

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3633

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ZANIBONI, CRISTOFORI, ROGNONI, ARMELLIN, BIANCHINI, BIANCHI, BONSIGNORE, BONETTI, BORRA, BORRI, BONFERRONI, BRUNETTO, BORTOLAMI, BORTOLANI, CACCIA, CASATI, DUCE, FRASSON, GELPI, GOTTARDO, ORSENIGO, PATRIA, PERANI, PELLIZZARI, RIGHI, RIVERA, ROCELLI, SANGALLI, SAVIO, SARETTA, TESINI, TORCHIO, TARABINI, ZAMPIERI, ZOLLA, ZUECH

Presentata il 9 febbraio 1989

Norme 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-veneto e per le conseguenti iniziative attraverso un piano poliennale ».

In corrispondenza di ciò, l'Intesa interregionale per la navigazione interna costituita dalle regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna, Piemonte, elaborò, nel secondo semestre del 1987, una « proposta di Piano poliennale per la rete idroviaria padano-veneta » la quale prevedeva la realizzazione di interventi di breve, medio e lungo periodo, interventi di cui si intende favorire l'avvio con la presente proposta di legge.

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

1) gli aumenti di traffico merci che nel nostro paese, dagli anni '80 al 2000 sono stati previsti dal Piano generale dei trasporti nella misura del 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 di trasporto 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 ed ai beni trasportati, di consumi energetici eccetera). Tali costi non possono essere dimenticati dall'operatore pubblico quando si accinge a programmare gli 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.

Gli stanziamenti che si intendono autorizzare vengono incontro, anche se

parzialmente, ai fabbisogni indicati dalla proposta delle regioni dell'Intesa e sono da ritenersi come somme necessarie per l'avvio dei programmi individuati, salvo ulteriori modifiche migliorative in relazione alle necessità obiettive emergenti.

L'articolo 1 reca la norma per l'autorizzazione della spesa per gli anni 1989, 1990 e 1991 e indica i destinatari di tali somme nelle regioni dell'Intesa per la navigazione interna, essendo esse le titolari delle competenze per la esecuzione degli interventi necessari alla sistemazione della rete padano-veneta, essendo acquisito che tali interventi fanno riferimento ad un piano organico dell'intera rete, che gli interventi programmati sono il frutto di un'intesa delle quattro regioni, che tale programma è coerente con le direttive del piano generale dei trasporti.

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

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per il 1989, di 30 miliardi per il 1990 e di 40 miliardi per il 1991 per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto.

2. Le somme stanziare sono trasferite alle regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte le quali, d'intesa tra loro e il Ministero dei trasporti, che verifica la coerenza degli interventi con le indicazioni del Piano generale dei trasporti, provvedono alla progettazione ed alla esecuzione delle opere necessarie.

ART. 2.

1. All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, pari a lire 5 miliardi per l'anno 1989, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il 1989, utilizzando l'accantonamento « Istituzione del fondo programmazione e progettazione di opere e infrastrutture pubbliche » e, pari a lire 30 miliardi per il 1990 e a lire 40 miliardi per il 1991, si provvede utilizzando le proiezioni per gli stessi anni dell'accantonamento « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto », iscritto, ai fini del bilancio triennale, al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1989.