

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3152

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FERRARINI, CRISTONI, NOCI, DEL BUE

Presentata il 19 settembre 1988

Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto

ONOREVOLI COLLEGHI! — Solo da alcuni anni lo Stato italiano è dotato di una programmazione dell'economia dei trasporti, invertendo una precedente esperienza tutta indirizzata da uno spontaneismo, che ha indotto l'attuale scenario, contraddistinto da una sostanziale e grave arretratezza ed insufficiente infrastrutturazione, oltre che da uno scompenso e disarmonico rapporto tra le diverse modalità.

Le conseguenze di ciò sono ai nostri occhi: penalizzazione della competitività delle produzioni nazionali, situazione caotica e gravi disservizi alla mobilità, oltre che delle merci, delle persone, gravi squilibri d'area.

Approssimandosi quello che ormai si può definire il mitico 1992, anno di avvio del completamento dell'integrazione comunitaria, è necessario affrontare la questione con impegno e serietà.

Lo scenario delle ferrovie, del trasporto aereo e della navigazione fluvio-marittima, all'attualità di questi giorni per ragioni certamente non edificanti, dicono che l'attuazione del piano sta lentamente fallendo sia in senso generale che nell'intento di correggere le distorsioni presenti nella composizione delle modalità. Si cita il dato del *trend* del traffico autostradale, che negli ultimi 5 anni è cresciuto del 36 per cento, arrivando a fine '88 ai dati di sviluppo previsti per il 2000 e con previsioni di crescita da qui alla fine del secolo stimate nell'ordine di un ulteriore 50 per cento. Ciò mentre le altre modalità o sono in crisi di servizio o non reggono il confronto con le previsioni del PGT. E ciò, ancora, mentre la quinta potenza economica del mondo deve decidere se continuare nella sfida della modernizzazione, dell'innovazione e dello sviluppo in chiave espansiva ovvero

se lasciarsi travolgere dalle conseguenze dei ritardi e dalle inefficienze appena richiamate.

Se si vuole cambiare pagina, si tratta di aggiornare le linee del PGT e gli strumenti legislativi preposti all'attuazione del medesimo, a cominciare dal piano della viabilità.

E ciò partendo dall'imperativo che non si debbono sottrarre traffici da un sottosistema all'altro, ma puntare tutto all'integrazione di tutti i sottosistemi, in grado di determinare uno sviluppo armonico ed equilibrato dei medesimi, chiamati a fronteggiare una domanda aggiuntiva di mobilità, senza della quale l'economia nazionale sembra destinata a perdere in termini di dinamicità.

In tale ambito un'importanza particolare assume la funzione della navigazione fluvio-marittima, che, unitamente ai grandi ed indiscussi vantaggi del risparmio energetico, del disinquinamento acustico ed atmosferico, del disintasamento stradale, alla vigilia del 1992, costituisce un'occasione storica, per inserire l'Italia in un complesso sistema di trasporti, che ripercuoterebbe considerevoli benefici per tutto il Paese, in relazione alla sua invidiabile posizione strategica di raccordo, attraverso il Mediterraneo, tra il Nord europeo ed il Sud delle rotte africane ed asiatiche. Tale discorso si inquadra territorialmente nel cosiddetto « corridoio pedalpino-padano », che si sviluppa in pratica in tutta la Padania e che costituisce il cardine della navigazione fluvio-marittima italiana.

Per anni, mentre i paesi europei nostri concorrenti sui mercati internazionali sviluppavano modalità alternative di trasporto, tanto che nella CEE il volume annuo dei traffici idroviari è corrispondente a quello del trasporto su gomma, rimarcando anche con il differenziale di tale costo i livelli di competitività, il trasporto idroviario veniva considerato con sufficienza nel nostro Paese. Negli ultimi tempi questa tendenza si è invertita, manifestando un indubbio risveglio di interesse generale, espresso, non solo a livello sociale e culturale, ma anche negli ambienti istituzionali e legislativi, tanto per

citare il PGT, il piano poliennale della rete padano-veneta, gli stanziamenti della legge finanziaria per il 1988. A questo proposito non si può non guardare con preoccupazione a quello che appare più di un pericolo per lo stanziamento dei 109,5 miliardi, destinati, in assenza di una adeguata legge di spesa, a slittare a futuri esercizi anche in omaggio ad esigenze di rientro della spesa pubblica.

Ciò non deve assolutamente accadere per motivi che non è neanche il caso di ricordare, a cominciare dall'effetto letale che la cosa avrebbe sulla appena accennata, anche se promettente, prospettiva di sviluppo delle idrovie.

Per questo sviluppo sono fondamentali alcune precondizioni.

Per i completamenti strutturali si ricordano:

1) la sistemazione dell'alveo per una navigazione continua e garantita;

2) la realizzazione dello sbocco a mare a Porto Levante;

3) il completamento delle infrastrutture idroviarie della Lombardia con:

a) l'attrezzamento dell'interporto di Pizzighettone;

b) l'operatività della banchina di Casalmaggiore;

c) l'eliminazione dei cavedoni sul Fissero per consentire alle industrie, già operanti nel sistema idroviario, di poter utilizzare la nuova struttura e non più il vecchio percorso del Mincio;

4) il prolungamento della navigazione padana fino a Piacenza con la riprogettazione della Conca di Isola Serafini;

5) l'attrezzamento di nuovi scali sul Po (Boretto-Pieve Saliceto ecc.);

6) la creazione della portualità sul Fissero nei territori veronesi e rodigini.

Non meno rilevanti appaiono i discorsi di una diversa più adeguata e più moderna gestione amministrativa per la portualità fluviale.

Per poter conseguire gli obiettivi sopradescritti è assolutamente indispensabile che le previsioni di spesa contenute nella legge finanziaria 1988, importanti più che per l'entità per l'indicazione tendenziale, trovino un loro terreno di concretizzazione.

Ciò posto, va riconosciuto il valido e serio lavoro di proposte dell'Intesa interregionale dell'area padana, dirette, pur nella consapevolezza dei limiti di spesa, a configurare una gerarchia di priorità, veramente condivisibile e coerente con le linee del PGT e con il piano poliennale delle idrovie.

Tale priorità si compendia nelle seguenti indicazioni:

- 1) centralità dell'asta del Po;
- 2) calibratura del sistema a partire dalle linee di maggior traffico attuale;
- 3) miglioramento delle condizioni di accessibilità della rete al mare;
- 4) primi stralci funzionali dei porti per il collegamento della rete idroviaria con le reti di trasporto terrestre.

L'importanza del discorso risiede nella consapevolezza della priorità assoluta degli interventi sul tronco del Po, allo scopo di garantire livelli di continuità accettabili della navigazione fluviale, e sugli sbocchi a mare.

I presentatori della proposta di legge condividono, altresì, l'indicazione specifica della destinazione dei fondi alla parte manutentiva, senza di cui le opere già esistenti sarebbero destinate ad un inarrestabile degrado.

Tale ordine di problemi troverebbe più adeguata e celere soluzione ove fossero definite le modalità di spesa dei fondi per la difesa del suolo e per il risanamento del Po, essendo i medesimi logicamente integrati ed interdipendenti con il discorso della utilizzazione del fiume come via di traffico.

Si evidenzia, infine, l'opportunità di evitare che un'impostazione così rigorosa e responsabile, quella prospettata dall'Intesa interregionale, si traduca in fasi successive in scelte dettate da visioni localistiche.

Con ciò ci si riferisce, in particolare, alla dislocazione delle infrastrutture portuali ed alla priorità da assegnare al completamento dei canali, immediatamente fruibili in quanto collegati all'alta padana.

I proponenti, infine, indicano la necessità che i futuri esercizi finanziari segnino sia un'ampliamento della spesa globale per la infrastrutturazione fluvio-marittima sia una accelerazione della medesima.

In questo senso vengono indicate come destinatarie della spesa di lire 109,5 miliardi, di cui alla tabella C della legge 11 marzo 1988, n. 67, le regioni interessate.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Per la realizzazione degli interventi prioritari previsti nel piano poliennale della rete idroviaria Padano-Veneta, approvato dall'Intesa interregionale tra le regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto, le somme di lire 9,5 miliardi per l'esercizio 1988, di lire 40 miliardi per l'esercizio 1989 e lire 60 miliardi per l'esercizio 1990, di cui alla tabella C) della legge 11 marzo 1988, n. 67, alla voce « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto » sono assegnate con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il Ministro dei lavori pubblici, tra le regioni territorialmente interessate.

2. Una quota non superiore al quindici per cento delle somme di cui al comma 1 è destinata al funzionamento dell'Intesa tra le regioni territorialmente competenti per la manutenzione e il miglioramento delle opere idroviarie esistenti.