

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3244

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato BELLOTTI

Istituzione dell’aeroporto dell’Alto Polesine

Presentata il 14 novembre 2007

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le infrastrutture rappresentano oggi più che mai il mezzo per consentire lo sviluppo socio-economico di un territorio. La concorrenza richiede di abbattere i costi dei trasporti, di rendere mobili risorse umane e merci. Assenza di mezzi di trasporto rappresenta immobilità dal punto di vista non solo economico ma anche culturale e sociale.

Un territorio al centro delle grandi vie di comunicazione è un territorio che ha la possibilità di svilupparsi e rappresenta una possibilità di crescita per l’intero Paese. Se infatti l’Italia è un Paese periferico rispetto all’Europa, la sua caratteristica geografica di territorio peninsulare la proietta al centro del Mediterraneo e la pone come ponte con la sponda sud di un *habitat* che fu la culla della civiltà e il fulcro culturale, economico e sociale dell’antichità. Per molti anni il nostro Paese si è trovato estromesso dai grandi traffici commerciali. Ancora oggi, sebbene le prospettive di crescita siano aumentate rispetto ad altri

momenti storici, non possiamo dirci al centro dei traffici mondiali.

La creatività italiana, tuttavia, ha sempre saputo inventare modi per imporre il nostro territorio come protagonista. La nostra cultura è ancora apprezzata in molti Paesi del mondo e lo stile italiano è sinonimo di classe irraggiungibile. La qualità delle nostre produzioni agricole, artigianali, industriali, tecnologiche e culturali è apprezzata e presa come modello. Come sempre, però, ci manca quel *quid* che potrebbe farci diventare qualcosa di più che una piccola potenza regionale.

Pensare alle infrastrutture oggi rappresenta un modo per garantire un domani all’Italia, in tutte le sue regioni e in tutte le sue sfaccettature. Un mezzo per divenire il centro del Mediterraneo, luogo d’incontro di persone, di merci e di culture, un punto di riferimento importante sullo scenario globale.

Se nel passato erano i porti il luogo di sviluppo della civiltà, oggi gli aeroporti

consentono di rendere vicino ciò che è lontano, potendo permetterci di lanciare la nostra identità nel mondo non soltanto da un punto di vista di comunicazione o di stile. I nostri prodotti devono arrivare a basso costo negli angoli più lontani del pianeta. Le nostre capacità non devono soltanto essere un esempio o un manifesto, ma qualcosa di tangibile.

È necessario allora identificare dei luoghi dove sia utile investire in infrastrutture. L'Italia del nord è dotata di una buona rete aeroportuale, ma l'immobilismo non è utile alla crescita. Un'area troppo vasta, posta tra il sud del Veneto e il nord dell'Emilia-Romagna, si sta dotando di strade, di reti ferroviarie e fluviali. Risulta, tuttavia, sguarnita di strutture aeroportuali. Lungo la direttrice che porta da Bologna a Padova e quella che porta da Verona e Rovigo si pone il territorio del Polesine.

Il Polesine è un'area in forte espansione sia da un punto di vista economico, sia commerciale. Zona depressa a seguito dell'alluvione del 1951, la provincia di Rovigo è rimasta per molti anni un territorio ad economia principalmente agricola. Situato nel sud del Veneto, ai confini con l'Emilia-Romagna, oggi il Polesine cerca un riscatto che lo porti a raggiungere i livelli di sviluppo del resto del Veneto. Segnali incoraggianti di industrializzazione devono, però, essere sostenuti da una politica intelligente che sappia creare i presupposti per sfruttare l'inizio di questo percorso ed incoraggiarlo. Rovigo e la sua terra hanno tutte le potenzialità per diventare un nuovo centro strategico del Paese. Agricoltura e industria già convivono in un territorio che tradizionalmente funge da cerniera tra Emilia-Romagna, Veneto e Lombardia. Un centro strategico al centro di regioni che sono tra le più prospere del Paese.

L'area, sebbene sia servita da altre strutture aeroportuali, risulta carente di un polo che possa trattare in prevalenza il traffico commerciale. Verona, Bologna e Venezia sono strutture che già impiegano un poderoso traffico di passeggeri e che lasciano comunque sguarnita l'area cen-

tro-meridionale del Veneto e quella settentrionale dell'Emilia-Romagna. Altri piccoli aeroporti come quello di Padova sono del tutto insufficienti a reggere il crescente traffico che l'industria e il commercio veneto richiederebbero.

L'Alto Polesine rappresenterà tra breve un centro di sviluppo nevralgico del nord-est dell'Italia. Il territorio si pone infatti sulla strada statale 434 Transpolesana che collega Verona a Rovigo e immette a poca distanza alla autostrada A13 Bologna-Padova. Inoltre Badia Polesine, uno dei comuni più popolosi del luogo, è destinazione della autostrada A31 Valdastico, in via di costruzione, che collegherà la cittadina veneta a Vicenza. Ferrara è a soli trenta chilometri circa di distanza. Il canale Bianco, canale navigabile che collega le grandi valli veronesi all'Adriatico, è a dieci chilometri di distanza dal comune veneto porto fluviale. Badia è inoltre sulla rete ferroviaria Rovigo-Verona.

Se a preoccupare sono poi l'impatto territoriale che una simile infrastruttura potrebbe avere, va precisato che non risultano particolari aspetti ostativi. Con riguardo all'aspetto topografico, trattandosi di un'area pianeggiante, le piste si situerebbero in una zona ideale, in piena pianura Padana, senza alcun rilievo nelle vicinanze. Anche per quanto concerne l'inquinamento acustico, non vi sarebbero residenze in direzione delle traiettorie di decollo e atterraggio, essendovi nel territorio alcune aree a bassa densità abitativa. Ciò consentirebbe, inoltre, di ridurre al minimo gli espropri di case d'abitazione. Si assisterebbe quindi, fenomeno ormai raro in Italia, alla costruzione di un'importante opera di interesse pubblico senza arrecare gravi disagi ai residenti.

Non possono essere neppure frapposte motivazioni di contenimento della spesa pubblica. La logica del finanziamento privato su cui è imperniata la presente proposta di legge non richiederebbe esborsi pubblici a meno che non sia volontà dello Stato entrare in un progetto che appare essere foriero di interessanti prospettive economiche. Pur trattandosi di un onere economico importante, quindi, nel com-

plesso la spesa sarebbe sostenuta principalmente da finanziatori interessati da rinvenire mediante una procedura ad evidenza pubblica in conformità alla normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti pubblici.

Inoltre la presente proposta di legge contiene una clausola di indennizzo verso il territorio. A differenza delle grandi opere che sono imposte alla cittadinanza senza che questa ne ricavi beneficio alcuno, si prevede nella presente proposta che parte degli utili ricavati dalla gestione delle strutture aeroportuali vadano a beneficio dei comuni limitrofi. Oltre all'indubbio vantaggio di un aeroporto, la popolazione vedrà migliorate le strade, i servizi, i trasporti locali. È un modo di rendere partecipe un territorio dei benefici delle aziende in modo da recuperare il precipuo legame tra un'area geografica e il suo tessuto economico. Un valore che fino a pochi anni fa è stato una tipicità dell'Italia e che va senza dubbio recuperato.

L'aeroporto dell'Alto Polesine dovrebbe essere fornito di diversi impianti (idrico, fognario, elettrico e di comunicazione), nonché di un sistema di atterraggio strumentale CAT IIIa per garantire la visibilità anche nei giorni di nebbia (calcolati in cinquanta-sessanta giorni all'anno al massimo). Un valore aggiunto per tutti i comuni intorno alla struttura.

Nel complesso non sussisterebbero particolari impedimenti per la realizzazione del progetto, dato che gli elementi ostativi non sarebbero neppure paragonabili a scali di maggiore entità. Divenendo zona di traffico merci su rotte a lunga distanza, zona di traffico passeggeri su rotte nazionali ed europee e garantendo operazioni ventiquattro ore al giorno in tutte le condizioni climatiche, l'aeroporto dell'Alto Polesine potrebbe rappresentare uno snodo strategico fondamentale che determinerebbe dei benefici significativi non solo alla parte nord-est dell'Italia, ma all'intero Paese.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È istituito l'aeroporto civile dell'Alto Polesine, di seguito denominato « aeroporto », quale opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo economico del bacino del sud del Veneto e del nord dell'Emilia-Romagna.

2. La giunta regionale del Veneto, d'intesa con il comune in cui sorgerà l'aeroporto, sentita la giunta provinciale di Rovigo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a individuare l'area entro la quale si procederà alla costruzione dell'aeroporto e delle infrastrutture ad esso collegate, anche nella prospettiva di uno sviluppo futuro.

ART. 2.

1. Per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'aeroporto il Ministro delle infrastrutture, di concerto con i Ministri dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per gli affari regionali e le autonomie locali, provvede, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, all'affidamento della concessione mediante una procedura ad evidenza pubblica in conformità alla normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti pubblici.

2. La società concessionaria deve garantire i seguenti criteri:

a) deve provvedere al finanziamento per la costruzione e il mantenimento dell'infrastruttura aeroportuale attraverso la gestione dello scalo per un periodo non inferiore a quarant'anni. Può essere previsto un supporto finanziario da parte dello Stato nella modalità prevista dalla normativa vigente o da apposite disposizioni;

b) alla società concessionaria sono affidate le attività rientranti nella competenza dell'ufficio di controllo traffico esclusi i compiti ispettivi e di controllo che rimangono in capo all'amministrazione concedente;

c) una quota di almeno il 5 per cento dell'utile deve essere utilizzato in opere di pubblica utilità per i comuni limitrofi, in un'area di dieci chilometri dal territorio destinato all'infrastruttura aeroportuale.

ART. 3.

1. L'approvazione del progetto dell'aeroporto da parte delle amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità, di indifferibilità e di urgenza delle opere.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,35



15PDL0036720