

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2906

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**TORCHIO, ZANIBONI, PERANI, BORRI, DUCE, CASTAGNETTI
PIERLUIGI, BORTOLAMI, BIANCHINI, BORTOLANI, CRISTOFORI,
RICCI, LUSETTI, SAVIO, PELLICANÒ, MARTINO**

Presentata il 23 giugno 1988

Interventi per la realizzazione del sistema idroviario Padano-Veneto

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel piano generale dei trasporti, approvato il 10 aprile 1986 con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, si enuncia, tra i provvedimenti da assumere (area terza del piano); « ... l'impegno per l'attuazione del sistema idroviario padano e per le conseguenti iniziative attraverso un piano poliennale ».

In corrispondenza a ciò l'intesa interregionale per la navigazione interna, costituita dalle regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, elaborò, nel secondo semestre del 1987, una « Proposta di piano poliennale per la rete idroviaria padano-veneta », la quale prevedeva, attraverso la realizzazione di interventi di breve, medio e lungo periodo, una spesa complessiva di 2.090 miliardi.

Ora, in occasione della approvazione della legge finanziaria 11 marzo 1988, n. 67 ed a seguito dell'interessamento delle regioni della citata intesa, è stato accolto, seppure parzialmente, un emendamento di iniziativa parlamentare alla tabella C (fondo speciale di conto capitale) con il quale è stato istituito un accantonamento di lire 109,5 miliardi per il triennio 1988-1990 da destinare ad « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto ».

Le motivazioni a sostegno della presente proposta di legge si possono così riassumere:

1. Gli aumenti di traffico merci che, nel nostro Paese, dalla metà degli anni 80 al 2000, sono stati previsti dal piano generale dei trasporti nella misura di

circa il 45 per cento, non dovrebbero favorire né tanto meno esasperare le tendenze che hanno sinora caratterizzato l'evoluzione del trasporto su strada. A tale proposito, il piano generale dei trasporti detta precise direttive per favorire, da un lato, le modalità su ferro, per cabotaggio e per navigazione interna e, dall'altro, per contenere, nel limite del possibile, l'incremento del trasporto merci su strada.

È noto, tra l'altro, che il trasporto ferroviario e per acque marittime ed interne è affetto, rispetto al trasporto stradale, di minori costi sociali (in materia, ad esempio, di inquinamento da scarichi e da rumori; di incidenti alle persone e ai beni trasportati; di consumi energetici, ecc). Ora tali costi non possono essere dimenticati dall'operatore pubblico quando egli si accinge a programmare degli investimenti nel settore dei trasporti.

2. Il piano poliennale dell'Intesa interregionale riconosce una particolare priorità agli interventi destinati alla ottimizzazione dell'esistente (decisi miglioramenti della officiosità della rete attuale). Si tratta infatti di incrementare il capitale fisso sociale esistente di alcune quote — in verità abbastanza modeste rispetto al patrimonio idroviario disponibile — il valore marginale delle quali è notevole per il fatto che gli effetti prodotti dai nuovi investimenti dovrebbero recuperare

la produttività non ancora espressa dal capitale esistente.

Lo stanziamento di lire 109,5 miliardi, che si intende autorizzare, non corrisponde indubbiamente al fabbisogno indicato dalla proposta delle regioni dell'intesa per il triennio 1988-1990. Ciò non dovrebbe impedire che in sede di legge finanziaria 1989 si provveda ad adeguare il finanziamento alle vere necessità, alle quali, tenendo conto della effettiva spendibilità annua delle somme, si dovrebbe rispondere procedendo con continuità al finanziamento dell'intero piano poliennale proposto dalle quattro regioni dell'Intesa.

L'articolo 1, che reca la norma di autorizzazione della spesa, indica i destinatari della somma di lire 109,5 miliardi nelle regioni dell'Intesa per la navigazione interna, essendo esse le titolari delle competenze per la esecuzione degli interventi per la sistemazione della rete padano-veneta. Con lo stesso articolo si stabilisce, in ragione del fatto che si tratta di un piano organico per l'intera rete considerata, che il programma degli interventi risulti dalla intesa delle quattro regioni e che, per effetto delle disposizioni contenute nel Piano generale dei trasporti, lo stesso programma ne attui le direttive.

L'articolo 2. definisce la copertura finanziaria del provvedimento che si augura possa ottenere l'approvazione del Parlamento.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto è autorizzata la spesa di lire 9,5 miliardi per l'anno 1988, 40 miliardi per il 1989 e 60 miliardi per il 1990.

2. Per la esecuzione dei relativi interventi, le somme stanziare dalla presente legge sono trasferite alle regioni facenti parte della "Intesa interregionale per la navigazione interna", di cui alla convenzione del 14 novembre 1979, sottoscritta dalle regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte.

3. Il programma triennale degli interventi viene approvato dalle predette regioni d'intesa tra loro, uniformandosi alle direttive ed agli indirizzi che, per il settore dei trasporti idroviari, sono previsti dal Piano generale dei trasporti.

ART. 2.

1. All'onore derivante dalla applicazione della presente legge si provvede, per la spesa di lire 9,5 miliardi per l'anno 1988, mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto ».