

PARTE PRIMA**LEGGI E REGOLAMENTI REGIONALI**

(Codice interno: 423142)

LEGGE REGIONALE 03 luglio 2020, n. 25

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. Abrogazione della legge regionale 27 giugno 1997, n. 23.

Il Consiglio regionale ha approvato

Il Presidente della Giunta regionale

p r o m u l g a

la seguente legge regionale:

Art. 1**Oggetto e finalità.**

1. Ai sensi dell'articolo 117, ottavo comma della Costituzione e dell'articolo 33, comma 3, lettera h), dello Statuto del Veneto, è ratificata l'Intesa, allegata e parte integrante della presente legge (Allegato A), tra le Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte, conclusa in conformità agli articoli 8 e 98 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 "Attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382", per l'esercizio delle funzioni amministrative regionali in materia di navigazione interna interregionale sul fiume Po e idrovie collegate.

Art. 2**Efficacia dell'Intesa.**

1. L'Intesa di cui all'articolo 1 acquista efficacia alla data di entrata in vigore dell'ultima legge regionale di ratifica e contestualmente cessa di avere efficacia la convenzione in essere ai sensi della legge regionale 27 giugno 1997, n. 23 "Intesa interregionale per la navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate. Abrogazione delle leggi regionali 10 agosto 1979, n. 50 e 28 gennaio 1982, n. 7".

2. Sono fatti salvi gli effetti prodotti dalle eventuali iniziative della Regione, in attuazione dell'Intesa stessa, attivate tra la data della sottoscrizione e la data di entrata in vigore dell'ultima legge di ratifica di cui al comma 1.

Art. 3

**Abrogazione della legge regionale 27 giugno 1997, n. 23
"Intesa interregionale per la navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate.
Abrogazione delle leggi regionali 10 agosto 1979, n. 50 e 28 gennaio 1982, n. 7".**

1. Alla data di entrata in vigore dell'ultima legge regionale di ratifica è abrogata la legge regionale 27 giugno 1997, n. 23.

Art. 4**Relazioni sul sistema idroviario del Veneto.**

1. L'Assessore della Giunta regionale competente in materia di infrastrutture e trasporti e componente del Comitato interregionale per la navigazione interna, ai sensi dell'articolo 4 dell'Intesa di cui all'articolo 1:

a) riferisce con cadenza biennale entro il 31 marzo alla competente commissione consiliare in ordine alle attività svolte negli anni precedenti dal Comitato interregionale per la navigazione interna indicando con specifico riferimento al sistema idroviario del Veneto:

- 1) le risorse economiche impiegate per la realizzazione degli interventi effettuati;
- 2) le iniziative realizzate al fine di garantire la navigazione sul sistema idroviario e il superamento degli sbarramenti artificiali esistenti;

- 3) gli interventi di realizzazione di nuove opere idroviarie e di manutenzione delle vie navigabili;
- 4) lo stato di attuazione del sistema idroviario;
- 5) le eventuali proposte di modifica dell'accordo di cui all'articolo 6 all'Intesa;
- 6) le eventuali problematiche e criticità insorte e le modalità con cui vi si è fatto fronte;

b) invia alla competente commissione consiliare, che si esprime entro trenta giorni decorsi i quali ne può prescindere, le proposte relative al documento di programmazione triennale o all'aggiornamento dello stesso prima di sottoporlo all'Intesa con le altre Regioni, nonché successivamente alla loro approvazione, il bilancio e il rendiconto annualmente approvato dal Comitato interregionale per la navigazione interna;

c) presenta e relaziona alla competente commissione consiliare in ordine alle attività che abbiano un rilevante impatto sul sistema idroviario del Veneto, sia nella fase di programmazione che di realizzazione delle stesse, anche per stralci funzionali.

2. La commissione consiliare competente, esaminata la relazione di cui al comma 1, lettera a), può riferire al Consiglio regionale per l'assunzione delle opportune determinazioni.

Art. 5

Clausola di neutralità finanziaria.

1. All'attuazione della presente legge si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio della Regione.

Art. 6

Entrata in vigore.

1. La presente legge entra in vigore a decorrere dal giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto.

La presente legge regionale sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione veneta.

Venezia, 3 luglio 2020

Luca Zaia

INDICE

Art. 1 - Oggetto e finalità.

Art. 2 - Efficacia dell'Intesa.

Art. 3 - Abrogazione della legge regionale 27 giugno 1997, n. 23 "Intesa interregionale per la navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate. Abrogazione delle leggi regionali 10 agosto 1979, n. 50 e 28 gennaio 1982, n. 7".

Art. 4 - Relazioni sul sistema idroviario del Veneto.

Art. 5 - Clausola di neutralità finanziaria.

Art. 6 - Entrata in vigore.



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

X LEGISLATURA

ALLEGATO ALLA LEGGE REGIONALE RELATIVA A:

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. ABROGAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 27 GIUGNO 1997, N. 23.

ALLEGATO A

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.

Premesso che:

- con il D.P.R. 24/07/1977 n. 616, sono state dettate disposizioni afferenti il trasferimento alle Regioni delle funzioni amministrative in materia di navigazione interna e porti lacuali; è stato inoltre previsto che qualora siano interessati territori di più Regioni le competenze siano esercitate mediante intesa tra gli enti interessati;
- con legge 29/11/1990 n. 380 è stata prevista la realizzazione del “sistema idroviario padano veneto”, riguardante la navigazione sul fiume Po e idrovie collegate, dichiarandolo di preminente interesse nazionale;
- le funzioni amministrative in materia di navigazione interna e porti lacuali, esercitate mediante l'Intesa Interregionale per l'esercizio della Navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate, concordata ai sensi degli articoli 8 e 98 del D.P.R. 24/07/1977 n. 616 tra le Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Piemonte, sono regolate dalle seguenti leggi regionali:
 - n. 11/1995, Regione Emilia Romagna;
 - n. 6/2012, Regione Lombardia;
 - n. 23/1997, Regione Veneto;
 - n. 28/1995, Regione Piemonte;
- le Regioni che hanno aderito all'Intesa hanno redatto un'apposita convenzione per l'esercizio delle funzioni amministrative in argomento che è stata approvata e recepita dai rispettivi ordinamenti con D.C.R. dell'Emilia-Romagna n. 1094/1999, con D.C.R. della Lombardia n. 1177/1999, con D.G.R. della Regione Veneto n. 2148/1998 e con D.G.R. Regione Piemonte n. 99-29588/2000;
- rilevato che dalla data in cui l'infrastruttura è stata dichiarata di interesse nazionale l'opera non è stata realizzata nella sua interezza, non sono pervenuti i finanziamenti previsti e sono intervenute, nel contempo, importanti riforme amministrative che hanno modificato la normativa in materia;
- ritenuto 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, nonché ad un diverso riparto degli oneri per il funzionamento dell'Intesa;
- vista la legge 27 gennaio 2000, n.16: “Ratifica ed esecuzione dell'Accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, con Annessi, fatto a Ginevra il 19 gennaio 1996” rev.3 nella quale vengono individuate le grandi idrovie di interesse nazionale, tra cui i tratti già compresi nel sistema idroviario padano veneto;

Numero di idrovie E		Descrizione del percorso*
Idrovie principali	Rami	
91		[Canale Milano-Po], Po da Cremona a Volta Grimana, il canale Po-Brondolo e l'idrovia Litoranea Veneta fino a Monfalcone-Trieste
	E 91-01	Fiume Mincio dalla foce al Lago Inferiore (Mantova)
	E 91-02	Po da Conca di Cremona a Casale Monferrato
	E 91-03	Canale Mantova – mare Adriatico fino a Porto Levante
	E 91-03-02	Po – Canale Mantova – mare Adriatico attraverso il collegamento di S. Leone
	E 91-04	Idrovia da Ferrara a Porto Garibaldi
	E 91-05	[Canale Padova-Venezia]
	E 91-06	Po Grande da Volta Grimana alla sua foce

- visto il Regolamento (UE) n.1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti;
- rilevato che in più occasioni l'Unione Europea ha espresso l'esigenza di uno sviluppo della rete globale di trasporto che interessa le vie d'acqua, ponendo la navigazione interna in relazione alla protezione della natura e sottolineando l'importanza del settore in una prospettiva di sostenibilità a lungo termine;
- vista la deliberazione del Comitato dell'Intesa Interregionale per l'esercizio della Navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate n. 2 del 16 aprile 2019 con la quale si propone di modificare la convenzione sino ad oggi vigente e contestualmente si approva il nuovo testo come di seguito indicato:

Art. 1 – FUNZIONI ESERCITATE D'INTESA

Le Regioni Veneto, Emilia Romagna, Lombardia e Piemonte si impegnano, direttamente o attraverso i soggetti cui è affidata la gestione della navigazione, ad esercitare d'intesa le funzioni regionali concernenti l'ordinaria amministrazione e gestione in materia di navigazione interna, sui tratti appartenenti al sistema idroviario padano veneto individuati nella legge 16/2000 e indicati in premessa.

Le Regioni esercitano direttamente le funzioni che comportano le seguenti attività:

- a) iniziative promozionali per lo sviluppo della navigazione in acque interne; sia quelle di natura commerciale rivolte al trasporto di merci e di persone che quelle di natura ambientale, turistica, culturale, ricreativa e sportiva;
- b) iniziative rivolte a garantire la navigazione sul sistema idroviario e al superamento degli sbarramenti artificiali esistenti;

- c) svolgimento di studi, di ricerche, di sperimentazioni e di progettazioni, nonché di pubblicazioni inerenti alla navigazione interna;
- d) iniziative volte all'ottenimento di finanziamenti di natura statale ed europea per la realizzazione, il potenziamento e il mantenimento della rete di navigazione riconducibile al sistema idroviario padano veneto;
- e) programmazione degli interventi riguardanti la realizzazione di nuove opere idroviarie sulle vie navigabili della rete gestita in comune;
- f) programmazione della manutenzione delle vie navigabili, garantendo la continuità e la sicurezza della rete,
- g) relazioni istituzionali con enti e organismi che si occupano di navigazione interna;
- h) organizzazione di riunioni e di convegni attinenti alle problematiche che interessano il settore;
- i) finanziamento degli oneri relativi alle predette funzioni ed attività;
- j) adozione degli atti amministrativi necessari per lo svolgimento delle predette funzioni e attività.

Ai soggetti cui le Regioni hanno affidato la gestione della navigazione competono le funzioni connesse alle seguenti attività:

- a) manutenzione, ripristino e adeguamento delle opere di navigazione sulle vie navigabili;
- b) manutenzione dei mezzi e delle componenti strumentali (meccaniche, idrauliche, elettriche, elettroniche, unità navigabili) necessarie per garantire il corretto funzionamento delle vie navigabili, compresa l'eventuale sostituzione dei mezzi obsoleti o non a norma;
- c) servizio di gestione del traffico fluviale relativo alla navigazione e gestione ed uso della rete di comunicazione e informazione collegata;
- d) servizio di segnalamento e di eventuale pilotaggio lungo le vie di navigazione;
- e) servizio di manovra delle conche di navigazione;
- f) servizio di piena relativo alle infrastrutture della navigazione interna;
- g) polizia amministrativa relativa alla navigazione interna;
- h) gestione tecnico-amministrativa dell'intera rete idrografica indicata nella legge 16/2000;
- i) adempimenti connessi alla gestione afferenti le opere, gli impianti, i mezzi, le attrezzature, i materiali, il personale e ogni altro bene strumentale attinente l'attività;
- j) conservazione delle finalità demaniali dei beni costituenti il demanio della navigazione interna e sua gestione, favorendo l'utilizzo e la valorizzazione degli stessi per una pubblica utilità di interesse locale, regionale e sovraregionale.

Art. 2 – OBIETTIVI

Le Regioni, nel rispetto degli ecosistemi ambientali e del paesaggio, si impegnano a perseguire gli obiettivi di seguito indicati:

- coordinamento e pianificazione della rete di navigazione sottesa all'asta fluviale del fiume Po, comprese le iniziative di altro settore che concorrono nell'utilizzo del sistema terra- acqua collegato;
- ottenimento di risorse economiche pubbliche o private necessarie per migliorare e/o incrementare la rete, l'offerta dei servizi connessi alla navigazione e l'ambiente posto in relazione;

- armonizzazione di tutta la rete di navigazione sottesa all'asta del fiume Po, anche se non espressamente indicata dalla legge 27 gennaio 2000, n. 16;
- armonizzazione della rete di navigazione con le altre reti di trasporto, compresa quella delle piste ciclopedonali e quella collegata ai parchi fluviali;
- realizzazione di nuove opere infrastrutturali rivolte alla navigazione;
- miglioramento della sicurezza delle vie di navigazione, dei porti e di tutte le attività riconducibili alla navigazione interna.

Art. 3 – PROGRAMMAZIONE

Le Regioni di comune accordo, ognuna per quanto riguarda il territorio di propria competenza, si impegnano a definire:

- lo stato di attuazione del sistema idroviario padano veneto, dei tratti individuati nella legge n.16/2000, aggiornando periodicamente il sistema informativo TENtec della Commissione europea per quanto riguarda le infrastrutture della mobilità e dei trasporti, le grandi vie navigabili di importanza internazionale;
- l'aggiornamento periodico del Project List del Corridoio Mediterraneo della rete TEN T finalizzato anche all'ottenimento di finanziamenti europei e statali;
- un Programma triennale di manutenzione del sistema idroviario aggiornato con cadenza annuale.

Il documento di programmazione di cui sopra è aggiornato annualmente in occasione dell'approvazione del bilancio di previsione finanziario ovvero quando ritenuto necessario per il raggiungimento di un obiettivo specifico.

Art. 4 - ORGANISMI DI GESTIONE, DI RAPPRESENTANZA E DI CONSULTAZIONE

Allo svolgimento delle funzioni amministrative individuate agli articoli 1 e 3, nonché all'attuazione degli obiettivi di cui all'articolo 2 sovrintende un "*Comitato Interregionale per la navigazione interna*" composto dai quattro Assessori con delega a Infrastrutture e Trasporti delle Regioni partecipanti all'Intesa o da loro delegati.

A presiedere il Comitato, ogni tre anni e con un criterio di rotazione, viene scelto uno dei partecipanti, avente il ruolo di "*Presidente*" e di rappresentante dell'Intesa.

Per lo svolgimento delle proprie funzioni il Comitato è coadiuvato da una "*Commissione consultiva tecnico-amministrativa*" composta da otto membri effettivi, due per ciascuna delle Regioni e da queste nominati. Ad integrazione, alle sedute della Commissione partecipa un rappresentante per ogni agenzia, azienda o struttura operativa pubblica competente sul territorio in materia di navigazione interna senza diritto di voto.

La Commissione nomina, altresì, fra i dipendenti regionali, un "*Segretario*", la cui principale funzione è quella di assicurare la continuità amministrativa dell'Intesa e di coordinare gli organismi di funzionamento previsti. Il Segretario dura in carica contestualmente al Presidente pro-tempore dell'Intesa, in base ai medesimi meccanismi di rotazione.

Il Comitato interregionale per la navigazione interna può riunirsi congiuntamente alla Commissione consultiva tecnico-amministrativa.

Il Comitato decide su tutte le questioni inerenti alla materia in parola; per la validità delle sue riunioni è richiesta la presenza di tutti e quattro i membri o di loro delegati; per la validità delle sue decisioni è richiesta l'unanimità dei voti; i verbali delle riunioni sono firmati da tutti i membri e dal Segretario della Commissione Consultiva tecnico- amministrativa quale soggetto verbalizzante.

Costituisce eccezione alla richiesta dell'unanimità di voto il caso indicato al successivo articolo 5 riguardante l'approvazione dei bilanci consuntivi dell'Intesa dove per un periodo transitorio la Regione Piemonte partecipa alla spesa solo con una quota simbolica; in tal caso l'espressione di voto dell'Ente interessato è meramente consultiva e non vincolante.

Art. 5 - ONERI A CARICO DELLE PARTI E RIPARTIZIONE SPESE

In condizioni ordinarie di esercizio dell'Intesa, a seguito della completa trasformazione del tracciato afferente il sistema idroviario padano-veneto riguardante il fiume Po e idrovie collegate, indicato dalla legge n.16/2000, gli oneri sostenuti dalle singole Regioni relativi alle funzioni e attività di cui al precedente articolo 1 vengono ripartiti tra le Regioni Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia e Piemonte secondo le seguenti aliquote:

- 33% la Regione Emilia-Romagna;
- 33% la Regione Lombardia;
- 33% la Regione Veneto;
- 1% la Regione Piemonte.

È ammissibile ogni spesa riconducibile a finalità di gestione del sistema idroviario, sia esplicitamente prevista nei singoli bilanci regionali, sia non esplicitamente prevista ma documentabile nelle rendicontazioni dei soggetti di cui si avvalgono le Regioni per la gestione del sistema idroviario, purché derivante da introiti legati alla gestione del demanio della navigazione interna incamerati direttamente dai soggetti anziché dalle regioni.

Transitoriamente, nel periodo breve e medio, e comunque sino a quando il tracciato della via di navigazione posto in territorio piemontese non sarà reso conforme ai requisiti previsti per le infrastrutture di trasporto indicati dal Regolamento UE n.1315/2013, la Regione Piemonte partecipa alla spesa con una quota simbolica dello 0,1% e pertanto la parte rimanente di quota ordinaria sopra indicata dell'1% viene proporzionalmente ripartita fra le altre Regioni già toccate da una navigazione CEMT di almeno classe IV, portando l'aliquota al 33,3%. Tale disposizione si applica ai bilanci approvati successivamente all'entrata in vigore della presente Convenzione.

Il bilancio di previsione finanziario annuale e pluriennale dell'Intesa e il relativo riparto delle spese deve essere approvato dal Comitato Interregionale per la navigazione interna entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento al fine di permettere alle Regioni di inserire le previsioni nel proprio bilancio di previsione.

Il bilancio consuntivo del rendiconto di gestione dell'Intesa e il relativo riparto delle spese deve essere approvato dal Comitato Interregionale per la navigazione interna entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento al fine di permettere alle Regioni di provvedere all'adozione dei conseguenti atti amministrativi.

Ai fini di definire le previsioni di bilancio il Comitato Interregionale per la navigazione interna può avvalersi di sistemi semplificati di quantificazione della spesa preventivamente approvati, basati sulla standardizzazione dei costi e sulla definizione dello standard di servizio che si vuole erogare.

Ai fini della definizione delle somme poste a conguaglio, a seguito dell'approvazione del rendiconto di gestione, le differenze rispetto al bilancio di previsione non possono essere superiori al 20%, dell'importo approvato con il relativo bilancio di previsione, fatto salvo eventuali costi indifferibili sopraggiunti nel corso dell'esercizio. Tali situazioni devono essere preventivamente comunicate e approvate dal Comitato.

Ai fini dell'approvazione del bilancio consuntivo si fa riferimento, nella relazione illustrativa di accompagnamento, anche alle spese sostenute in attuazione del programma delle manutenzioni di cui all'articolo 3 della presente Convenzione, al fine del riscontro da parte delle Regioni del livello di attuazione di quanto programmato e della definizione del programma relativo alle annualità successive.

In caso di esigenze di funzionalità del sistema segnalate nel corso dell'anno e ritenute accoglibili dalle Regioni, è contemplata la possibilità che quota parte del conguaglio dovuto sia dedicato alle risoluzioni di tale problematiche da attuarsi tramite atto di convenzionamento specifico tra le Regioni interessate, qualora necessario.

Le Regioni si impegnano a liquidare le spettanze entro sei mesi dalla data di approvazione dei bilanci compatibilmente con le disponibilità di bilancio.

Art. 6 - MODIFICHE DELLA CONVENZIONE

Le parti concordano che i contenuti del presente accordo possano essere modificati su proposta di uno degli Assessori facenti parte del Comitato Interregionale per la navigazione interna recepite dalle amministrazioni regionali interessate.

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, Zanon 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 deltizia 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 bacinizzazione 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 bacinizzazione, 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.

Crede 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