

## **Dati informativi concernenti la legge regionale 3 luglio 2020, n. 25**

Il presente elaborato ha carattere meramente informativo, per cui è sprovvisto di qualsiasi valenza vincolante o di carattere interpretativo. Pertanto, si declina ogni responsabilità conseguente a eventuali errori od omissioni.

Per comodità del lettore sono qui di seguito pubblicati:

- 1 - Procedimento di formazione
- 2 - Relazione al Consiglio regionale
- 3 - Note agli articoli
- 4 - Struttura di riferimento

### **1. Procedimento di formazione**

- La Giunta regionale, su proposta dell'Assessore Elisa De Berti, ha adottato il disegno di legge con deliberazione 18 febbraio 2020, n. 2/ddl;
- Il disegno di legge è stato presentato al Consiglio regionale in data 19 febbraio 2020, dove ha acquisito il n. 496 del registro dei progetti di legge;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Seconda Commissione consiliare;
- La Seconda Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 2 aprile 2020;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il Presidente della stessa, consigliere Francesco Calzavara, e su relazione di minoranza della Seconda commissione consiliare, relatore il consigliere Graziano Azzalin, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 23 giugno 2020, n. 26.

### **2. Relazione al Consiglio regionale**

- Relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il Presidente della stessa, consigliere Francesco Calzavara, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

il presente progetto di legge regionale è finalizzato alla ratifica dell'Intesa interregionale tra le Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte per l'esercizio delle funzioni amministrative regionali in materia di navigazione interna interregionale sul fiume Po e Idrovie collegate, dando attuazione a quanto previsto dagli articoli 8 e 98 del DPR n. 616/1977, i quali prevedono che “le Regioni per le attività ed i servizi che interessano i territori finitimi, possono addivenire ad intese e costituire uffici o gestioni comuni, anche in forma consortile”.

Tali funzioni amministrative sono già esercitate mediante una Intesa Interregionale per l'esercizio della Navigazione interna sul fiume Po ed idrovie collegate, concordata ai sensi degli articoli 8 e 98 del citato DPR n. 616/1977 tra le Regioni sopra indicate, regolata dalle leggi regionali: n. 11/1995 per la Regione Emilia-Romagna; n. 6/2012 per la Regione Lombardia; n. 23/1997 per la Regione del Veneto e n. 28/1995 per la Regione Piemonte, approvate e recepite dai rispettivi ordinamenti con DCR dell'Emilia-Romagna n.1094/1999, con DCR della Lombardia n. 1177/1999, con DGR della Regione Veneto n. 2148/1998 e con DGR Regione Piemonte n. 99-29588/2000. Tuttavia, dalla data in cui il sistema idroviario padano veneto è stato dichiarato di interesse nazionale con legge 380/1990, le opere infrastrutturali necessarie non sono state realizzate nella loro interezza, anche a seguito della circostanza che non sono pervenuti i finanziamenti previsti, e sono intervenute, nel contempo, importanti riforme amministrative che hanno modificato la normativa in materia. Nello specifico, rispetto al citato sistema idroviario, non essendo ancora stati realizzati gli interventi necessari a consentire la navigazione di V classe fino al Piemonte, su istanza della medesima Regione si rende necessario adeguare la sua quota di partecipazione all'attuale carenza di fruizione del sistema.

Inoltre, rispetto alle date di approvazione della convenzione sopra citata, le strutture operative preposte alla gestione del sistema idroviario padano veneto hanno subito sostanziali variazioni. Si è ritenuto quindi necessario ed opportuno modificare i contenuti della convenzione esistente per attualizzarla e renderla compatibile alle esigenze di programmazione e sviluppo delle reti di navigazione interna, alla disponibilità di finanziamenti e ai diversi tempi di attuazione delle opere. La ratifica dell'Intesa viene proposta all'Assemblea Legislativa in applicazione dell'articolo 117, ottavo comma della Costituzione.

L'Intesa allegata al presente progetto di legge è già stata ratificata dalle altre Regioni con le seguenti leggi: legge regionale 29 novembre 2019, n. 25 per la Regione Emilia-Romagna; articolo 24 della legge regionale 30 dicembre 2019, n. 23 per la Regione Lombardia; legge regionale del 11 febbraio 2020, n. 1 per la Regione Piemonte.

Il progetto di legge di ratifica dell'Intesa si compone di 5 articoli.

L'articolo 1 ratifica l'Intesa e ne descrive l'oggetto e le finalità.

L'articolo 2 è relativo all'efficacia dell'Intesa ratificata e stabilisce che questa decorre dall'entrata in vigore dell'ultima legge di ratifica delle Regioni partecipanti all'Intesa.

L'articolo 3, relativo alle abrogazioni, stabilisce che alla data di entrata in vigore dell'ultima legge regionale di ratifica, è abrogata la legge regionale n. 23/1997.

L'articolo 4 costituisce la norma di neutralità finanziaria.

L'articolo 5, infine, stabilisce l'entrata in vigore a decorrere dal giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto.

La Prima Commissione consiliare, nella seduta del 1° aprile 2020, svolta con modalità telematica ottemperando a quanto disposto dall'Ufficio di Presidenza del Consiglio regionale con deliberazione n. 20 dell'11 marzo 2020, ha esaminato il progetto di legge ed espresso parere favorevole ai sensi dell'articolo 66 del Regolamento.

La Seconda Commissione consiliare, nella seduta del 2 aprile 2020, svolta con modalità telematica ottemperando a quanto disposto dall'Ufficio di Presidenza del Consiglio regionale con deliberazione n. 20 dell'11 marzo 2020, sulla proposta di legge ha espresso a maggioranza (favorevoli: il presidente Calzavara ed i consiglieri Rizzotto e Michieletto del gruppo consiliare Zaia Presidente, Gidoni e Montagnoli del gruppo consiliare Liga Veneta-Lega Nord, Barison del gruppo consiliare Veneti Uniti, Giorgetti del gruppo consiliare Più Italia! - Amo il Veneto, Conte del gruppo consiliare Forza Italia - Veneto per l'Autonomia e Formaggio del gruppo consiliare Fratelli d'Italia - MCR; astenuti: Guarda del gruppo consiliare Civica per il Veneto, Brusco del gruppo consiliare Movimento 5 stelle, Zanoni e Fracasso del gruppo consiliare Partito Democratico e Ruzzante del gruppo consiliare Veneto 2020 - Liberi e Uguali) parere favorevole alla sua approvazione da parte del Consiglio regionale.”.

- Relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Graziano Azzalin, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

il mio intervento vuole focalizzare maggiormente l'attenzione sulla questione dell'AIPO e dell'Intesa perché riguarda questioni non marginali per gli interessi della nostra Regione. È una delle poche occasioni che ci è data come Consiglio di affrontare la problematica del Po, seppure in maniera parziale, perché riguarda il sistema idroviario e la navigazione del grande fiume.

Con legge del 29 novembre 1990, n. 380 lo Stato ha previsto la realizzazione del sistema idroviario padano veneto, riguardante la navigazione sul fiume Po e le idrovie collegate, dichiarandolo di preminente interesse nazionale. L'intesa agisce su questa rete di navigazione e le risorse economiche derivano, appunto, dai fondi che la legge stessa istituisce. Successivamente, con legge regionale del 2002 n. 4 è stato costituito l'organismo interregionale per la gestione del fiume Po, l'AIPO: questa agenzia agisce come un vero e proprio ente strumentale della Regione; il compito è quello di una gestione unitaria di varie funzioni, tra le quali appunto le idrovie e la navigazione interna per i tratti navigabili assegnati dalle Regioni interessate alla gestione dell'AIPO.

La Regione del Veneto, tuttavia, ha assegnato alla gestione AIPO il fiume Po solo per i tratti di confine con la Regione Emilia Romagna, mentre per il resto della rete interregionale di interesse nazionale ha optato per darla in gestione, come sapete, a Infrastrutture Venete S.r.l., la nuova società istituita da questo Consiglio e subentrata quest'anno a Sistemi Territoriali S.p.A.. Lombardia Piemonte ed Emilia Romagna hanno, invece, affidato tutta la rete interregionale del loro territorio all'AIPO.

Questi sono i soggetti tecnici che gestiscono e mantengono le linee navigabili interregionali di interesse nazionale e ogni anno sostengono spese di vario genere, di investimento, di personale, e di manutenzione, che confluiscono nel bilancio annuale, approvato dal Comitato interregionale per la navigazione, composto dagli Assessori alle infrastrutture e ai trasporti o, appunto, da loro delegati.

Tra parentesi, una piccola riflessione: ci sarebbe un po' da discutere – e credo sarebbe opportuno farlo sul piano politico-amministrativo – sul perché di questa frammentazione nella gestione e nelle scelte compiute dalla Regione del Veneto. Frammentazione che, a mio avviso, è sempre stata anche una concausa per l'assenza di una visione unitaria nell'utilizzo della risorsa Po e delle decisioni che avrebbero dovuto accompagnare gli investimenti non solo per la navigabilità, ma anche per la sicurezza, la tutela e la valorizzazione ambientale.

Per avere un'idea, la Regione del Veneto spende da sola più del 33% delle intere somme a disposizione, circa 3 milioni su 9 dell'ultimo bilancio: questo perché il Veneto possiede la parte più estesa della rete navigabile.

Ci sono altre funzioni che rientrano nelle competenze di AIPO, attività di difesa del suolo, gestione del demanio idrico del bacino del Po, una sorta di Genio Civile del demanio idrico: le risorse per queste attività derivano quasi esclusivamente da trasferimenti statali.

Vorrei, però, porre alla vostra attenzione su una questione passata un po' sotto silenzio nella nostra Regione: nel 2016, su incarico delle Regioni, l'AIPO ha commissionato due studi di fattibilità per rendere il fiume Po navigabile tutto l'anno, con un costo complessivo di 3 milioni (questo il costo degli studi di fattibilità): studio finanziato dall'Unione Europea e dalle stesse Regioni in quota parte.

In altre parole questi studi avrebbero previsto l'avvio della cosiddetta bacinizzazione del Po consistente in due sbarramenti mobili all'altezza di Boretto e Viadana con lo scopo di rendere navigabile, per quasi tutto l'anno, il corso del Po e, parimenti, essere in grado di produrre anche energia proprio in virtù di questi sbarramenti.

Recenti studi scientifici paralleli all'ipotesi di fattibilità di questa bacinizzazione hanno però dimostrato che l'eventuale realizzazione di queste opere, di cui si avvantaggerebbe solo la Lombardia in quanto rendere navigabile il Po andrebbe a favore quasi esclusivamente del porto fluviale di Cremona, questi sbarramenti produrrebbero la trattenuta di materiale solido e “nutrienti” con una ricaduta disastrosa sugli allevamenti ittici del Delta del Po che inciderebbero anche sulla funzione che l'area costiera del delta svolge come zona di riproduzione di alcune specie ittiche marine e, quindi, sulla pescosità dell'Alto Adriatico.

Inoltre, è possibile immaginare la ricaduta che determinerebbero tali sbarramenti per la zona costiera a sud del Delta del Po in termini di apporti solidi e quindi di erosione del litorale, con effetti negativi sui litorali balneari che necessiterebbero di sostanziosi ripascimenti. E sappiamo bene che fare questi interventi ha dei costi molto sostenuti.

Adesso pare che l'idea della bacinizzazione sia stata accantonata a favore di un regime naturale, cosiddetto a corrente libera, ma di questo ripensamento non c'è nulla di ufficiale. Sono stati fatti gli studi di fattibilità della bacinizzazione, poi non se ne è più

parlato. C'è stato un cambio di governance all'interno anche di AIPO, però non abbiamo notizie ufficiali se questa ipotesi verrà perseguita, se si stanno chiedendo altri finanziamenti per gli interventi, se si passa alla fase esecutiva delle progettazioni.

Ciò che vorrei sottolineare, ed è una convinzione che ho maturato in questi nove anni, è che il Veneto consideri il Po un problema marginale perché interessa solamente la parte meridionale della Regione e lambisce il Polesine. Quasi un problema burocratico come lo è di fatto la ratifica dell'Intesa che ci apprestiamo a fare per come è stata introdotta dal relatore.

Ciò è avvalorato dal fatto - cito un dato oggettivo - che la Regione del Veneto non ha mai preso una posizione sul problema che ho appena citato di un'eventuale bacinnizzazione e non l'ha mai portato all'attenzione di questa Assemblea. Eppure, ripeto, non è un problema di poco conto e che non ci riguarda. Questa è una mancanza politica da non sottovalutare, non fosse altro perché ogni decisione relativa alle vie navigabili andrebbe assunta dal Consiglio regionale su proposta della Giunta, sentito il Comitato interregionale.

Questo iter molto chiaro e semplice nella sua trasposizione, di cui ha dato cenno anche il Relatore, e prendo atto positivamente di questa sua integrazione anche sull'azione della Regione rispetto all'Agenzia, era previsto nelle delibere che hanno seguito il trasferimento delle competenze alle Regioni per quanto riguarda le vie navigabili. La prassi di investire il Consiglio regionale nelle decisioni conseguenti agli interventi sul fiume Po è andata in disuso ed è diventato un fatto burocratico relegato all'attività della Giunta regionale. Neanche nel programma di Governo, delle ultime due legislature, è presente la problematica del bacino del Po. Né si è posto il problema delle vie navigabili e della risorsa Po in senso ampio e di come la Regione intenda avvalersene e affrontarla.

Ecco perché ho proposto un emendamento, per corredare la ratifica di questa intesa, che non la mette in discussione e fa sì che non debba essere ripresa dalle altre Regioni. Il motivo è quello di riportare nel giusto ambito politico non solo l'assunzione di decisioni in merito alle vie navigabili, ma ha anche la necessità di dare un giusto rilievo politico su un tema, quello del grande fiume e delle sue plurime funzioni, perché possa ridiventare una questione nazionale. Ma deve essere prima una priorità politica di questa Regione.

La Valle Padana dove scorre questo fiume è una delle aree più industrializzate ma anche più inquinate d'Europa. L'obiettivo che ci dobbiamo porre non è solo quello di salvaguardarne la biodiversità, ma di saper trarre beneficio da un ecosistema unico, che al termine del suo percorso dà vita a uno dei più grandi Delta. Delta che abbraccia un complesso di aree umide e sistemi lagunari affascinanti quanto utili all'economia e alla sicurezza della nostra Regione. Sappiamo bene, inoltre, che è il sistema lagunare a proteggere da mareggiate e da eventuali inondazioni la terraferma, trattandosi di un territorio sotto il livello del mare.

Tornando al progetto della bacinnizzazione, sarebbe stato opportuno che la Regione si fosse dotata di una Commissione interdisciplinare di esperti. Come avvenne quando fu affrontato il problema delle estrazioni di idrocarburi in Adriatico dove fu istituita, con decreto del Ministero dell'Ambiente il 3 dicembre 1999, una Commissione che affrontò il tema dei pozzi di metano in Alto Adriatico e rese edotte le Regioni e gli organi competenti su tutta una serie di conseguenze che si potevano determinare. Rispetto a ipotesi progettuali di questo tipo, credo sarebbe stata cosa saggia e opportuna fare altrettanto, in modo da affrontare le complicazioni e gli intrecci che hanno interventi di quell'impatto.

Credo che sia necessaria un'azione più incisiva nei rapporti con le altre Regioni, soprattutto in relazione ai problemi provocati, per esempio, nel periodo estivo, quando le Regioni a monte derivano quasi tutta l'acqua che possono e lasciano il Delta con qualche difficoltà. Tant'è che abbiamo a che fare, e sono problemi regionali, con la risalita del cuneo salino e delle portate d'acqua. Problemi che si ripetono annualmente. L'amara considerazione è che manca un'azione politica sull'argomento, affinché in periodi di crisi non venga ridotta la derivazione dell'acqua da parte delle altre Regioni.

Il baricentro dell'interesse politico di questa Regione è troppo spostato su determinati territori e lascia soli e al loro destino altri. Aree che possono essere una risorsa non solo per chi le abita, ma per l'intero territorio regionale.”

### **3. Note agli articoli**

#### ***Note all'articolo 1***

- Il testo degli artt. 8 e 98 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616/1977, è il seguente:

“8. Gestioni comuni fra regioni.

Le regioni per le attività ed i servizi, che interessano i territori finitimi, possono addivenire ad intese e costituire uffici o gestioni comuni, anche in forma consortile.

Le attività ed i servizi predetti devono formare oggetto di specifiche intese e non possono dare luogo alla costituzione di consorzi generali fra regioni.”

“98. Gestioni comuni.

“Le funzioni amministrative di cui al precedente articolo quando sono interessati i servizi in territori finitimi di più regioni, sono esercitate mediante intesa tra le regioni interessate ovvero mediante gestioni comuni anche in forma consortile.

La gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda viene trasferita alle regioni territorialmente competenti previo risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato.

Resta salva la competenza dello Stato in relazione ai rapporti internazionali riguardanti la navigazione sul lago Maggiore.”

### **4. Struttura di riferimento**

Direzione infrastrutture e trasporti