

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

68.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 LUGLIO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

PAG.	PAG.
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Ridi ed altri: Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto (2885);	Zaniboni ed altri: Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3633) 3
Torchio ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2906);	Testa Antonio, <i>Presidente</i> 3, 10, 15
Piro ed altri: Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2940);	Angelini Giordano (<i>PCI</i>) 8, 13, 14
Gottardo ed altri: Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3020);	Baghino Cesco Giulio (<i>MSI-DN</i>) 10
Ferrarini ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto; (3152)	Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i> 12, 13
Testa Antonio ed altri: Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3231);	Bonsignore Vito (<i>DC</i>) 9
	Donati Anna (<i>Verde</i>) 7
	Fagni Edda (<i>PCI</i>) 6, 12
	Lucchesi Pino (<i>DC</i>) 6
	Mensurati Elio (<i>DC</i>), <i>Relatore</i> 5, 10, 14, 15
	Savio Gastone (<i>DC</i>) 9
	Torchio Giuseppe (<i>DC</i>) 6

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 17,10.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione delle proposte di legge Ridi ed altri: Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto (2885); Torchio ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2906); Piro ed altri: Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2940); Gottardo ed altri: Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3020); Ferrarini ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3152); Testa Antonio ed altri: Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3231); Zaniboni ed altri: Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3633).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Ridi ed altri: « Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto »; Torchio ed altri: « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Piro ed altri: « Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Gottardo ed altri: « Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Ferrarini ed altri: « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Testa Antonio

ed altri: « Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Zaniboni ed altri: « Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto ».

Faccio presente che il relatore, su mandato del Comitato ristretto, ha elaborato un testo unificato delle proposte di legge in discussione, che è del seguente tenore:

ART. 1.

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

2. 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. Per la sua prima attuazione, 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 sentita l'UNII (Unione di Navigazione Interna Italiana), invia lo schema del tracciato delle tratte che costituiscono il sistema idroviario padano-veneto e il relativo piano pluriennale di attuazione alle regioni Emilia-Romagna, Piemonte, Lombardia, Friuli-Venezia Giulia e Veneto, che sono tenute ad esprimere il loro parere entro ulteriori 60 giorni.

Decorso tale termine i pareri si intendono espressi favorevolmente.

2. Il Ministro dei trasporti approva il piano entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

3. 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. Per l'attuazione degli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione il ministero dei trasporti, sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici, approva i progetti esecutivi e li trasmette alla competente autorità di bacino di cui alla legge n. 183 del 18 maggio 1989 e alle amministrazioni dello Stato ed agli enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa, nonché a rilasciare pareri, autorizzazioni, concessioni, approvazioni, nullaosta previsti da leggi statali e regionali.

2. Il ministro dei trasporti convoca una conferenza cui partecipano i soggetti di cui al comma 1. La conferenza valuta i progetti nel rispetto delle disposizioni vigenti e si esprime su di esse entro 30 giorni dalla convocazione, in una seduta all'uopo convocata, approvando, ove occorrono le opportune modifiche senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni del soggetto proponente.

3. L'approvazione del soggetto, assunta all'unanimità, sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nullaosta previsti dalle leggi statali e regionali e di competenza dei soggetti partecipanti.

4. 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.

ART. 4.

1. Il ministro dei trasporti è autorizzato ad affidare in concessione la costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto alla « Idrovie S.p.A. » o ad altra società a prevalente capitale pubblico.

2. Le regioni di cui all'articolo 2 possono sottoscrivere quote di capitale o acquistare azioni della società concessionaria fino al 50 per cento del capitale sociale.

3. La concessione è accordata con decreto del ministro dei trasporti di concerto con i ministri dei lavori pubblici, del tesoro, della marina mercantile e dell'ambiente; 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.

4. 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 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. In via transitoria, per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto, nel quadro del piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il 10 aprile 1986, è autorizzata la spesa di 30 miliardi nell'anno 1990, di 40 miliardi nell'anno 1991 e 40 miliardi nell'anno 1992 per opere di sistemazione e ricalibratura dell'aveo del fiume Po al fine di assicurare la navigazione, di costruzione, e/o completamento di

lotti funzionali del canale Fissero-Tartato-Canalbianco-Po di Levante e dell'idrovia Padova-Venezia, nonché di costruzione e/o completamento di lotti funzionali di porti interni, tenuto conto delle intese intervenute tra le regioni interessate. La spesa predetta comprende gli oneri per eventuali studi ed indagini preliminari per l'intero sistema idroviario, nonché per le progettazioni.

2. Il ministro dei trasporti, d'intesa con il ministro dei lavori pubblici e con le regioni di cui all'articolo 2, circa le opere di cui al comma precedente, dispone l'assegnazione degli stanziamenti al Ministero dei lavori pubblici per le opere relative al Po e alle regioni per le altre.

3. All'onere degli interventi previsti dalla presente legge, pari a 30.000 milioni per l'anno 1990 e 40.000 milioni per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede utilizzando per gli stessi anni l'accantonamento « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto », iscritto nel bilancio triennale dello Stato a legislazione vigente 1990-1992, tra i fondi per i provvedimenti legislativi in corso di conto capitale.

Invito l'onorevole Mensurati ad illustrare il testo unificato delle proposte di legge di cui ho testé dato lettura.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Poiché in sede di Comitato ristretto si è a lungo discusso sul testo che sottopongo al vostro esame, e sul quale dovremo richiedere il parere delle competenti Commissioni di merito, credo possa limitarmi ad illustrarlo in modo piuttosto sintetico.

All'articolo 1, che dichiara la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto di preminente interesse nazionale, è specificato che alla costruzione e gestione dello stesso provvede il Ministero dei trasporti. Ritengo che questa specificazione sia uno dei punti centrali del testo in esame.

Il successivo articolo 2 è relativo al meccanismo per la predisposizione del piano, il quale prevede che il ministro dei trasporti senta il CIPET e l'UNII ed invii lo schema del tracciato delle tratte alle re-

gioni interessate, le quali hanno 60 giorni di tempo per l'espressione del loro parere. Trascorso tale termine, i pareri si intendono espressi favorevolmente ed il ministro dei trasporti approva il piano entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge. Nel piano pluriennale di attuazione dovrà essere definito l'ordine di precedenza delle varie tratte, stabilito in relazione ai criteri di funzionalità.

All'articolo 3, che istituisce una sorta di conferenza dei servizi, è previsto che il ministro approvi i progetti esecutivi sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici e che li trasmetta, poi, agli enti tenuti ad adottare atti d'intesa e a rilasciare pareri. Tra questi ultimi rientra, in modo specifico, quello previsto dalla legge n. 183 del 1989. Qualora il progetto sottoposto all'esame della conferenza dei servizi venga approvato all'unanimità, ciò significa che tutti i pareri richiesti sono stati espressi, per cui non vi è necessità, nel caso di talune modifiche, di ritornare presso gli organi deliberanti. Questa formula, propria della conferenza dei servizi, è stata già adottata per altre leggi importanti, ed ha prodotto positivi effetti di snellimento, lasciando intatte le prerogative degli enti tenuti, per legge, ad esprimere pareri.

L'articolo 4 prevede che il Ministero dei trasporti sia autorizzato ad affidare in concessione, per 60 anni, la costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto ad una società a prevalente capitale pubblico, nonché la possibilità, per le regioni di cui all'articolo 2, di sottoscrivere quote di capitale o acquistare azioni della società concessionaria fino al 50 per cento del capitale sociale.

L'articolo 5 specifica gli enti o istituti con i quali il concessionario può contrarre mutui.

L'articolo 6, infine, introduce una norma transitoria per l'utilizzazione dei 110 miliardi previsti dal disegno di legge finanziaria per il triennio 1990-1992 e definisce le opere che hanno costituito oggetto di programmazione, attraverso una

precisa indicazione delle priorità, da parte dell'intesa interregionale.

Ritengo di avere illustrato, in sintesi, i punti fondamentali del testo unificato delle proposte di legge in esame. Propongo alla Commissione di adottarlo come base per l'ulteriore discussione.

PINO LUCCHESI. Approfittando della presenza del ministro dei trasporti, vorrei sollevare un problema di carattere specifico, peraltro già emerso in sede di Comitato ristretto. Mi riferisco, in particolare, al canale dei Navicelli, che funge da collegamento tra il porto di Livorno e la darsena di Pisa.

Con i provvedimenti al nostro esame, ci accingiamo a disciplinare il sistema idroviario padano-veneto, a proposito del quale abbiamo avuto, ed abbiamo tuttora, difficoltà per individuare modalità che ci consentano di inserirvi una questione importante, a mio avviso, cioè quella relativa al canale dei Navicelli; il quale rappresenta un tronco isolato, ma importante, nell'ambito del sistema idroviario padano-veneto, l'unico sistema di collegamento viario esistente nel paese, in grado di potenziare le capacità integrative del sistema dei trasporti.

L'esigenza che desidero sottolineare, anche dal punto di vista politico, non credo possa considerarsi secondaria, in quanto si tratta di un canale storico, che nel passato ha avuto funzioni importanti e che, anche in questo momento, ha potenzialità interessanti. Per mille ragioni che non intendo qui richiamare la gestione del canale dei Navicelli ha sostanzialmente determinato, in questi ultimi anni, condizioni di interrimento, di disfacimento degli argini, eccetera, nel disinteresse, pressoché generale, soprattutto della regione Toscana, che avrebbe potuto esercitare competenze di natura specifica nei confronti di questa importante via di collegamento. Ritengo che essa rappresenti una parte del patrimonio complessivo del paese e che, quindi, sia sciocco ed inutile lasciarla andare a situazioni di ulteriore deterioramento. Ciò anche in considerazione del fatto che il canale dei Navicelli rappresenta una funzione integrativa importante per le esi-

genze complessive del porto di Livorno e, in prospettiva, una risposta per l'interporto di Guasticce considerato, potenzialmente, quale risultante della legge sull'intermodalità, che ci auguriamo di poter approvare in via definitiva entro breve tempo.

Dal punto di vista dell'interesse generale, inoltre, credo debbano essere evidenziate le potenzialità attuali, e ancor di più in prospettiva, che il canale dei Navicelli può offrire per lo sviluppo delle importanti industrie, specializzate nel settore della nautica da diporto, dislocate lungo il suo percorso. Il progressivo interrimento del canale ha determinato condizioni reali di difficoltà per la costruzione di quel tipo di imbarcazioni nel consentir loro di raggiungere il mare aperto. Pertanto, le interessanti potenzialità future del settore della nautica da diporto rischiano di essere impediti dall'attuale situazione.

Per le considerazioni che ho esposto, ritengo necessario un reale interessamento da parte dello Stato, al fine di recuperare quelle capacità di intervento che rispondano a caratteristiche di assoluta urgenza. Sottolineo tale necessità all'attenzione del ministro, confidando che anche in questa sede il Governo si dimostri sensibile a promuovere una complessiva ripresa dei traffici ed un rilancio della nautica da diporto.

EDDA FAGNI. Condividendo le osservazioni svolte dal collega Lucchesi a proposito del canale dei Navicelli; desidero anch'io evidenziare come esso assuma una particolare importanza anche per molteplici attività di carattere turistico-sportivo. Quindi, allo scopo di evitare che il canale dei Navicelli subisca un degrado definitivo, mi permetto anch'io di invitare il ministro a considerarlo nel quadro complessivo delle comunicazioni per via d'acqua.

GIUSEPPE TORCHIO. Desidero evidenziare, signor presidente, la viva attesa esistente nelle regioni della Padania ed in

quelle direttamente interessate a questo provvedimento, di carattere straordinario, la cui necessità è stata recentemente evidenziata dal blocco degli autotrasportatori. Infatti, quest'ultima ha dimostrato che la rete stradale e ferroviaria non è in grado di assorbire, a causa della sua vetustà, il costante incremento dei traffici. Pertanto, a me sembra che i provvedimenti al nostro esame possano consentire al Parlamento di fornire quella risposta che non è stato in grado di offrire alla data del 22 dicembre 1988, cioè quando non fu possibile approvare in tempo un provvedimento provvisorio per finanziare alcune opere immediate in relazione all'idrovia padano-veneto.

Credo che non sia possibile dimenticare, sia pure nella necessità e nell'urgenza dell'approvazione di questo testo, che il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, sancisce, sostanzialmente, la regionalizzazione della navigazione interna. Da questo punto di vista, quindi, ritengo opportune le disposizioni previste all'articolo 4 del testo predisposto dal Comitato ristretto, e cioè che le regioni possano sottoscrivere quote di capitale o acquistare azioni della società concessionaria Idrovie SpA o di altre società fino al 50 per cento del capitale sociale. In questo modo, è possibile garantire un'adeguata rappresentatività agli enti regionali, i quali, già in passato, avevano cercato di attuare un'intesa tra di loro. Quindi, dobbiamo individuare, in maniera più concreta, le priorità derivate dal frutto di una lunga ed estenuante mediazione tra le regioni interessate. Preannuncio, quindi, per il prosieguo del dibattito, la presentazione di un emendamento che, in conformità con le intese informali già intercorse tra le regioni, precisi le priorità delle opere da realizzare in prima istanza, ai sensi dell'articolo 6 del testo unificato. Ciò anche al fine di evitare la nascita di conflitti che potrebbero portarci a risultati simili a quelli della legge sugli impianti sportivi, i quali ci hanno indotti a modificare un testo che ritenevamo essere al di sopra di ogni sospetto.

ANNA DONATI. Voglio anzitutto porre una questione di metodo, dal momento che avevamo concluso l'ultima riunione del Comitato ristretto dando mandato al relatore di sottoporre al nostro esame un vecchio testo elaborato dal presidente della Commissione. Ritengo, pertanto, che sul testo presentato dal relatore non si sia svolto un confronto puntuale, per cui tante questioni appaiono risolte con mediazioni che personalmente non condivido e che in sede di Comitato ristretto, avrebbero, invece, potuto trovare un'opportuna sede di discussione.

Entrando nel merito di questo provvedimento, dico subito di non condividere l'impostazione di un testo che mentre nei primi articoli delinea la predisposizione di un piano organico per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto, con l'articolo 6 utilizza, invece, tutte le risorse al momento disponibili per opere specificamente individuate. Dunque, non concordo con un'impostazione che, da un lato, afferma la necessità di un piano coordinato con i sistemi intermodali e con il piano generale dei trasporti, e, dall'altro, destina tutti i finanziamenti ad interventi già individuati, quelli che il collega Torchio indicava (a mio avviso in modo un po' ingenuo), come frutto di una difficile mediazione tra le regioni e le forze politiche. Noi riteniamo, invece, che i singoli interessi regionali debbano passare in secondo piano rispetto a scelte prioritarie da individuare nell'ambito di un piano complessivo.

Questa è la prima incongruenza che desidero evidenziare, anche perché mi chiedo con quali risorse potrà essere finanziato il piano organico previsto nei primi articoli del provvedimento. Si intende forse provvedere al riguardo tramite una quota consistente da prevedere nel prossimo disegno di legge finanziaria? Dubito che ciò sia possibile, perché ricordo bene ciò che lo scorso anno è accaduto per riuscire a reperire i finanziamenti. Voglio anche ricordare quanto sta accadendo nell'ambito della Commissione ambiente,

dove è stato riproposto un testo sulla grande viabilità, il quale, prorogando di dodici anni la concessione a favore della società autostradale, in pratica, regala a quest'ultima ben 24 mila miliardi. Dunque, a me sembra che l'intenzione sia quella di rilanciare il sistema autostradale e non il sistema idroviario di cui ci stiamo occupando. Posso consentire su un coordinamento gestito direttamente dal ministro dei trasporti, purché non si prevedano fondi per singoli tratti, in quanto ciò snaturerebbe l'insieme dell'operazione che ci accingiamo a varare.

Una seconda considerazione che desidero svolgere è di carattere ambientale ed ecologico: un'idrovia può essere auspicabile per ridurre il trasporto su gomma, ma non è possibile approvare, ad occhi chiusi, piani che interferiscono sensibilmente su un sistema idrogeologico già fortemente manipolato e che oggi sopravvive in una situazione di difficile equilibrio. Per evitare questo rischio è essenziale che sia il piano organico di realizzazione del sistema idroviario, sia le singole opere siano sottoposte a valutazione di impatto ambientale. Qualcuno potrà obiettare che quest'ultima è obbligatoria soltanto per le grandi opere e che, quindi, non riguarda quelle di cui discutiamo. Su questa interpretazione potremmo discutere, ma mi limito a ricordare che nel caso del piano di ricostruzione per la Valtellina, grazie alla battaglia che abbiamo condotta nell'ambito della Commissione ambiente, è stato possibile ottenere, in via sperimentale, che la valutazione di impatto ambientale riguardasse non solo l'intero programma, ma anche quelle singole opere che avrebbero potuto determinare un impatto negativo sull'ambiente.

Tenuto conto del fatto che le direttive CEE non sono state attuate in maniera ampia e che le regioni, in genere, non dispongono di una legge per la valutazione dell'impatto ambientale, tutto potrebbe essere demandato al momento in cui i danni si saranno verificati, sommandosi a quelli già compiuti in passato.

Concludendo, mi riservo di presentare emendamenti su entrambe le questioni evidenziate nel mio intervento.

GIORDANO ANGELINI. Signor presidente, voglio far presente, senza alcuna recriminazione, che soltanto adesso abbiamo potuto prendere visione del testo che il relatore ha presentato alla Commissione, per cui mi limito ad esprimere una prima valutazione, riservandomi un inevitabile approfondimento.

Fin d'ora, però, voglio esprimere la preoccupazione del mio gruppo per il pericolo che i finanziamenti messi a disposizione dal disegno di legge finanziaria possano non essere utilizzati, come è già accaduto in passato, nonostante il mio gruppo avesse cercato di impedirlo tramite una legge presentata già dal giugno 1988. Avevamo espresso la nostra disponibilità a predisporre immediatamente un provvedimento per l'utilizzazione di una parte dei finanziamenti previsti e per procedere contemporaneamente alla redazione di una legge-quadro. Non è stato possibile farlo a causa delle resistenze della maggioranza, e voglio ricordarlo perché non vorremmo che si verificasse di nuovo ciò che già è accaduto.

In materia di navigazione interna, alle regioni è concessa, in base al disposto dell'articolo 117 della Costituzione, una naturale competenza. A me sembra che il testo al nostro esame non riconosca adeguatamente questo ruolo, nonostante sia stato affermato chiaramente, nel 1977, dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616, e sia stato ribadito, recentemente, dalla legge n. 183 del 1989. Quest'ultima stabiliva una serie di competenze, ma voglio richiamarne soltanto due affinché sia chiaro il problema che desidero sollevare: all'articolo 10, lettera g), è detto che le regioni provvedono all'organizzazione ed al funzionamento della navigazione interna; all'articolo 3, tra le attività di pianificazione, di programmazione e di attuazione, sono comprese quelle relative allo svolgimento funzionale dei servizi di pulizia idraulica, di navigazione interna, di pronto intervento, eccetera.

Premesso che siamo favorevoli a che vengano utilizzate per la navigazione, qualora sia possibile, tutte le vie d'acqua esistenti, purché ciò avvenga secondo priorità correttamente definite, credo sia spontaneo domandarsi che cosa si intenda, in realtà, per sistema idroviario padano-veneto. Nel testo sottoposti dal relatore, infatti, mentre si fa riferimento all'UNII, non si tiene conto del fatto che fin dal 1986 tra le regioni dell'area, in base ai poteri che lo Stato ha assegnato loro, intercorse un'intesa per un piano idroviario padano-veneto; tale piano è stato consegnato al ministero affinché venisse approvato in base alla Costituzione e alle norme di legge di questo Stato, ma finora di esso non vi è traccia, e quindi si riparte da zero. Dunque, a parte l'anomalia di doverci pronunciare su un piano che deve essere ancora definito, credo debba essere evidenziato, stando all'articolato al nostro esame, che esso non verrebbe approvato secondo le norme del piano generale dei trasporti, in quanto ad esso provvederà il ministero prescindendo dal parere della Commissione trasporti, specificamente previsto nelle norme del piano generale dei trasporti. Pur con tutto il rispetto per la competenza e l'autorità del ministro, come non sottolineare che viene del tutto a mancare l'intervento del Parlamento nella redazione di questo piano? Come non sottolineare che la competenza delle regioni viene limitata all'espressione di un parere? Sono questi i motivi che ci inducono ad essere preoccupati, perché se non lavoriamo in raccordo con le norme stabilite dal Parlamento (norme che è sempre possibile modificare, se vi è volontà in tal senso), rischiamo di trovarci di fronte a spiacevoli sorprese, rischiamo di perdere i finanziamenti previsti.

Indubbiamente, all'articolo 4, si coinvolgono al 50 per cento le regioni nella società cui sarà affidata la concessione per la costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto, e questo testimonia un riconoscimento, pur inadeguato, del ruolo delle autonomie territoriali. Dunque, se questo riconoscimento vi è, perché non

eliminare, dal testo al nostro esame, le forzature che noi rileviamo e che ci appaiono del tutto ingiustificate? Perché non fare uno sforzo ulteriore pervenendo ad un testo ancora più equilibrato per quanto riguarda il rapporto Stato-regioni? Perché non recuperare l'intesa di un piano tra le regioni padano-venete intervenuta nel 1986?

Il gruppo comunista è disponibile ad impegnarsi per migliorare il testo predisposto dal relatore, ma se questo non fosse l'intendimento della maggioranza, perché gli articoli di questo provvedimento sono il frutto di una sorta di patto scaturito al suo interno, è chiaro che essa dovrà assumersi le proprie responsabilità e conseguentemente anche accettare gli inconvenienti delle sue scelte.

VITO BONSIGNORE. Desidero, anzitutto, esprimere i miei rallegramenti al relatore, onorevole Mensurati, in quanto ritengo che il testo che ha sottoposto all'esame della Commissione colga, sostanzialmente, gli obiettivi che intendevamo raggiungere. Mi limiterò, pertanto, a brevi osservazioni.

Concordo anch'io sull'opportunità di sottoporre alle competenti Commissioni parlamentari il piano per il sistema idroviario padano-veneto prima della sua definitiva approvazione. Passando ad un rilievo di carattere tecnico, ritengo che i commi 1 e 2 dell'articolo 4 potrebbero essere formulati diversamente, nel senso di prevedere una società a prevalente capitale pubblico, alla quale le regioni possono partecipare nella misura massima del 50 per cento. Sempre all'articolo 4, sopprimerei il limite dei 60 anni previsto al comma 4, poiché in futuro potrebbe rappresentare un vincolo per il piano finanziario.

Condivido, inoltre, le preoccupazioni della collega Donati per i profili ambientali, e da questo punto di vista credo sia opportuno, pertanto, la previsione di un giudizio sull'impatto ambientale delle opere, purché sia acquisita senza appesantire le procedure amministrative.

GASTONE SAVIO. Voglio anch'io ringraziare il relatore, onorevole Mensurati, per

aver elaborato un testo in cui, senz'altro, non è stato facile contemplare tutte le esigenze, né dare risalto a tutte le figure: le regioni, per esempio, sembrano assumere un ruolo secondario rispetto all'evidenziata necessità di esprimere la propria opinione e di partecipare ai programmi che le interessano da vicino. Credo, comunque, che tale aspetto possa essere superato senza difficoltà, assegnando alle regioni una maggiore partecipazione all'elaborazione di un sistema di trasporto idroviario che tutti auspichiamo, in quanto risolverebbe notevolmente le difficoltà del trasporto su strada. Ritengo, quindi, che all'articolo 2 debba essere maggiormente evidenziata l'importanza dell'intesa per un piano idroviario padano-veneto intercorsa tra le regioni dell'area nel 1986, poiché essa consente al Ministero di individuare la priorità delle esigenze tenendo conto della limitatezza delle risorse disponibili.

Mi riservo soltanto di presentare, nel prosieguo dell'*iter*, un emendamento all'articolo 6, volto a meglio precisare le opere per le quali si dovrà dar corso all'immediata realizzazione con le risorse già disponibili.

CESCO GIULIO BAGHINO. A questo punto della discussione, credo che dovremmo conoscere, in primo luogo, gli emendamenti che i gruppi intendono presentare al testo in esame, in quanto l'immediato invio del testo del relatore alle Commissioni competenti per il parere potrà avere effetti di semplificazione dell'*iter*, solo a condizione che i gruppi si impegnino a proporre, in prosieguo, correzioni marginali.

In secondo luogo, vorrei svolgere un'osservazione che tuttavia diventerebbe inutile se ricevessimo una spiegazione esauriente circa l'articolo 3, nella parte in cui si fa riferimento all'approvazione del progetto, assunta all'unanimità.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. È la regola generale della conferenza dei servizi. Si tratta di un parere che deve essere dato ma che non pregiudica le prerogative degli enti interessati.

CESCO GIULIO BAGHINO. Quanto alle osservazioni del collega Angelini, ritengo che esse potranno essere svolte più opportunamente nel momento in cui si discuterà la proposta di legge-quadro sulla navigazione interna. In proposito, mi domando perché la proposta di legge n. 4605 non sia stata abbinata alle proposte di legge oggi in discussione. Se ciò fosse avvenuto, infatti, sarebbe stato possibile dare una soluzione organica ai problemi relativi alla navigazione interna.

Oltretutto, il provvedimento oggi al nostro esame non può essere considerato come una legge-quadro in quanto risponde esclusivamente ad esigenze specifiche.

PRESIDENTE. Desidero precisare che la proposta di legge n. 4605 non ha potuto essere abbinata alle proposte di legge relative all'idrovia padano-veneta in quanto assegnata alla nostra Commissione in sede referente. D'altronde, la Presidenza della Camera non ha ritenuto di procedere all'abbinamento d'ufficio, ai sensi dell'articolo 77 del regolamento, in quanto la proposta di legge n. 4605 tratta materia non completamente identica a quella dei provvedimenti relativi all'idrovia padano-veneta.

CESCO GIULIO BAGHINO. Se intendiamo inserire nel provvedimento in esame il quadro generale previsto dalla proposta di legge n. 4605, dovremo effettuare una valutazione in tal senso. Se, invece, si ritiene addirittura inutile qualsiasi riferimento a tale proposta di legge, il provvedimento al nostro esame non potrebbe essere considerato una legge-quadro, in quanto fissa criteri molto specifici, per esempio in rapporto all'assegnazione delle opere e alla loro realizzazione.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Comunque, lo spirito complessivo della proposta di legge n. 4605 è recepito nel testo unificato relativo all'idrovia padano-veneta.

PRESIDENTE. Desidero, in primo luogo, ricordare che il nostro paese, a causa della sua configurazione geografica,

non è caratterizzato, a differenza di altri, dall'esistenza di grandi laghi e fiumi. L'unico corso d'acqua di un certo rilievo è il Po, mentre tutti gli altri fiumi hanno una portata piuttosto limitata e conseguentemente una ridotta possibilità di utilizzazione come vie di navigazione.

Si tratta di un dato che è necessario tenere presente nel momento in cui si affrontano i problemi relativi al sistema idroviario padano-veneto, il quale interessa un'area sottoposta ad un gravissimo intasamento del traffico merci su strada. Si tratta, infatti, di una zona in cui sono concentrate molte attività produttive e nella quale confluiscono notevoli flussi di traffico. È necessario, pertanto, spostare una parte di questo traffico dalla strada verso altri sistemi di trasporto.

Vi sono, tuttavia, altri fiumi che vanno tenuti presente. In proposito, vorrei citare un esempio rifacendomi alla legge su Roma capitale, nell'ambito della quale il problema della navigabilità del Tevere e del suo legame con i centri intermodali è risolto molto bene, partendo dalla premessa che è necessario utilizzare tutti i sistemi fluviali, siano essi totalmente o parzialmente navigabili, come nel caso, appunto, del Tevere o dell'Arno (per citare un altro esempio).

Tornando all'area padano-veneta, il fenomeno di intasamento cui ho fatto riferimento penalizza l'intero paese, e non soltanto le regioni direttamente interessate, dal momento che i due terzi dell'intero traffico nazionale transitano per quell'area.

Quanto all'osservazione dell'onorevole Angelini, desidero precisare che l'articolo 117 della Costituzione non affida alle regioni competenza primaria in materia di opere idroviarie, mentre la legislazione ordinaria opera una distinzione tra idrovie di prima e di seconda categoria, demandando allo Stato la competenza relativa alle prime ed alle regioni quella inerente alle seconde. Nello stesso tempo, vengono definite come idrovie di prima categoria soltanto quelle che hanno un prevalente interesse militare. Si tratta, comunque, di una contraddizione insita nella vecchia

legge del 1919. Conseguentemente, tali idrovie vengono considerate di interesse nazionale anche se non hanno una preminente valenza militare.

Comunque, il testo predisposto dal relatore prevede un coinvolgimento diretto delle regioni, non solo all'articolo 4, relativo alla costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto, ma anche all'articolo 2, laddove si fa riferimento alla predisposizione del relativo piano.

Comunque, le decisioni inerenti ai flussi di traffico non possono essere attribuite in base ad una competenza esclusivamente territoriale.

Prima di tutto, quindi, bisogna organizzare i flussi delle merci, altrimenti rischiamo di prevedere opere che non serviranno a nulla o a ben poco. Poiché le merci vengono da lontano, alla loro organizzazione dovrà provvedere un'autorità sovra-regionale. Le regioni devono considerarsi protagoniste, in modo determinante, dell'attuazione del piano e, quindi, delle priorità.

La questione dell'impatto ambientale è senz'altro delicata e a me pare che nell'articolo essa venga tenuta presente laddove si parla, con una definizione volutamente generica, di conferenza dei servizi, in quanto ad essa è tenuto a partecipare anche il Ministero dell'ambiente; in quella sede, pertanto, trovano fondamentale attuazione il visto ed il giudizio di questo dicastero, sia nella fase della decisione sia in quella di esecuzione del progetto.

Si è scelto di riconoscere al Ministero dei trasporti la capacità di indicare le tratte che risultino funzionali, cioè in grado di assicurare utilità rispetto al trasporto su altri mezzi. Ritengo che una volta fissati i valori per individuare le priorità e per rendere attuativi gli interventi previsti, dovremo rimetterci al giudizio del Governo. Concordo, invece, con l'opportunità di far sì che anche le Commissioni parlamentari possano esprimere il loro parere sui progetti del piano. Credo che esse siano state escluse per evitare di porre, ancora una volta, il Parlamento come punto di riferimento.

Concludendo, desidero ringraziare il relatore poiché a mio avviso ha compiuto un'opera caratterizzata da grande capacità di sintesi, da forte approfondimento, dimostrando come il trasporto idroviario possa produrre notevoli frutti solo se opportunamente valutato.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Voglio subito esprimere la mia valutazione positiva sul testo elaborato dal relatore, onorevole Mensurati. A me sembra, infatti, che il provvedimento, così come redatto, sia particolarmente equilibrato, tale da far pensare che il tempo speso per realizzarlo abbia prodotto una sintesi utile, e quindi non sia trascorso invano.

In termini moderni, la funzione delle idrovie si pone come ulteriore elemento di intermodalità, come alternativa al trasporto stradale. Per quanto riguarda il caso specifico del nostro paese, occorre attuare una distinzione tra le idrovie che costituiscono un sistema vero e proprio (quello padano-veneto), cioè legato, esecutivo, e quindi interagente, e le idrovie che, invece, non compongono un sistema (quello dei Navicelli, per esempio).

Il sistema idroviario evidenzia la necessità di un provvedimento particolare, quale quello al nostro esame, al fine di corrispondere alla grande maggioranza delle potenzialità viarie del nostro paese. Le idrovie del sistema rappresentano una via di trasporto al pari delle altre, e in certe condizioni con esse possono concorrere e competere.

Le idrovie isolate, invece, svolgono una sola funzione, quella di darsena di penetrazione non tanto per il traffico fluviale, quanto per quello fluvio-marittimo; esse, quindi, costituiscono un fattore di alimentazione e di ubicazione per le attività industriali.

Il provvedimento in esame corrisponde alle esigenze del sistema, e poiché per le opere singole restano valide le norme ordinarie, ritengo che il canale dei Navicelli, per esempio, perfettamente navigabile, essendo di grande interesse per la zona che attraversa, concorrendo all'intermodalità e realizzando una razionalizzazione delle localizzazioni nel tratto compreso tra Pisa e

Livorno, debba essere, con le calibrature necessarie, riportato ad utilizzazione. Quest'opera, però, si pone al di fuori del sistema e a mio avviso deve essere realizzata *ad hoc*, utilizzando modesti finanziamenti (il canale dei Navicelli, infatti, non necessita di opere faraoniche) da individuare nei capitoli ordinari del Ministero dei lavori pubblici. In base alla valutazione della regione e degli enti locali, qualora fosse ritenuto necessario, potrebbe essere utilizzato lo strumento societario, vuoi per le opere, vuoi per la gestione. Ciò vale anche per altre opere (poche, per la verità) da realizzare nel paese...

EDDA FAGNI. Ci sono già le società di gestione del trasporto idroviario ?

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Sì, e in realtà è un miracolo, perché in tutta Italia vi sono molteplici società di gestione del trasporto idroviario, nonostante questo tipo di trasporto ancora non esista.

Le idrovie hanno una lunga storia e per quanto riguarda quella padano-veneta, oltre all'arteria principale del fiume Po — che, peraltro, così com'è non è navigabile per lunghi tratti — vanno considerate le opere aggiunte nel tempo, con i navigli e con i diversi canali, che oggi necessitano di essere valorizzate. Per il canale dei Navicelli non credo sia difficile prevedere, nel disegno di legge finanziaria, 10 o 20 miliardi nel capitolo ordinario del Ministero dei lavori pubblici. Non sono in grado di conoscere i progetti che, come sottolineava l'onorevole Lucchesi, esistono per l'utilizzazione dei Navicelli, comunque, torno a ripetere che io stesso mi impegnerò a proporre un apposito intervento nell'ambito della legge finanziaria per il prossimo anno.

Per quanto riguarda il coinvolgimento delle regioni nella società cui sarà affidata in concessione la costruzione e gestione del sistema idroviario padano-veneto, ritengo che il testo in esame associando obbligatoriamente le regioni allo Stato le ponga nella condizione di esercitare le loro competenze. A mio avviso, quindi, in questo

testo è contenuta una proposta che consente alle regioni di partecipare, in concreto, alla realizzazione e all'esercizio idroviario. Diversa, invece, è stata l'esperienza delle autostrade perché nessun ente locale — tanto meno le regioni — è mai stato chiamato a partecipare direttamente all'impresa. Ritengo che oggi le regioni abbiano materialmente individuato proprio nella società idroviaria quella da cui iniziare la loro partecipazione. Pertanto, da questo provvedimento dovrebbe scaturire un'indicazione sostanziale, e cioè che deve trattarsi di una società a prevalente capitale pubblico e con la partecipazione delle regioni. L'unica preoccupazione è rappresentata dall'aver fissato al 50 per cento del capitale sociale le quote di capitale o di azione della società concessionaria che le regioni possono sottoscrivere, in quanto ciò potrebbe impedire alla società di funzionare senza il loro parere, o viceversa. Quindi, non saprei a chi attribuire il 51 per cento. Istintivamente, sarei portato a ritenere che tale quota dovrebbe spettare alle regioni; tuttavia, qualora una regione non raggiungesse la suddetta quota si bloccherebbe l'intero programma. In sostanza, si potrebbe anche prevedere « salomonicamente » una partecipazione al 50 per cento.

Comunque, le regioni esercitano positivamente le loro competenze in materia concorrendo alla predisposizione del piano, partecipando direttamente alla realizzazione e gestione dello stesso, nonché fornendo un'indicazione valida circa l'articolo 6, laddove prevede l'utilizzazione di 110 miliardi disponibili per il triennio 1990-1992.

Sulla base di tali considerazioni, desidero rispondere alle osservazioni degli onorevoli Angelini e Donati. Per dovere di cavalleria, oltre che per un'esigenza di sistematicità logica, inizierò col replicare alle obiezioni dell'onorevole Donati partendo dalla premessa che i fondi in questione vengono destinati ad opere già previste. Tuttavia, si tratta di finanziamenti assolutamente esigui e per impiegarli nel miglior modo possibile è necessario metterli in relazione con le risorse già impie-

gate da altri soggetti (lo Stato, gli enti locali ed anche i privati). Infatti, il provvedimento in esame non si propone di « ripartire da zero »: basti pensare che le idrovie in questione sono state tracciate dalla natura e dalla storia e su tale tracciato sono stati investiti la stragrande maggioranza dei capitali necessari per realizzare il sistema idroviario che oggi deve essere completato.

Pertanto, poiché sono già state fornite dalle regioni alcune indicazioni, è opportuno che i suddetti finanziamenti vengano messi, per così dire, « in alveo » ed investiti.

Inoltre, il meccanismo principale attraverso cui sarà finanziata l'attuazione del piano organico per il sistema idroviario padano-veneto (in coerenza con la politica più recente del Governo, attuata anche in rapporto ad altre infrastrutture) sarà rappresentato dal ricorso a mutui. Si tratta, infatti, di investimenti che esprimono la loro validità economica nel lungo periodo.

In relazione alle considerazioni svolte dall'onorevole Angelini, desidero precisare che sono disponibile a prevedere che il piano per la realizzazione del sistema idroviario venga elaborato sulla base delle intese già raggiunte dalle regioni. Desidero, tuttavia, evidenziare la precarietà e la parzialità di queste intese; infatti, in base all'elenco che mi è stato consegnato, vi sono alcuni tratti non funzionali che le regioni hanno dovuto individuare disponendo di risorse inadeguate rispetto alle loro necessità. Quindi, non è assolutamente certo che questa sia la ripartizione giusta.

Posso, pertanto, affermare soltanto la validità del criterio in base al quale non si deve « partire da zero » e fare esplicitamente riferimento alle intese raggiunte tra le regioni.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei precisare, signor ministro, che intendevo fare riferimento al piano dell'intesa, non tanto alla vera e propria suddivisione.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Condivido la sua impostazione. Oltretutto,

se si destinano, per esempio, tre miliardi all'idrovia Padova-Venezia, non si può sapere a priori se tale stanziamento abbia un'effettiva utilità, in quanto quest'ultima dipende dalla concreta realizzazione dell'opera.

Quanto al problema dell'impatto ambientale, ritengo che sia stato sufficientemente chiarito; comunque, se l'onorevole Donati intende sollevarlo in maniera più specifica, non ho alcuna obiezione al riguardo.

Mi dichiaro, inoltre, favorevole alla sottoposizione del piano al parere delle competenti Commissioni parlamentari, purché sia garantito un termine breve e certo per l'espressione del parere stesso, anche se ciò non rappresenta, da parte mia, una dimostrazione di sfiducia nei confronti delle Commissioni. Ho voluto fare tale precisazione perché recentemente, nel momento in cui ho dato un termine al Ministero del tesoro per esprimersi su un provvedimento, il titolare di quel dicastero si è adombrato per questa mia « impertinenza ». Non vorrei, quindi, che l'incidente si ripetesse in questa sede.

È necessario, comunque, prevedere un termine preciso entro il quale le Commissioni devono pronunciarsi, al fine di non introdurre, in un procedimento di per sé complesso, un ulteriore elemento di rallentamento.

Ritengo, comunque, che le indicazioni emerse durante il dibattito possano essere tutte accolte. Mi auguro, inoltre, che l'onorevole Donati si renda conto che non esiste la contraddizione cui ha fatto riferimento, in quanto il piano potrà essere finanziato attraverso la concessione di mutui.

È necessario, peraltro, prevedere una norma transitoria attraverso cui impiegare i finanziamenti disponibili. In proposito, considero molto importante il parere dell'Unione per la navigazione interna, che è una delle istituzioni più qualificate a livello internazionale; tuttavia, tale parere, pur autorevole, non potrebbe incidere profondamente sulla situazione, in quanto le

idrovie sono quelle che sono ed il ministro avrebbe la possibilità di conciliare la molteplicità delle esigenze con le esecutività delle risorse disponibili.

Desidero, infine, ringraziare l'onorevole Mensurati, per aver svolto un efficace lavoro di sintesi volto ad equilibrare il criterio della competenza con quello dell'efficienza.

Condivido, inoltre, pienamente le osservazioni del presidente Testa: finora, infatti, le idrovie sono state realizzate senza tenere conto in concreto dei traffici che le avrebbero interessate. È necessario invece, nel momento in cui si realizza un'idrovia, effettuare stime circa il traffico che vi affluirà, analogamente a quanto avviene per altri investimenti.

In conclusione, giudico positivamente il testo del provvedimento al nostro esame e ne auspico una rapida approvazione da parte di questa Commissione, in modo tale che il provvedimento stesso possa essere trasmesso al Senato e licenziato definitivamente nel giro di pochi giorni. In tal modo verrebbe meno la preoccupazione espressa dall'onorevole Angelini e da me condivisa, circa il pericolo di perdere i 110 miliardi di finanziamento. L'importante è concludere rapidamente « il giro delle sette chiese » approvando un testo legislativo caratterizzato da un'assoluta chiarezza e semplicità.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Pur apprezzando i suggerimenti e le proposte di miglioramento avanzate dai colleghi, ritengo preferibile che esse siano formalizzate in una fase successiva dell'*iter*.

Per il momento, infatti, è essenziale inviare il testo unificato alle Commissioni competenti per l'espressione dei prescritti pareri.

GIORDANO ANGELINI. Il gruppo comunista non ha alcuna obiezione ad adottare come testo-base per l'ulteriore discussione quello del relatore, inviandolo subito alle Commissioni competenti per l'espressione dei pareri.

Preannunciamo, tuttavia, fin d'ora che non rinunceremo alla presentazione di

emendamenti volti ad introdurre miglioramenti sostanziali del provvedimento. Mi auguro, pertanto, che, rinviando ad una successiva fase dell'*iter* le modifiche necessarie, non si determini alla fine un rallentamento del procedimento legislativo.

PRESIDENTE. Ritengo che per il comma 1 dell'articolo 2 potrebbe essere individuata una formula che consenta al ministro di tener conto della volontà espressa dalle regioni. Ciò è possibile, a mio avviso, stabilendo che il piano è redatto d'intesa con le regioni. Questa formula non obbligherebbe alla collaborazione e, nello stesso tempo, non impedirebbe di dar corso alle procedure di avvio del sistema.

ELIO MENSURATI, Relatore. Propongo che sia scelto, come base per l'ulteriore discussione, il testo unificato da me predisposto e che questo sia inviato alle competenti Commissioni consultive.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore.

(È approvata).

Rinvio pertanto il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 18,30.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 26 luglio 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO