

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4408

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato CANNELLA

Interventi per l'ammodernamento del porto di Palermo

Presentata il 22 ottobre 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il progetto di legge qui di seguito illustrato prevede uno stanziamento a favore dell'autorità portuale di Palermo finalizzato alla realizzazione delle necessarie opere di ammodernamento della stazione marittima della città. Il porto, che si affaccia sulla costa nord della Sicilia, è collegato anche con Termini Imerese; via mare, inoltre, sono da tempo attive le tratte commerciali per Genova. Ferma consapevolezza è che una corretta previsione di interventi sul territorio passi da un'attenta programmazione delle opere infrastrutturali, indispensabili per la funzionalità e la redditività degli investimenti. Le statistiche relative alla spesa per investimenti in infrastrutture di trasporto nel nostro Paese, svolte dal Sistema nazionale integrato dei trasporti, evidenziano una forte riduzione della stessa spesa sia in termini assoluti, sia rispetto al prodotto interno lordo. Negli ultimi anni, infatti, si sono realizzate pochissime nuove infrastrutture per poten-

ziare il sistema di trasporto nazionale. Dall'analisi dell'andamento della spesa per le infrastrutture di trasporto fra il 1987 ed il 1995 è emersa una contrazione degli investimenti rispetto ad altri Paesi dell'Unione europea (nel 1995 gli investimenti italiani erano il 25 per cento di quelli della Germania, il 44 per cento di quelli della Francia, il 67 per cento di quelli dell'Inghilterra e il 94 per cento di quelli della Spagna) La disomogeneità dei servizi nelle diverse aree del Paese (dato importante rilevato dal Sistema nazionale integrato dei trasporti nell'ambito dell'azione di monitoraggio periodica relativa alla condizione delle infrastrutture tra nord e sud della penisola) mostra fenomeni di congestione prevalentemente nelle regioni del centro-nord e bassi livelli di accessibilità, causati dall'insufficiente qualità dei servizi e delle infrastrutture di trasporto, nel mezzogiorno. Entrambi i fenomeni costituiscono un ostacolo allo sviluppo sociale ed economico: al nord la congestione frena

le prospettive di sviluppo, al sud le carenze del sistema dei trasporti contribuiscono a impedirne il decollo. È inoltre opportuno ricordare i principali elementi da monitorare, secondo il Piano nazionale dei trasporti del 2001, nell'attuazione di questo come di altri interventi di potenziamento delle infrastrutture: gli effetti ambientali delle attività di trasporto sia in riferimento alla scala globale, sia a quella locale; la domanda di trasporto di passeggeri e di merci — opportunamente disaggregata nello spazio e nel tempo — per modo di trasporto e per altre caratteristiche rilevanti; i flussi di traffico di passeggeri e di merci in corrispondenza dei nodi e degli archi della rete, nei diversi periodi dell'anno, della settimana, del giorno; la liberalizzazione dei servizi di trasporto e il regime di regolazione delle infrastrutture, con particolare attenzione alle infrastrutture e agli accessi al mercato per i quali non sono state ancora intraprese azioni specifiche in materia di affidamenti concorrenziali delle gestioni e di tutela tariffaria degli utenti (« *pricecap* »); l'evoluzione delle caratteristiche delle reti infrastrutturali; i costi di investimento e di esercizio delle infrastrutture e dei servizi, e la loro congruità, anche in relazione alle esperienze internazionali; la qualità dei servizi offerti, in termini di articolazione, flessibilità, affidabilità e possibilità di integrazione tra le diverse modalità di trasporto; i livelli tariffari e la loro rispondenza alla qualità dei servizi e ai criteri di liberalizzazione e di concorrenzialità del mercato; i livelli di consumo energetico e di sicurezza delle diverse modalità di trasporto e nei diversi ambiti territoriali. L'evoluzione del sistema dei trasporti potrà così essere valutata attraverso un opportuno insieme di parametri di controllo, riconducibili alle

seguenti categorie: le interazioni trasporti-ambiente ovvero l'evoluzione dei consumi energetici, delle emissioni globali e dei livelli locali di inquinamento; le interazioni trasporti-territorio ovvero l'evoluzione delle dotazioni e della qualità di infrastrutture e di servizi di trasporto, in relazione alle esigenze di sviluppo socio-economico del Paese; l'efficienza interna del sistema in termini di tempi e di costi generalizzati di spostamento; la sicurezza del trasporto ovvero la riduzione della incidentalità e dei fattori di rischio del trasporto nei vari settori; l'evoluzione del parco circolante; i flussi di spesa, sostenuti dai soggetti competenti nei diversi ambiti territoriali e modali e la loro efficacia nel processo di realizzazione delle infrastrutture incluse nel sistema nazionale italiano dei trasporti; gli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti, adattati alle diverse scale territoriali (piani della Unione europea, piani regionali dei trasporti, piani urbani della mobilità) e per singole infrastrutture di trasporto di interesse nazionale (piani regolatori aeroportuali, piani regolatori e piani operativi triennali delle autorità portuali); l'emana-zione e l'attuazione dei provvedimenti istituzionali di varia natura in applicazione degli indirizzi del Piano generale dei trasporti; il livello di attuazione dei provvedimenti legislativi emanati in applicazione degli indirizzi di piano; le fasi del processo di regolazione e di liberalizzazione. Le condizioni di estrema difficoltà nell'utilizzazione del porto di Palermo fanno tuttavia ritenere le operazioni di monitoraggio richiamate utili ai fini della più idonea progettazione ed esecuzione delle opere previste nel progetto di legge, del quale si auspica una rapida approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Alla autorità portuale di Palermo è assegnata la somma di 7.282.000 euro per il triennio 2004-2006, finalizzata alla realizzazione delle opere necessarie all'ammodernamento della stazione marittima della città di Palermo.

ART. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

€ 0,26



14PDL0050600