

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1810

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SBOARINA, BISAGLIA, DEGAN, DAL MASO, VINCENZI,
GUERRINI, ORSINI, ERMINERO, FONTANA, PREARO, BA-
LASSO, DALL'ARMELLINA, CORÀ, OLIVI, STORCHI, GI-
RARDIN, QUILLERI, BOLDRIN, ANSELMI TINA, FUSARO,
ZANINI**

Presentata l'8 marzo 1973

**Completamento dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canal-
bianco-Po di Levante-canalì di Brondolo e di Valle**

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Con regio decreto-legge 1° dicembre 1938, n. 1810, tramutato in legge 30 gennaio 1939, n. 428, veniva autorizzata una spesa di lire 400 milioni per la sistemazione Adige-Garda e per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbianco-Po di Levante.

A seguito di tale regio decreto-legge il Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 28 dicembre 1938 esprimeva parere favorevole al progetto generale di sistemazione che fra l'altro prevedeva di « staccare dal Mincio un canale a scopo di navigazione (per natanti da 600 tonnellate), bonifica ed irrigazione utilizzando in parte l'alveo del Tartaro, per giungere a Canda da dove per il Canalbianco sistemato proseguirebbe fino a congiungersi con il canale navigabile esistente Venezia-Brondolo-Po, recapitando poi le acque al mare per l'attuale Po di Levante opportunamente adattato ».

Pur con tutte le vicissitudini dovute alla guerra l'intero complesso si può dire ad

oggi praticamente ultimato per cui le acque di piena dell'Adige vengono scaricate in Garda attraverso la galleria Mori-Torbole e dal Garda arrivano direttamente al mare attraverso la sistemazione di Mincio, i canali diversivi di Mantova (che è stata così sottratta alla diretta influenza delle piene di Po) ed il Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante.

Nel complesso idraulico ora descritto sono state già compiute molte opere per la navigazione quali: la botte sifone di Formigosa per il sottopasso del canale navigabile da parte del « diversivo di Mincio », la Conca di Baricetta, la sistemazione dei sostegni adatta all'inserimento delle conche; la dimensione della cunetta dei citati canali di dimensioni tali da ammettere natanti di caratteristiche europee; il tirante d'aria sotto i ponti.

Per permettere la navigazione dal mare Adriatico e dalla laguna di Venezia fino a Mantova attraverso il citato canale è neces-

saria una spesa di lire 25 miliardi che valorizzerà in pieno una opera idraulica costata più di 120 miliardi (valutati ad oggi) che per la molteplicità degli usi (sicurezza idraulica, navigazione, bonifica, irrigazione) può essere additata ad esempio in Italia ed in Europa.

Tutti sappiamo la grave situazione dei trasporti terrestri; uno sguardo all'Europa ci ricorda che sono in corso opere idrovie

di grande respiro che sono elementi indispensabili per la vita dei porti e degli entroterra con essi collegati.

Il completamento delle opere di navigazione nei canali citati è quindi assolutamente necessario per la verifica del porto di Venezia e per il risollevarlo delle grandi aree depresse del Polesine, del basso Veronese e del Mantovano.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per la sistemazione, il completamento ed il ricalibramento per natanti di caratteristiche europee dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante - canali di Brondolo e di Valle, è autorizzata la spesa di lire 25 miliardi.

ART. 2.

La spesa di lire 25 miliardi, di cui al precedente articolo 1, sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 5 miliardi nell'esercizio finanziario 1974 e di 5 miliardi in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1975 al 1978.

Le somme non impegnate nell'esercizio finanziario di competenza sono utilizzabili negli esercizi finanziari successivi.

ART. 3.

La quota di spesa di cui all'articolo 1 a carico degli enti locali ai sensi del testo unico della navigazione interna approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 939 sarà recuperata a lavori ultimati e collaudati.

ART. 4.

La costruzione delle opere di cui all'articolo 1 saranno affidati con decreto del Ministero dei lavori pubblici a consorzio o società di enti pubblici, previa stipula di apposita convenzione nella quale saranno disciplinati i modi, i termini e le condizioni dell'esecuzione delle opere.

Al consorzio o società di cui al comma precedente sarà affidato l'esercizio degli impianti relativi alle opere di navigazione di cui all'articolo 1. La convenzione per disciplinare i modi, i termini e le condizioni per l'esercizio, nonché i rapporti tra concessionario e amministrazione statale interessata saranno approvate con decreti del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 5.

I progetti di massima ed esecutivi delle opere di cui all'articolo 1 saranno approvati, senza limiti di valore, dal presidente del Magistrato alle acque di Venezia.

L'approvazione dei progetti esecutivi equivale a dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere a tutti gli effetti di legge.

ART. 6.

Quanto attiene agli espropri delle aree necessarie alla sistemazione, completamento e ricalibramento dell'idrovia, all'adozione dei piani delle aree delle zone contigue alla linea navigabile per lo sviluppo industriale e commerciale e delle zone portuali e relative aree di accesso nonché le modalità per le indennità delle espropriazioni sono regolate dalle norme previste agli articoli 5, 6, 7, 8, 10 e 11 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549.

Nella valutazione delle aree non sarà tenuto conto dell'aumento dei valori dei terreni connesso con la presenza del canale navigabile.

ART. 7.

Tutti gli atti e contratti occorrenti per la realizzazione, manutenzione e gestione delle opere di cui all'articolo 1 e dei piani ad esse connessi, ivi comprese le convenzioni per la concessione, i contratti relativi alla costruzione e all'esercizio delle opere di navigazione, i contratti di appalto e di forniture per la costruzione, manutenzione e gestione delle opere medesime, 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, emissioni di obbligazioni e di relativi interessi, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri, spettanti sia all'erario dello Stato sia agli enti locali.

Gli oneri notarili e gli emolumenti ai conservatori dei registri immobiliari sono ridotti ad un quarto. Sono altresì esenti dall'imposta sul valore aggiunto l'energia elettrica occorrente per la illuminazione e la segnalazione delle opere di navigazione di cui al primo comma del presente articolo, nonché ogni altro provento derivante dall'esercizio dell'idrovia stessa.

ART. 8.

La classificazione della linea navigabile, di cui al n. 35 del decreto luog. 31 maggio 1917, n. 1536, è estesa al tratto Bastion San Michele-Formigosa.