

## DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori LIBERTINI, LOTTI, BISSO, SENESI, VISCONTI,  
GIUSTINELLI, PINNA, ANDREINI, ANTONIAZZI, BENASSI e VECCHI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 GIUGNO 1988

### Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto

ONOREVOLI SENATORI. – La legge finanziaria di recente approvazione ha incluso in tabella C, fondo speciale di conto capitale, uno stanziamento di 109,5 miliardi, nel triennio 1988-1990, destinato ad «Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto».

Questo provvedimento ha dato una prima, pertinente risposta alle indicazioni del piano generale dei trasporti, che aveva evidenziato le previsioni di forte crescita della domanda di trasporto delle merci e la convenienza di utilizzare, anche nel nostro Paese, e secondo le sue possibilità, il trasporto idroviario per soddisfarla in modo più equilibrato di quanto non promettano le tendenze di sviluppo del sistema attuale.

Il provvedimento risponde nello stesso tempo alle sollecitazioni che le regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto, unite nella «Intesa interregionale per la navigazione interna del fiume Po e idrovie collegate», hanno avanzato nel modo più responsabile con lo studio e l'approvazione del «Piano poliennale per la rete idroviaria padano-veneta», che prevede la realizzazione di una rete omogenea di idrovie per uno sviluppo di oltre 800 chilometri e per una spesa complessiva di 2090 miliardi, 424 dei quali nel breve termine.

È a questo piano che la presente proposta si ispira per definire, pur nel rispetto di una disponibilità molto limitata, un programma di opere che renda massimi i risultati conseguibili.

Gli obiettivi ai quali si ritiene di dare la precedenza sono:

a) il miglioramento delle condizioni di navigabilità del Po;

b) il collegamento del porto di Mantova alla rete idroviaria, mediante l'apertura di un tronco del canale Tartaro-Canalbionco, da decenni costruito ed inutilizzato;

c) la sistemazione dello sbocco in mare del Po di Levante, per favorire la navigazione fluviomarittima e la penetrazione del cabotaggio;

d) interventi per la ricalibratura di tronchi limitati dei collegamenti della rete al mare Adriatico;

e) la realizzazione di primi lotti funzionali dei porti interni previsti dal piano.

L'impegno maggiore, oltre la metà delle spese, è indirizzato nel Po, che della rete è l'asse principale e quello dove l'incompletezza delle opere di sistemazione produce i limiti più onerosi per l'esercizio della navigazione, frenandone lo sviluppo su tutta la rete.

La realizzazione delle opere di sistemazione del Po produrrà, d'altra parte, ricadute favorevoli anche in programmi di difesa idraulica, con i quali si integra strettamente.

È indubbio che, per assicurare al programma di spesa proposto coerenza ed efficacia, è

stato necessario rinunciare ad altri investimenti, pur necessari e maturi, ed è quindi auspicabile che i finanziamenti oggi disponibili siano presto integrati adeguatamente.

L'articolo 1 della legge prevede che lo stanziamento sia iscritto nello stato di previsione del Ministero dei trasporti.

L'articolo 2 precisa il programma di spesa, definendone i singoli obiettivi e i relativi finanziamenti.

L'articolo 3, nel rispetto dell'attuale assetto delle competenze in materia di navigazione interna, prevede che i programmi di spesa ed i progetti siano predisposti dalle singole Regioni secondo le rispettive competenze territoriali e dalla Intesa interregionale per le opere che, riguardando l'asta del Po, appartengono ad un progetto unitario sovraregionale.

Per tali programmi è prevista l'approvazione con decreto del Ministro dei trasporti, previ pareri del Ministro dei lavori pubblici e dei nuovi organi decentrati.

L'articolo 4 affida i progetti esecutivi alle istituzioni operative delle singole Regioni, riservando al Centro operativo padano per la navigazione interna (COPNI), quelli che riguardano il Po.

Sono infine previste le regole di assegnazione dei finanziamenti, la pubblica utilità e l'urgenza.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. È autorizzata la spesa di 109,5 miliardi di lire per la realizzazione del primo stralcio del «Piano poliennale per la rete idroviaria padano-veneta» approvato il 24 luglio 1987 dall'Intesa interregionale per la navigazione interna sul fiume Po e le idrovie collegate, stipulata tra le regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto a norma degli articoli 8 e 98 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e coerente col piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 aprile 1986 pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 15 maggio 1986.

2. Lo stanziamento relativo alla spesa di cui al comma 1 sarà iscritto nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 9,5 miliardi per l'anno finanziario 1988, di lire 40 miliardi per l'anno finanziario 1989 e di lire 60 miliardi per l'anno finanziario 1990.

3. L'impegno di spesa da assumersi sugli stanziamenti di cui ai commi 1 e 2 potrà riferirsi anche agli anni successivi a quello in cui l'impegno stesso è assunto, purchè il totale degli impegni non superi lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti si effettuino entro i limiti dei rispettivi stanziamenti annui.

## Art. 2.

1. La spesa autorizzata con la presente legge, finalizzata a migliorare le condizioni di navigabilità della rete padano-veneta in esercizio da Cremona verso valle, compresi i relativi sbocchi nel mare Adriatico, e a realizzare i primi lotti funzionali dei relativi porti interni, è ripartita come segue:

a) per la fissazione del canale di magra del Po, per la sua manutenzione, nonchè per il

mantenimento di idonei fondali, lire 63,5 miliardi;

b) per l'apertura del collegamento del nuovo porto di Mantova col Po e con l'idrovia Tartaro-Canalbianco, lire 8,5 miliardi;

c) per la sistemazione definitiva dello sbocco a mare del Po di Levante e per l'eliminazione delle strozzature esistenti nel canale Po-Brondolo, lire 10,5 miliardi, di cui 8 miliardi per lo sbocco del Po di Levante;

d) per la ricalibratura dell'idrovia ferrarese, lire 12 miliardi;

e) per la realizzazione di lotti funzionali nei porti interni emiliani, lombardi e veneti, lire 15 miliardi, suddivise in parti uguali tra le tre Regioni.

2. La spesa di cui al comma 1 comprende gli oneri previsti dalle vigenti leggi statali per la progettazione, la direzione dei lavori, il collaudo, le espropriazioni ed ogni altro onere conseguente agli interventi finanziati. Eventuali oneri eccedenti l'autorizzazione di spesa resteranno a carico delle Regioni territorialmente interessate.

3. L'autorizzazione di spesa di cui alla lettera a) del comma 1 comprende anche l'acquisto di una draga idonea al ripristino e al mantenimento di fondali idonei alla navigazione, nel limite di spesa di lire 5 miliardi.

4. L'autorizzazione di spesa di cui alla lettera d) del comma 1 comprende anche la progettazione e la valutazione d'impatto ambientale del prolungamento dell'idrovia ferrarese fino a Ravenna.

### Art. 3.

1. Il programma degli interventi di cui alla lettera a) del precedente articolo 2 è predisposto dall'intesa interregionale di cui all'articolo 1. I programmi di spesa di cui alle lettere b), c), d) ed e) del medesimo articolo sono predisposti dalle Regioni territorialmente interessate.

2. I programmi degli interventi, predisposti a norma del comma 1, sono approvati con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il Ministro dei lavori pubblici e previo parere favorevole del Presidente del Magistrato per il Po e del Magistrato alle acque, secondo la rispettiva competenza, i quali si pronunciano

in ordine alla compatibilità dei programmi medesimi con le esigenze del buon regime delle acque e della sicurezza idraulica del bacino padano nonchè in ordine all'integrabilità degli stessi programmi con le opere di sistemazione e difesa idraulica di loro competenza.

3. I progetti esecutivi degli interventi sono predisposti ed approvati, previo parere favorevole della commissione tecnico-consultiva dell'Intesa interregionale citata:

a) dalla regione Emilia-Romagna, tramite il Centro operativo per la navigazione interna (COPNI), per gli interventi di cui alle lettere *a*) e *d*) nonchè per la parte emiliana di cui alla lettera *e*) del precedente articolo 2;

b) dalla regione Lombardia, tramite l'Azienda regionale dei porti di Cremona e Mantova, per gli interventi di cui alla lettera *b*) nonchè per la parte lombarda di cui alla lettera *e*) dello stesso articolo 2;

c) dalla regione Veneto, tramite il Centro operativo veneto per la navigazione Interna (COVNI), per gli interventi di cui alla lettera *c*) nonchè per la parte veneta di cui alla lettera *e*) del medesimo articolo 2.

4. L'approvazione dei progetti esecutivi, di cui al comma 3, equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono considerati urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

5. L'assegnazione dei finanziamenti alle Regioni, fermo restando quanto stabilito dai commi 2 e 3 dell'articolo 1, del comma 1 dell'articolo 2 e del comma 3 del presente articolo, avrà luogo secondo l'ordine di presentazione delle apposite regolari e documentali richieste delle Regioni medesime e secondo le seguenti modalità:

a) il 20 per cento come anticipazione ad avvenuto appalto dei lavori;

b) sino al 90 per cento in base ai relativi stati di avanzamento;

c) il restante 10 per cento all'approvazione delle risultanze dei collaudi.

#### Art. 4.

1. All'onere complessivo di lire 109,5 miliardi derivante dall'applicazione della presente

legge e ripartito negli esercizi 1988, 1989 e 1990 secondo la modulazione di cui al comma 2 dell'articolo 1, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1988, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### Art. 5.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.