

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Lavori Pubblici**

(SULLO)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(TREMELLONI)

col **Ministro del Bilancio**

(LA MALFA)

e col **Ministro dell'Interno**

(TAVIANI)

NELLA SEDUTA DEL 21 DICEMBRE 1962

Autorizzazione della spesa di lire 6.600.000.000 per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia

ONOREVOLI SENATORI. — Il problema della sistemazione delle comunicazioni idroviarie tra Padova e Venezia, affacciato fin dai primi anni di questo secolo, ha acquistato sempre maggior importanza in relazione al crescente sviluppo dei traffici.

Il collegamento tra i centri industriali delle due città si realizza attualmente attraverso la vecchia linea per Fusina, esistente fin dal secolo XIII, la quale partendo da Padova segue il canale Piòvego fino a Mira superando la conca di Noventa Padovana, attraversa il fiume Brenta, percorre il Naviglio Brenta fino alla località Fornace Perale superando le conche di Stra, Dolo e Mira

Porte, prosegue lungo il Naviglio Brenta fino a Fusina superando la conca Moranzeni ed infine, lungo la Canaletta Litoranea, arriva al Bacino Commerciale n. 1 dov'è situato il Molo Carboni. Il percorso complessivo è di chilometri 36,280 e il dislivello è di metri 8,90.

La linea classificata navigabile di 2^a classe per effetto del regio decreto 8 giugno 1911, n. 823, e del decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536, consente appena il transito dei natanti fino a 150 tonnellate; ciò per le dimensioni della conca di Moranzeni, dal manufatto vinciano di Mira Taglio e del Ponte stradale girevole di Mira

Chiesa, nonchè per l'eccessiva tortuosità del percorso tra Mira Taglio e Fusina e per la deficienza di fondali e di larghezza in vari tratti.

Gli uffici tecnici del Ministero dei lavori pubblici hanno recentemente condotto approfonditi studi per dare al problema della sistemazione della linea anzidetta la soluzione più appropriata sotto ogni punto di vista, tenendo anche conto dello sviluppo della zona industriale e del porto fluviale di Padova di cui alla legge 4 febbraio 1958, n. 158, e dell'ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera, di cui alla legge 20 ottobre 1960, n. 1233.

La soluzione in definitiva prescelta è quella che prevede l'innesto dell'idrovia col canale lagunare Malamocco-Marghera e raggiunge Padova con un percorso di chilometri 26,2 superando il dislivello di metri 8,90 con due sole conche.

Tale soluzione, che consentirà il transito a moderni natanti di tipo europeo da 1.350 tonnellate, e la cui attuazione importerà una spesa di 7,6 miliardi di lire, è stata riconosciuta quella preferibile sotto ogni punto di vista anche dagli enti locali interessati che si sono impegnati a sostenere, anticipandola,

la somma complessiva di un miliardo di lire per la esecuzione dei lavori.

La spesa da anticiparsi dallo Stato per i lavori di cui trattasi, e che si riduce pertanto a 6,6 miliardi di lire, non può ovviamente essere sostenuta con i normali esigui fondi di bilancio; essa dovrà essere autorizzata con legge speciale e potrà essere ripartita in più esercizi secondo il seguente prospetto:

esercizio 1962-63	L. 400 milioni
» 1963-64	» 1.000 »
» 1964-65	» 2.000 »
» 1965-66	» 2.000 »
» 1966-67	» 1.200 »
<hr/>	
Totale	L. 6.600 milioni

È opportuno, infine, precisare che la somma che gli enti locali interessati anticiperanno, sarà detratta dagli importi dei contributi che risulteranno in definitiva dovuti dagli enti medesimi, ai sensi dell'articolo 6 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia, il cui importo è preventivato in 7,6 miliardi di lire, è autorizzata la spesa di 6,6 miliardi di lire da inserire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 400 milioni nell'esercizio finanziario 1962-63, di 1 miliardo nell'esercizio finanziario 1963-64, di 2 miliardi negli esercizi finanziari dal 1964-65 al 1965-66 e di 1 miliardo e 200 milioni nello esercizio finanziario 1966-67.

La residua spesa di 1 miliardo di lire sarà sostenuta dagli enti locali interessati e sarà detratta dai contributi che risulteranno in definitiva dovuti dagli enti locali medesimi ai sensi dell'articolo 6 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

Art. 2.

I lavori di cui all'articolo 1 della presente legge potranno essere eseguiti prescindendo

dall'osservanza del disposto dell'articolo 11 del regio decreto-legge 10 giugno 1936, numero 1853, convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 191.

Art. 3.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni tanto nell'esercizio corrente quanto in quelli successivi, sino alla concorrenza globale di 6,6 miliardi di lire.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzabili negli esercizi successivi.

Art. 4.

Alla copertura della spesa di 400 milioni afferenti all'esercizio 1962-63 si provvederà mediante riduzione di pari importo dello stanziamento disposto nel Capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro dell'esercizio stesso, concernente i fondi occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.