—	—	22.000	2.822	1.653	20.831	677	7.317	—	—	—	28.825	141.397
8° ..	—	—	22.000	3.226	1.653	20.427	664	9.191	—	—	—	30.282	171.679
9° ..	Apertura terzo tronco	—	15.245	3.744	1.653	13.154	427	11.159	—	—	—	24.740	196.419
	TOTALI...	—	155.245	14.544	8.790	149.491	4.856	42.072	—	—	—	—	196.419

Totali nel periodo di costruzione.

DURATA DELL'ESERCIZIO DAL AL ANNI 30 VALORI ATTUALI AL 1° ANNO DI CONCESSIONE.

<i>Proventi:</i>		<i>Dare:</i>	
Introiti per pedaggi	102.020 milioni	Esposizione	196.419 milioni
Introiti per aree di servizio 8 per cento e diritti di allacciamento.	3.061 »	Spese	24.101 »
	<u>105.084 »</u>	TOTALE (1)	<u>220.520 »</u>
Contributo Stato:		<i>Avere:</i>	
8.840 × 13,058676	115.439 »	Contributo	115.439 milioni
		Proventi	105.081 »
<i>Spese di esercizio:</i>		TOTALE (2)	<u>220.520 »</u>
(Milioni 5,4 ^a chilometro):		SALDO	<u>— »</u>
1.845 × 13,058676 =	24.101 milioni		

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

TABELLA N. 4.

ANNO	Proventi per pedaggi + 3 %	Spese di esercizio	Spese di manutenzione	Interessi passivi su esposizione annua precedente	Contributo dello Stato	ESPOSIZIONE	
						Annua	Progressiva
						A milioni	B milioni
Iniziale	—	—	—	—	—	—	196.419
1°	4.605	200	1.550	12.767	8.840	+ 1.072	197.491
2°	5.036	200	1.550	12.837	8.840	+ 711	198.202
3°	5.063	200	1.550	12.883	8.840	+ 330	198.532
4°	5.891	200	1.550	12.904	8.840	— 77	198.455
5°	6.321	200	1.550	12.899	8.840	— 512	197.943
6°	6.749	200	1.550	12.886	8.840	— 973	196.970
7°	7.086	230	1.640	12.803	8.840	— 1.253	195.717
8°	7.440	230	1.640	12.722	8.840	— 1.688	194.029
9°	7.813	230	1.640	12.712	8.840	— 2.171	191.858
10°	8.204	230	1.640	12.471	8.840	— 2.703	189.155
11°	8.613	230	1.640	12.295	8.840	— 3.288	185.867
12°	8.828	230	1.640	12.081	8.840	— 3.717	182.150
13°	9.050	230	1.640	11.840	8.840	— 4.180	177.970
14°	9.274	230	1.640	11.568	8.840	— 4.676	173.294
15°	9.506	230	1.640	11.264	8.840	— 5.212	178.082
16°	9.744	230	1.640	10.925	8.840	— 5.789	162.293
17°	9.982	250	1.700	10.549	8.840	— 6.323	155.970
18°	10.235	250	1.700	10.138	8.840	— 6.987	148.983
19°	10.493	250	1.700	9.684	8.840	— 7.699	141.281
20°	10.752	250	1.700	9.183	8.840	— 8.459	132.825
21°	11.023	250	1.700	8.634	8.840	— 9.279	123.546
22°	11.161	250	1.700	8.030	8.840	— 10.021	113.525
23°	11.299	250	1.700	7.379	8.840	— 10.810	102.715
24°	11.440	250	1.700	6.676	8.840	— 11.654	91.061
25°	11.581	250	1.700	5.919	8.840	— 12.552	78.509
26°	11.726	250	1.700	5.103	8.840	— 13.513	64.996
27°	11.874	250	1.700	4.225	8.840	— 14.539	50.457
28°	12.022	250	1.700	3.280	8.840	— 15.632	34.825
29°	12.173	250	1.700	2.263	8.840	— 16.800	18.025
30°	12.324	250	1.700	1.171	8.840	— 18.043	(— 18)

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Tutte le opere da eseguirsi per la costruzione e l'adattamento a navigabile della linea, per natanti di stazza europea, Milano Nord-Mincio - Fissero - Tartaro - Canalbianco - Mare Adriatico e collegamenti con il lago di Como e con il lago di Garda, nonché le opere accessorie, le zone portuali, i collegamenti ed i raccordi, compresa la costruzione delle strade laterali di servizio, sono dichiarate di pubblica utilità urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

ART. 2.

L'approvazione dei progetti esecutivi e delle relative varianti concernenti tali opere, equivale alla approvazione del piano particolareggiato di cui agli articoli 16 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Per la determinazione delle indennità di espropriazione si applicano le norme di cui agli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892. In nessun caso dovrà tenersi conto del maggior valore dei terreni conseguente alla approvazione del progetto delle opere di cui all'articolo 1.

ART. 3.

Le stime compilate dagli uffici del Genio civile, competenti per territorio, allo scopo di determinare le indennità spettanti agli aventi diritto per l'espropriazione in dipendenza dei lavori di cui alla presente legge, equivalgono alle perizie di cui all'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ogni qualvolta siano state redatte in base a stati di consistenza compilati previo avviso agli interessati con l'assistenza di testimoni.

Il termine previsto dall'articolo 73 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, è portato ad anni 4.

ART. 4.

La costruzione e l'esercizio delle opere di cui all'articolo 1 possono essere concessi ad un Ente pubblico o ad un Consorzio di Enti pubblici, o ad una Società privata in cui gli Enti pubblici rappresentino più della metà del capitale, o nella quale gli Enti pubblici,

anche avendo una partecipazione minore della metà, possiedano più della metà delle azioni aventi pieno diritto di voto ed alla quale si applichino le norme di cui all'articolo 2458 del Codice civile.

Gli Enti pubblici o privati che richiedano la concessione di cui al precedente comma dovranno presentare al Ministero dei lavori pubblici, insieme alla domanda di concessione, un progetto di massima per la costruzione dell'idrovia richiesta ed un documentato piano finanziario.

La concessione è accordata sentiti i competenti organi del Ministero dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

All'Ente al quale verrà accordata la concessione ai sensi del presente articolo potrà essere concesso dallo Stato, sulla base del piano finanziario che dovrà corredare la domanda di concessione, un contributo annuale della durata di 30 anni. Il contributo annuale non supererà il 4,5 per cento del costo complessivo dell'intera opera ed eventuali adattamenti, ed è cedibile.

Per la corresponsione del contributo di cui al comma precedente, sono autorizzati i seguenti impegni:

esercizio 1973	milioni 8.840
» 1974	milioni 8.840
» 1975	milioni 8.840
.
.
esercizio 2001	milioni 8.840
» 2002	milioni 8.840

ART. 5.

L'Ente che avrà ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio del canale navigabile ai sensi della presente legge può scontare la annualità di contributo dello Stato di cui all'articolo precedente e contrarre mutui della durata massima di 30 anni, con la Cassa depositi e prestiti, l'Istituto di credito per Opere pubbliche, con le Casse di Risparmio e i loro Istituti finanziari, con le Sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti o gli Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concedere detti mutui anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le operazioni ordinarie.

Anche in deroga all'articolo 2410 del Codice civile il concessionario è autorizzato, per l'importo massimo corrispondente alla spesa per la costruzione delle opere, diminuita del

valore attuale del contributo dello Stato, ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. L'emissione è subordinata alla approvazione del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio. Gli Istituti di Credito e le banche di cui alle lettere *a) b) e d)* dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni anzidette ed investire nelle stesse le loro riserve obbligatorie ed i loro fondi di previdenza.

Qualora l'Ente concessionario sia un Consorzio o una Società per azioni a prevalente capitale pubblico di cui facciano parte Regioni, Province e Comuni, tali Enti possono garantire il pagamento del capitale e degli interessi relativi ai mutui contratti ed alle obbligazioni emesse dal Consorzio o dalla Società. Gli impegni assunti dagli Enti locali predetti per effetto della garanzia prestata per finanziamenti ed emissioni obbligazionarie, possono godere della garanzia sussidiaria dello Stato fino all'intero importo del costo complessivo delle opere risultante dal piano finanziario di cui al precedente articolo 4, dedotto il contributo statale. In pendenza del perfezionamento della procedura per l'assunzione dei predetti impegni, può essere accordata, con le modalità previste dal penultimo comma del presente articolo, la garanzia dello Stato, la quale diventa sussidiaria col perfezionamento della procedura medesima.

ART. 6.

Lo Stato e l'Ente concessionario della costruzione del canale di cui all'articolo 1 ha facoltà ad applicare ai natanti in navigazione sul canale, con esenzione di quelli in servizio di Stato, un diritto di pedaggio il cui ammontare dovrà essere determinato dal Ministero dei lavori pubblici, in relazione all'onere per la costruzione del canale ed alle spese di esercizio.

È in facoltà dello Stato di rescindere il rapporto di concessione, rimborsando al concessionario la spesa effettuata per la costruzione, maggiorata dei relativi interessi e diminuita delle annualità di contributo pagate, con la maggiorazione forfettaria del 10 per cento.

ART. 7.

Salvo quanto disposto dal successivo articolo 8, la durata della concessione del canale non può superare gli anni trenta dalla

apertura al traffico dell'idrovia dal Mare Adriatico a Milano (Sesto San Giovanni) ivi compreso il collegamento con il lago di Como.

ART. 8.

Per la concessione della costruzione ed esercizio del canale saranno riconosciute, in aggiunta a quelle previste dal piano finanziario allegato alla convenzione relativa alla concessione, soltanto le spese derivanti da cause straordinarie ed imprevedibili, qualora la loro entità superi il 5 per cento della spesa complessiva di progetto, limitatamente alla quota eccedente tale percentuale.

In relazione al riconoscimento di tali maggiori spese, il contributo dello Stato sarà proporzionalmente aumentato, riservata al Ministero dei lavori pubblici la facoltà di concedere, in sostituzione del maggiore contributo, una proroga della concessione per il periodo di tempo strettamente necessario per l'ammortamento del maggiore onere ammesso come sopra.

È tuttavia in facoltà del Ministero dei lavori pubblici, di concerto col Ministero per il tesoro, sostituire la concessione di detta proroga o ridurne congruamente la durata, mediante proporzionale abbuono totale o parziale delle somme spettanti allo Stato, per effetto delle devoluzioni previste dalla convenzione sul gettito lordo dei diritti di pedaggio.

In tutti i casi in cui venga consentita la proroga del periodo di concessione, la durata massima dei mutui contratti e da contrarre con gli Enti ed Istituti indicati dal precedente articolo 3, si intende prolungabile fino alla scadenza della proroga stessa ferme, le deroghe alle norme vigenti previste dal citato articolo 3.

ART. 9.

A decorrere dal compimento del quinto anno di apertura al traffico e successivamente ad ogni scadenza di quinquennio, fino al termine del periodo di concessione, il gettito complessivo dei diritti di pedaggio, al netto delle spese di esercizio, per la parte eccedente il 5 per cento di quello complessivo previsto nel piano finanziario delle convenzioni, sarà devoluto allo Stato.

ART. 10.

Tutti gli atti e contratti occorrenti per l'attuazione della presente legge, ivi compresa la convenzione per la concessione, i contratti

relativi alla costruzione e all'esercizio del canale previsti dalla stessa legge, i contratti di appalto e di fornitura per la costruzione, manutenzione e gestione del canale, i contratti di finanziamento, di consolidamento, di estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, comprese le fidejussioni prestate dagli Enti pubblici per il servizio dei mutui, emissione di obbligazioni ed i relativi interessi, nonché gli atti di cessione dei contributi previsti dagli articoli 2, 3, 5 e 6 della presente legge, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri, spettanti sia all'Era-rio dello Stato sia agli Enti locali.

Le stesse agevolazioni si applicano ai contratti occorrenti per la sistemazione dei rapporti previsti dal precedente articolo 8, nonché agli atti occorrenti per il trasferimento dal Ministero dei lavori pubblici alla concessionaria.

Gli oneri notarili e gli emolumenti ai conservatori dei registri immobiliari sono ridotti ad un quarto.

Sono, altresì, esenti dall'imposta generale sull'entrata l'energia elettrica occorrente per la illuminazione e la segnalazione del canale, i contributi dello Stato di cui gli articoli 2 e 5, le somme introitate dalla concessionaria per il diritto di pedaggio, nonché ogni altro provento derivante dall'esercizio del canale stesso.

Sono esenti dalle imposte e sovrimposte sui terreni e sui redditi agrari gli immobili destinati al compendio del canale di cui alla presente legge.

L'energia elettrica occorrente per illuminazione e la segnalazione del canale di cui sopra è esente dalla imposta di consumo.

L'imposta di bollo sulle cambiali che venissero emesse dall'Impresa concessionaria è stabilita nella misura fissa di lire 100 per ogni 100 mila lire, qualunque sia la loro scadenza.

In luogo delle imposte, tasse e tributi di cui ai commi precedenti, la società concessionaria corrisponderà all'erario dello Stato una quota fissa di abbonamento annuo in ragione di centesimi 5 (cinque) per ogni mille lire dei costi delle costruzioni.

ART. 11.

Entro il raggio di 1.000 metri dall'asse del canale chiunque, salvo il concessionario per i servizi del canale, compia costruzioni di qualsiasi tipo o, in altro modo, occupi una qualsiasi di tali aree, deve munirsi di speciale

autorizzazione da rilasciare dal Ministero dei lavori pubblici.

L'autorizzazione è necessaria anche per destinare a diversa utilizzazione le aree e le costruzioni comprese nella zona prima indicata.

ART. 12.

Sono vietate le concessioni a terzi per estrazioni di materiale dei tratti degli alvei delle acque pubbliche attraversati ed occupati dalle opere del canale.

I tratti soggetti a tale divieto saranno determinati con decreto del Ministero dei lavori pubblici con il quale saranno altresì revocate le concessioni già assentite e sarà determinato l'eventuale indennizzo spettante ai concessionari.