

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3231

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

TESTA ANTONIO, ALBERINI, BARBALACE, BONSIGNORE, CEROFOLINI, FERRARINI, GOTTARDO, MACCHERONI, MARTINAZZOLI, NOCI, PIERMARTINI, POTÌ, REINA, SANGUINETI, VAZZOLER, ZAMPIERI

Presentata il 7 ottobre 1988

Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'esigenza di operare la radicale ristrutturazione della rete idroviaria nazionale appare ormai imprescindibile anche in considerazione dei futuri appuntamenti a cui l'Italia dei servizi verrà chiamata a presenziare e, fra tutti, in particolar modo la scadenza del 1992.

In specie appare di tutta evidenza la necessità di usufruire di una rete navigabile di acque interne onde recuperare almeno in parte la distanza che separa attualmente l'Italia da altre nazioni europee, quali Francia e Germania, che già da tempo hanno provveduto a dotare i rispettivi settori industriali di un servizio di trasporti alternativo ed economico.

Nel 1992 andrà, tra l'altro, completamente in funzione il sistema Reno-Meno-Danubio collegando per idrovia i mari del Nord con il Mar Nero.

L'uso combinato delle potenzialità di ciascun modo di trasporto, in breve l'in-

termodalità, opzione strategica del piano generale trasporti (PGT), è infatti una tappa obbligata nel processo di evoluzione in cui è entrato il trasporto in Italia.

L'intermodale per trovare compiuta attuazione richiede non soltanto realizzazioni infrastrutturali ma anche specifiche organizzazioni gestionali, mediante strutture operative attrezzate e capaci di far fronte ai complessi problemi tecnici e commerciali tipici dei trasporti intermodali.

Il progetto di realizzare una rete idroviaria moderna e funzionale va sostenuto e perseguito. A fronte di investimenti stimati intorno ai 5.000 miliardi sarebbe possibile infatti recuperare un patrimonio esistente di 15.000 miliardi e mantenere un grado di operatività al sistema dei trasporti di rinfuse e *containers* all'interno ed all'esterno della pianura padano-veneta, allorquando (1995-2000) l'incremento dei traffici avrà saturato le reti degli altri modi di trasporto.

Problema centrale della politica del trasporto in Italia è togliere dalla strada circa il 30 per cento delle merci circolanti. Il sistema idroviario padano-veneto, una volta realizzato, è in grado di assorbire circa 18-20 milioni di tonnellate incidendo appunto con l'8-10 per cento del trasportato. Le ferrovie arrivando almeno al 22 per cento ed il cabotaggio debbono concorrere al riequilibrio del trasporto merci nell'area padana, cioè nell'area più industrializzata (e più intasata) d'Italia.

Qui va ricordato che i parametri della produttività e dell'impatto ecologico sono tra trasporto idroviario e trasporto su strada assolutamente favorevoli al primo.

Infatti un natante da 1350 tonnellate (natante « tipo ») equivale nella capacità di carico a 75 autotreni con rimorchio da 20 tonnellate. Il consumo di carburante è 5 volte inferiore, la produttività di un lavoratore 12 volte superiore. Insomma il costo del trasporto per idrovia è di 1/3 rispetto a quello su strada.

In termini ecologici poi il confronto non regge: per indice di pericolosità, di rumorosità e di inquinamento, il trasporto per via d'acqua è da tre a dieci volte migliore del trasporto su strada.

Un ulteriore elemento di convenienza economica è legato infine al fatto che la quasi totalità degli interventi sulle vie navigabili e sui porti può essere realizzata in un contesto di investimenti multiobiettivo fra i quali: la difesa del suolo, l'irrigazione per l'agricoltura, il turismo ed il riassetto ambientale.

L'idrovia, ritornata oggi all'attenzione soprattutto in sede di piano generale dei trasporti, vede il suo futuro in gran parte dipendere dalla realizzazione di un progetto nato sulla scorta di una intesa interregionale, per rendere completamente navigabile il Po, ed una serie di vie d'acqua ad esso direttamente od indirettamente collegate, creando un capace sistema idroviario, trasversalmente alle regioni settentrionali, che comprenda la litoranea veneta fino al confine jugoslavo, finalizzato al servizio dei sistemi economici locali su di esso gravitanti.

Va qui ricordato che nell'ambito del Trattato di Osimo, cioè con l'« Accordo

sulla promozione della cooperazione economica fra l'Italia e la Jugoslavia » del 10 novembre 1975 si prevede il finanziamento degli studi per esaminare la fattibilità del collegamento del sistema idroviario padano-veneto a quello Reno-Meno-Danubio.

Il bacino idrografico padano, in particolare, si appalesa come specificamente idoneo a costituirsi quale rete navigabile adeguatamente estesa e facilmente raggiungibile, a servizio del mondo industriale attiguo, per importanza e dimensione, di gran lunga il più consistente dell'intera penisola.

La riscoperta di una corretta politica idroviaria accompagnata con la rilettura certamente incoraggiante dei fenomeni economici ad essa collegati, non può d'altronde porsi come volontà d'intervento isolato, disperso e quindi dispersivo bensì aggregarsi intorno ad un programma, seppure dettagliato, comunque elaborato nello spirito di unitarietà indispensabile a garantire una efficiente e corretta realizzazione.

A tal riguardo si individua, per le più sopra espresse considerazioni, quale nodo centrale della proposta legislativa il sistema idroviario padano-veneto, che per la sua particolare configurazione geografica risulta avere una altissima capacità potenziale di sfruttamento.

La complessità di tale intervento, peraltro, renderà indispensabile una programmazione che coordini l'attuale sistema dei trasporti con il sistema idroviario in programma onde formare un nuovo grande ambito di servizi facilmente interscambiabile ed alternativo.

La complessità conseguente alle necessarie relazioni con settori contigui della pubblica amministrazione e l'indiscussa interdisciplinarietà che gli interventi esecutivi necessariamente richiederanno porta a considerare imprescindibile un accurato programma esecutivo delle opere pubbliche occorrenti.

In tale contesto non può sfuggire il preminente interesse che un programma siffatto viene a rappresentare per il Paese e conseguentemente naturale appare l'in-

teresse dello Stato alla sua corretta, rapida ed economica realizzazione.

A tal fine nella presente proposta di legge all'articolo 1 viene dichiarato il preminente interesse nazionale in considerazione della appurata importanza che tale strumento di trasporto è destinato ad assumere beneficamente agendo anche sull'intera rete dei trasporti nazionali cui è essenzialmente interconnesso.

Il trasporto idroviario diventa economicamente utile se realizzato e gestito in un « sistema » non solo quindi con dimensioni ultra-regionali, ma addirittura internazionali, comunque in stretto contatto ed intermodalità con gli altri sistemi di trasporto.

La competenza per la costruzione e gestione del sistema idroviario è affidata al Ministero dei trasporti (articolo 1, comma 3), anche al fine di armonizzare tale specialissimo intervento con la più generale programmazione connessa ai piani di ristrutturazione, ammodernamento ed utilizzazione della rete di trasporto esistente. Per l'attuazione di tale sistema viene prevista l'approvazione di un piano pluriennale di attuazione ad opera del Ministero dei trasporti, sentito il CIPET e le regioni interessate, ove la costituzione del CIPET si pone come momento nodale di peculiare significato anche per la futura gestione dell'intero settore.

Per tale intervento il Ministero dei trasporti è autorizzato ad affidare in concessione la costruzione e gestione del sistema in questione (articolo 4).

La SpA Idrovie è a maggioranza di capitale pubblico e ad essa partecipano le regioni interessate che così sono pienamente coinvolte in ogni scelta di indirizzo e di gestione. Trattasi poi dell'unica società che da anni in Italia segue le problematiche del trasporto idroviario.

La concessione infatti risulta essere lo strumento più idoneo per consentire l'apporto di una struttura altamente qualificata e tecnicamente avanzata, punto d'incontro delle esperienze in materia accumulate da società di alto contenuto tecnico-organizzativo.

In particolare lo strumento della concessione offre la necessaria duttilità di gestione, risultando nel contempo agile mezzo di coordinazione fra le singole e disparate esigenze che si produrranno in fase esecutiva e nel contempo garantendo inalterato il momento di vigilanza e coordinamento indispensabile in un programma di così vasto respiro.

D'altro canto lo strumento prescelto garantisce l'ulteriore beneficio dell'unicità del soggetto chiamato alla gestione del programma di intervento con ciò garantendo un'ottica realizzativa di ampio spettro capace di coagulare le esigenze particolari dei singoli centri periferici con la necessità di un unico modulo realizzativo.

Altre peculiarità della realizzazione del sistema in argomento possono evincersi dall'analisi dei singoli articoli: l'articolo 1 individua l'area geografica oggetto dell'intervento che è considerato di preminente interesse nazionale e l'articolo 3 enuncia, conseguentemente, che tutte le opere da eseguire per l'attuazione della legge sono dichiarate opere urgenti, indifferibili e di pubblica utilità.

Nell'articolo 4, comma 2, si prevede che il decreto di approvazione della concessione da parte del Ministero dei trasporti approvi al contempo la convenzione che disciplinerà la concessione medesima ed il relativo piano finanziario al fine di ottimizzare al meglio i tempi di intervento.

La disposizione conclusiva concerne infine la possibilità che la concessionaria contragga mutui con istituti, enti e sezioni di credito autorizzati onde garantirsi una autonomia finanziaria più agile e non necessariamente gravare sul bilancio pubblico.

La concessione viene fissata in 60 anni prevedendo in dieci anni il tempo per realizzare completamente l'intera rete e 50 anni il tempo per reintegrare, tramite la politica dei pedaggi, almeno in parte quanto investito; il finanziamento potrà quindi avvenire anche attraverso la capitalizzazione delle entrate prevedibili, similmente a quanto è accaduto per il sistema autostradale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. La realizzazione del sistema idroviario padano-veneto è dichiarata di preminente interesse nazionale.

2. L'allegato grafico del sistema idroviario, che trova supporto sul fiume Po (da Pavia al mare Adriatico) e su una serie di vie d'acqua ad esso direttamente o indirettamente collegate, ivi compresa la litoranea veneta fino al confine jugoslavo, costituisce nelle sue direttrici di grande massima, parte integrante della presente legge.

3. Alla costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto provvede il Ministero dei trasporti presso il quale è istituito apposito fondo per l'attuazione degli interventi necessari.

ART. 2.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti sentito il Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti (CIPET) o, nelle more della sua costituzione, il Comitato di cui alla legge 28 febbraio 1986, n. 41, articolo 34, e sentite le regioni Emilia Romagna, Piemonte, Lombardia, Friuli-Venezia Giulia e Veneto, approva il piano pluriennale di attuazione ed i tracciati delle tratte costituenti il sistema idroviario padano-veneto.

2. Nel piano pluriennale di attuazione dovranno essere definiti l'ordine di precedenza della realizzazione in funzione della creazione di tratte funzionali, della loro immediata entrata in esercizio nonché la previsione di strutture per l'interscambio con gli altri sistemi di trasporto nazionale ed internazionale.

ART. 3.

1. Tutte le opere da eseguire in conformità dei progetti approvati per l'attuazione della presente legge, comprese le opere accessorie, le zone portuali, i collegamenti ed i raccordi, nonché la costruzione delle zone di interscambio e delle strade laterali di servizio sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti e indifferibili a tutti gli effetti di legge.

2. All'approvazione dei progetti provvede il Ministro dei trasporti sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

ART. 4.

1. Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad affidare in concessione la costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto alla « Idrovie SpA ».

2. La concessione è accordata con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, del tesoro e delle partecipazioni statali; con lo stesso decreto viene approvata altresì, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione ed il relativo piano finanziario.

3. La concessione è accordata per un periodo non superiore a 60 anni.

ART. 5.

1. Il concessionario può contrarre mutui con Istituti, Enti e Sezioni di Credito autorizzate ad esercitare il credito a medio o a lungo termine, o con Istituti, Enti e Società di Previdenza e di Assicurazione e con l'Istituto delle casse di risparmio italiane.

ART. 6.

1. Agli oneri connessi con la istituzione del fondo di cui al comma 3 dell'articolo 1, valutati in lire 109,5 miliardi, si provvede mediante la riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, in parte utilizzando l'accantonamento per gli « interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto ».

LINEE NAVIGABILI EUROPEE

— esistenti in progetto — — — maritime

