SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

GIOVEDÌ 17 GENNAIO 1963

(122ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente Domenico ROMANO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:

« Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di contributi straordinari per la gestione degli acquedotti della Lucania » **(2339)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 2299, 2300
GENCO, *relatore* 2299
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 2300

« Modifica all'articolo 29 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » **(2382)** (*D'iniziativa dei deputati Colleoni ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Rinvio della discussione):**

PRESIDENTE 2301
CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 2301

« Autorizzazione della spesa di lire 6 miliardi e 600 milioni per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia » **(2390) (Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE . . . 2284, 2294, 2295, 2296, 2301
BARDELLINI 2287
BUIZZA, *relatore* . . . . . *Pag.* 2284, 2290
CESCHI 2287
GAIANI 2285, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2301
GENCO 2293
GOMBI 2288, 2292
MERLIN 2289
SULLO, *Ministro dei lavori pubblici* . . 2285, 2290, 2292, 2293, 2294, 2296
ZELIOLI LANZINI 2287, 2289, 2293

« Disposizioni per l'ammissione a contributo della spesa per la sistemazione delle strade classificate provinciali anteriormente all'entrata in vigore della legge 12 febbraio 1958, n. 126, o non comprese nei piani di cui all'articolo 16 della legge stessa » **(2436)** (*D'iniziativa dei deputati Alessandrini ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione e approvazione):**

PRESIDENTE 2296, 2299
BUIZZA 2298
CROLLALANZA 2298
INDELLI, *relatore* 2297
RESTAGNO 2298
SACCHETTI 2297, 2298
SULLO, *Ministro dei lavori pubblici* 2297, 2298

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Buizza, Cervellati, Crollalanza, Flore-

na, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Indelli, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti e Vaccaro.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori De Unterrichter, Imperiale e Ottolenghi sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Ceschi, Roasio e Iorio.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, sono presenti i senatori Merlin e Zelioli Lanzini.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Sullo ed i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari, per i trasporti Cappugi e per la marina mercantile Dominedò.

A M I G O N I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 6 miliardi e 600 milioni per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia » (2390)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 6 miliardi e 600 milioni per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Faccio presente alla Commissione che sul disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro ha comunicato di non aver nulla da osservare per la parte di sua competenza.

B U I Z Z A , *relatore.* Onorevoli senatori, il problema delle comunicazioni idroviarie tra Padova e Venezia ha acquistato sempre maggiore importanza in relazione al crescente sviluppo dei traffici.

Il collegamento tra i centri industriali delle due città si realizza, attualmente, attraverso la vecchia linea per Fusina; ed il percorso chilometrico, da Venezia a Padova, per i canali lagunari, il Naviglio Brenta e il canale Piovego è il seguente:

dalla stazione marittima di Venezia per il canale di Fusina chilometri 5; Brenta Salsa da Fusina al sostegno a conca di Moranzani chilometri 1,980; Brenta Magra fino al sostegno a conca di Mira Porte chilometri 10,920; Brenta Morta fino all'origine del fiume Novissimo chilometri 1,865; Naviglio Dolo-Mira fino al sostegno a conca di Dolo chilometri 4,295; Naviglio Strà-Dolo fino al fiume Brenta chilometri 6,985; canale Piovego fino alle Porte Contarine chilometri 9,995.

In totale, dalla stazione marittima di Venezia alle Porte Contarine di Padova, sono chilometri 41,040 di idrovia.

Alle Porte Contarine, per il sostegno a conca, si entra in città nel cosiddetto Naviglio interno lungo chilometri 1,778 che ha la sua origine subito a valle del ponte in ferro di Saracinesca, dal Tronco Maestro, ramo principale del Bacchiglione.

Il Naviglio interno di Padova fu costruito nel 1195, il canale Piovego nel 1209 e nel 1481 è stata costruita la conca a Strà. Il Piovego è alimentato dalle acque del Bacchiglione, che attraversa la città di Padova e sfocia nel Brenta a Strà dopo un percorso di 10 chilometri. Attraversato il Brenta segue il canale-naviglio Strà-Fusina.

La navigazione tra Padova e Venezia è sempre stata abbastanza attiva e questo si può dedurre anche dalla relazione Romanin Jacur (1903) della Commissione per la navigazione interna, la quale, dopo aver precisato che la idrovia Padova-Venezia consente il transito dei natanti fino a 150 tonnellate, ha auspicato che, in avvenire, dovendosi procedere a sistemazioni ed aggiornamenti, si tenga presente che sarebbe utile che questa idrovia fosse transitabile per i navigli da 250 tonnellate.

Gli uffici tecnici del Ministero dei lavori pubblici hanno recentemente condotto approfonditi studi per dare al problema della sistemazione della linea anzidetta la soluzione più appropriata sotto ogni punto di vista, tenendo anche conto dello sviluppo della zona industriale e del porto fluviale di Padova di cui alla legge 4 febbraio 1958, numero 158, e dell'ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera di cui alla legge 20 ottobre 1960, n. 1233.

La necessità di collegare le zone industriali di Padova e di Venezia ha spinto a trovare, per il problema, una soluzione che prevede l'innesto dell'idrovia con il canale lagunare Malamocco-Marghera. Abbandonata la vecchia linea Strà-Fusina si costruisce un nuovo canale col quale Padova viene raggiunta con un percorso di chilometri 26,200 superando il dislivello di metri 8,90 con due sole conche. Questa soluzione consentirà il transito a moderni natanti di tipo europeo da 1.350 tonnellate e la sua attuazione comporterà una spesa di 7 miliardi e 600 milioni di lire, di cui lire 6 miliardi e 600 milioni saranno anticipati dallo Stato e lire 1 miliardo dagli enti locali interessati.

Faccio presente alla Commissione che il canale Piovego Fusina è stato classificato come linea navigabile di seconda classe per effetto del regio decreto 8 giugno 1911, numero 823, e del decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536 e, in base al testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, la somma che gli enti locali anticiperanno sarà detratta dagli importi dei contributi che risulteranno dovuti ai sensi dell'articolo 6 del suddetto testo unico.

Pertanto, l'onere a carico dello Stato sarà di lire 4 miliardi e mezzo, cioè del 60 per cento, mentre il restante 40 per cento sarà a carico degli enti locali.

L'anticipazione di lire 6 miliardi e 600 milioni da parte dello Stato potrà essere ripartita in cinque esercizi secondo il seguente prospetto:

esercizio	1962-63	L.	400 milioni
»	1963-64	»	1.000 »
»	1964 65	»	2.000 »
»	1965-66	»	2.000 »
»	1966-67	»	1.200 »
	Totale . . .	L.	6.600 milioni

Il disegno di legge in esame è composto di quattro articoli il cui contenuto ho testè esposto: concludendo, mi auguro che la Commissione voglia approvarlo così come esso è formulato.

G A I A N I . Allorchè ho saputo che il Governo aveva presentato al Parlamento il disegno di legge ora in discussione, devo dire con tutta franchezza che sono rimasto meravigliato del fatto, poichè, se non erro, il ministro Sullo, nel suo discorso sul bilancio dei Lavori pubblici, aveva preannunciato l'elaborazione di un piano organico idroviario.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Desidero precisare che, in quell'occasione, non ho preannunciato un piano ma ho detto che, nella nuova legislatura, sarebbe stato necessario predisporre un piano idroviario. La cosa è molto differente.

G A I A N I . Io ho interpretato quanto l'onorevole Ministro ha detto in ordine al problema della navigazione interna nel senso che anch'egli vedeva la necessità di porre fine alla costruzione disordinata di canali, dando vita ad un piano idroviario d'insieme, che tenesse conto dello sviluppo dei trasporti fluviali nella valle padana dove essi potrebbero assumere un'importanza economica assai rilevante.

Mi chiedo, pertanto, in che modo si possa inquadrare la costruzione di questo canale Padova-Venezia; è forse esso fine a se stesso o si prevede che possa essere prolungato secondo un piano già stabilito?

A questo proposito nulla è detto, tanto nel testo del provvedimento in esame che nella relazione che lo accompagna; mentre la stampa locale ha già preannunciato l'approvazione di un tracciato per il quale questa idrovia dovrebbe costituire il tratto terminale della idrovia Locarno-Venezia. Su alcuni giornali è addirittura riportato il tracciato del canale che congiungerebbe Venezia al Mincio; tutto lascia intendere che la costruzione dell'idrovia Padova-Venezia è stata decisa non per ragioni economiche di sviluppo locale, ma in previsione di continuare questa via d'acqua fino al Mincio e, attraverso canali successivi, fino a Locarno.

Non conosco la posizione del Ministero dei lavori pubblici circa questo problema, il quale, bisogna tenerne conto, viene dibattuto da anni nelle regioni interessate. In

considerazione di questo fatto ritengo di poter affermare che non tutti gli interessati saranno d'accordo su questo tracciato della idrovia Locarno-Venezia. La questione è stata dibattuta in questi ultimi tempi per iniziativa della provincia di Rovigo — alla quale hanno aderito altre provincie — ed è stata messa in luce l'esigenza di dare un altro corso alla suddetta via d'acqua, cioè quello che passa per il Mincio, il Tartaro, il Canal Bianco ed il Po di Levante.

C'è dunque una disparità di opinioni circa le reti idroviarie da realizzarsi nella valle padana e, francamente, spendere 7 miliardi e 600 milioni per i pochi chilometri del canale Padova-Venezia, quando i tecnici governativi hanno affermato che sarebbero sufficienti 8-10 miliardi per dare sistemazione definitiva, come via navigabile, al Tartaro-Canal Bianco fino alla foce del Mincio (una idrovia di 180 chilometri che si inserirebbe, a foce Mincio, in quella del Po-canale Milano-Cremona) mi sembra che non sia cosa del tutto opportuna.

In ogni caso, prima di spendere questi 7 miliardi perchè non si elabora un piano idroviario della valle Padana tenendo conto di tutti gli interessi di quella zona e del problema dei trasporti nella sua unità? Ritengo che, in base a questo piano, si potrebbe fare una scelta prioritaria delle opere da eseguire.

Per il tratto Mincio-Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante sono stati stanziati 22 miliardi dalla legge per i fiumi e devo dire che mi sono molto compiaciuto per questa decisione, perchè, con questi fondi, si porta a compimento la sistemazione idraulica del famoso tratto Adige, Mincio, Tartaro, ecc.

Altro punto che ci rende perplessi di fronte a questo provvedimento è rappresentato dal finanziamento in esso previsto e dal modo in cui tale finanziamento verrà ripartito.

A mio avviso, l'onorevole relatore si è sbagliato quando ha esposto la suddivisione dell'onere di 7 miliardi e 600 milioni, in ragione di lire 6 miliardi e 600 milioni a carico dello Stato e di lire 1 miliardo a carico degli enti locali interessati.

Infatti, il provvedimento in discussione fa riferimento al testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, il quale, all'articolo 6, secondo comma, dice:

« Le opere nuove si eseguiscono dallo Stato, ma le relative spese sono per tre quinti a carico dello Stato e per gli altri due quinti a carico delle provincie e comuni interessati, in proporzione del rispettivo interesse valutato secondo norme che verranno stabilite nel regolamento per l'esecuzione della presente legge ».

Pertanto, a carico dello Stato ci sarà il 60 per cento della spesa, perchè interverrà solo con tre quinti, mentre, a carico delle provincie e comuni, ci sarà il 40 per cento in quanto essi interverranno con i due quinti.

Rimango dunque dell'idea che i due quinti della spesa saranno a carico delle provincie e dei comuni interessati, e mi conforta ancora di più in questa mia opinione il secondo comma dell'articolo 1 del provvedimento in discussione il quale dice: « La residua spesa di 1 miliardo di lire sarà sostenuta dagli enti locali interessati e sarà detratta dai contributi che risulteranno in definitiva dovuti dagli enti locali medesimi ai sensi dell'articolo 6 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959 ».

Mettendo per un momento da parte questo problema del finanziamento per l'idrovia in questione, vorrei far notare alla Commissione che nel provvedimento non si indica in alcun modo chi gestirà tale idrovia e nè si parla delle necessarie opere portuali da realizzare, delle infrastrutture da creare, della valorizzazione delle aree che verranno a trovarsi lungo il canale. Tutto è lasciato nel vago, nell'indeterminatezza, e ritengo che questo sia un altro grave inconveniente del provvedimento, che dovrebbe essere eliminato.

Un'altra considerazione ci sarebbe da fare sul fatto che, approvando questo disegno di legge, addosseremmo un grave onere alle provincie e ai comuni toccati da questa idrovia,

senza sapere se questi sono d'accordo circa la spesa. Senza dubbio, i comuni di Padova e Venezia saranno pronti a sostenere questo nuovo onere finanziario, ma la nuova rete passerà per altri centri che si vedranno obbligati, anche senza volere, a contribuire alla spesa per la parte che loro spetterà in base al disposto del testo unico sulla navigazione interna del 1913.

Occorre ben ponderare tutte queste questioni e, a tale proposito, ritengo che sarebbe utile una sospensione della discussione — che formalmente proponiamo — per approfondire sia il problema relativo al finanziamento dell'idrovia sia quello concernente la sua sistemazione nel quadro generale dello sviluppo idroviario della valle padana, per evitare contrapposizioni e disparità di vedute tra enti locali, provinciali e comunali, costantemente in agitazione.

Se non si porrà ordine in questa materia non si farà che peggiorare la situazione esistente senza accontentare nessuno, perchè ciò che si deve tener presente è che dobbiamo adoperarci non a vantaggio di questa o quella città, ma per l'interesse generale che va al di là del limite delle nostre provincie e regioni.

B A R D E L L I N I . Mi associo a quanto detto dal senatore Gaiani, il quale ha sollevato problemi di notevole importanza, soprattutto per i loro riflessi economici, e sono senz'altro d'accordo sull'opportunità che questo provvedimento non venga discusso affrettatamente in questo scorcio di legislatura.

Z E L I O L I L A N Z I N I . Mi scuso con la Commisione se mi sono permesso di intervenire a questa seduta, ma anche a me sono giunte quelle voci, forse allarmistiche, che, con molta esattezza, il senatore Gaiani ha riportato.

Effettivamente, in considerazione di quanto finora ascoltato, anche io non sarei del tutto sfavorevole ad un rinvio della discussione al fine di esaminare tutti quei problemi che potrebbero essere compromessi dall'approvazione del provvedimento.

Sulla stampa locale si è molto parlato di questa idrovia Padova Venezia che dovrebbe costituire, per così dire, la testa di ponte sull'Adriatico di un canale di cui si parla da moltissimi anni: quello Venezia-Locarno.

Devo però dire che ci siamo chiesti quale sarà il reale corso di questa idrovia e, secondo quanti sono interessati ai problemi della valle Padana e hanno studiato l'argomento, sembra che la via più adatta sia quella del Mincio, Tartaro, Canal Bianco, Po di Levante, per la quale sono stati già spesi 22 miliardi e per il cui completamento occorrerebbero ancora questi 7 miliardi che, invece, vengono impegnati per l'idrovia Padova-Venezia.

Su tutti questi problemi desideriamo ottenere degli schiarimenti, in modo da renderci noi stessi portavoce di quanto il Governo vorrà dirci, presso le popolazioni interessate.

C E S C H I . Sono intervenuto nella 7ª Commissione per la discussione di questo provvedimento perchè del problema, non tanto del canale quanto della zona industriale di Padova, ho cominciato ad interessarmi fin dal 1946.

Ricordo di aver lottato per anni a Padova per persuadere i miei concittadini della necessità di organizzare nella nostra città una zona industriale, poichè l'economia padovana era essenzialmente agricola. Alla fine, dopo tante discussioni, si arrivò alla presentazione di un disegno di legge per la istituazione di una zona industriale a Padova: la città, finalmente, si avviò verso un progresso industriale, uscendo dall'annichilimento progressivo cui sarebbe stata condannata se avesse continuato sulla base della sola economia agricola.

Nel Veneto ci sono parecchie zone industriali più o meno grandi; ma la più estesa è quella di Marghera-Mestre, istituita prima del fascismo e potenziata in seguito. A Marghera-Mestre vi sono industrie di carattere pesante, di vaste dimensioni, e la zona industriale di Padova è sorta tenendo conto di questa realtà, quasi con il compito di diventare una zona complementare di quella di

Marghera; di conseguenza, si è reso necessario trovare uno strumento che rendesse efficace tale complementarità.

Il senatore Gaiani ha giustamente rilevato che la stampa locale, a proposito di questo provvedimento, ha sollevato molti altri problemi che pure hanno la loro importanza: ma c'è da tener presente che i giornali dicono tante cose, e anzi esistono proprio per far questo; e ritengo che non dovremmo dare eccessivo peso a quanto possano scrivere. Il fatto importante, che rimane, è che la idrovia Padova-Venezia, se verrà attuata, sarà uno strumento che potenzierà e perfezionerà la complementarità di due zone industriali di una certa importanza, in quanto interessano una parte d'Italia indubbiamente depressa.

Infatti, la provincia di Padova non si trova in una florida situazione; ricorderò che questa provincia è la settima in Italia per intensità di popolazione che, non riuscendo a vivere sul posto, va ad alimentare le altre città italiane.

Pertanto, il problema della sistemazione dell'idrovia Padova Venezia è per noi veramente vitale e questo provvedimento va incontro ad esigenze molto sentite.

È stato detto che questa idrovia dovrebbe essere inquadrata in un piano organico della rete fluviale della valle Padana; ma, francamente, non riesco a capire come a tale idrovia possa non riconoscersi un suo valore, dato che risolverà il problema della complementarità industriale delle zone di Padova e di Venezia.

Tuttavia, anche ai fini della elaborazione di un piano, ritengo che un provvedimento di questo genere possa costituire una spinta perchè il Governo intervenga, con maggiore energia, in questo settore elaborando la sistemazione di tutta la rete idroviaria padana.

In questa Commissione sta ora avvenendo un fatto molto simile a quello che si è verificato durante la prima legislatura, quando si trattò di esaminare un disegno di legge per il finanziamento degli istituti universitari dell'Università di Modena.

Tale provvedimento era la conseguenza di un impegno che l'allora Presidente del Consiglio De Gasperi aveva assunto a Modena, constatando le esigenze di sviluppo di quella Università. Quindi, appartenendo ad una provincia la cui Università è di fama, se non maggiore, certo non inferiore a quella di Modena, io sorsi in difesa di essa.

La protesta attuale trae origine da una situazione analoga, che noi dovremmo cercare di risolvere col maggior senso di realismo possibile — anche in vista degli sviluppi futuri del sistema — approvando il disegno di legge. Con questo, ripeto, non entriamo nel merito di un piano che non abbiamo mai discusso; il problema ha una configurazione ben delimitata, la sua soluzione non deve essere influenzata da voci incontrollate.

G O M B I . Mi dispiace di non poter essere d'accordo col collega Ceschi sulle considerazioni dalle quali dovrebbe dedursi la necessità, nonchè l'urgenza, di un'approvazione del disegno di legge.

Con gli stessi argomenti, e con maggiori possibilità di invocare dei precedenti atti a provocare determinate conseguenze, si potrebbe formulare un ordine del giorno che attribuisse un finanziamento di sei miliardi alla sistemazione dell'alveo di magra del fiume Po, in modo da non rendere inutili le decine di miliardi già spesi con questa finalità in base non solo al testo unico del 1913, ma anche alla recentissima legislazione *ad hoc* ed in conseguenza dell'approvazione della legge Lombardi che prevede la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po; spesa che può avere buon esito solo se e in quanto si sgombri il resto dell'alveo di magra dai bassi livelli.

Quanto ai rimanenti 600 milioni di lire, questi dovrebbero essere immediatamente versati agli enti locali, comune e provincia di Cremona, che hanno già anticipato tale cifra, per la costruzione del primo stralcio del porto interno. Ora non si può negare che tutte le ragioni storiche e sociali, e tutte le esigenze di sviluppo invocate per la zona in questione possano essere egualmente invocate per tutte le altre zone depresse della dorsale del Po. Certo, il tronco Padova-Venezia

ha una validità a sè stante; e se vogliamo prescindere dalla trasfigurazione di esso operata dai giornali, i quali ne parlano come di un tronco terminale, esso può avere anche una efficace funzione di collegamento tra Padova e Venezia, con beneficio per l'una e per l'altra città. Ma su tutte le altre ragioni portate dal collega Ceschi, non posso, come ho detto, essere d'accordo, poiche da tutti i settori è stato unamimemente richiesto che i patrimoni già profusi non siano resi inservibili.

Il collega Gaiani, sia pure in modo velato, ha ribadito la necessita di esaminare il problema della navigazione interna nella Valle padana in una visione di insieme. È possibile questo, oppure vogliamo rinfocolare quelle guerre che, in una certa misura e da un certo punto di vista tecnico e politico, erano state ormai superate? Diamo dunque finalmente soddisfazione alle legittime rivendicazioni delle singole zone, componendo le loro esigenze mediante un piano di carattere generale.

Le nostre stesse richieste, del resto, sono state avanzate anche durante convegni ad elevato livello tecnico, cui hanno partecipato le più alte personalità ed i più alti funzionari dello Stato competenti in materia; cito per tutti il convegno di Cremona, presieduto dal senatore Gronchi. In quella sede la questione è stata esaminata dal punto di vista della sistemazione idrogeologica del Paese; ed è stata studiata sotto l'aspetto della riclassificazione delle vie navigabili, secondo il vecchio detto, oppure sotto il profilo della programmazione e dello sviluppo delle zone depresse.

Il collega Ceschi ha parlato della sovrapopolazione della provincia di Padova. I nostri paesi, invece, si sono spopolati al ritmo del 31 per cento in pochi anni; ed anche questo dovrebbe, a mio avviso, incoraggiarci a proseguire in quanto è stato iniziato. Egli ha poi osservato che da qualcosa bisogna pur iniziare. Ora, se è per questo, non dobbiamo a mio avviso dimenticare, come dicevo, i molti miliardi già spesi; basti pensare a quanto è già avvenuto per l'abbandono delle opere nel Ticino-Mincio-Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante, per comprendere come il trascurare queste opere non andrebbe certo a vantaggio di nessuno.

Quindi la nostra richiesta di rinvio non vuol significare una nostra opposizione alla sistemazione della idrovia Padova-Venezia, ma vuol solo porre in evidenza la necessità della elaborazione di un sistema idroviario di più vasta portata. Ritengo inoltre opportuna la formulazione di un ordine del giorno nel senso già esposto all'inizio del mio intervento.

M E R L I N . Desidero far notare ai colleghi che, se venisse accolta la proposta degli onorevoli oppositori, si verrebbe ad annullare di un colpo l'audace ed intensa opera condotta fino ad ora da tutti gli enti locali, i quali, con grave sacrificio, si sono effettivamente già addossati una parte delle spese necessarie per questa grande opera idroviaria.

A me non può certo essere rimproverato di non tenere nel dovuto conto i problemi concernenti il Po. Oggi posso pertanto dichiarare che a mio avviso, tale fiume deve essere cancellato dalle linee navigabili, specie dopo le recenti siccità.

Z E L I O L I L A N Z I N I . Veramente, fino a poco tempo fa, il senatore Merlin era di avviso del tutto diverso!

M E R L I N . Determinati punti di vista possono anche essere corretti, di fronte ad indiscusse constatazioni di fatto. Nel 1962 il Po ha segnato quattro o cinque metri sotto il livello di guardia, e dal letto del fiume affioravano banchi di sabbia; per cui si poteva persino, in alcuni punti, percorrere il letto del fiume a piedi In queste condizioni le bettoline che entravano da Porto Levante dovevano rimanere 30 o 40 giorni ferme sotto qualche ponte.

Del resto, quando si è trattato della linea Milano-Cremona, io sono stato il primo ad essere favorevole. In quel caso si trattava di una linea che, per arrivare al mare, attraversava la Valle padana, percorreva il Po fino a Mantova e poi andava al mare attraverso il Tartaro-Canal Bianco.

Bisogna pertanto chiarire bene la situazione. Intorno a Padova è sorta una zona industriale che dà lavoro a migliaia di operai. Noi siamo adesso in pieno fulgore di autostrade, tra la soddisfazione generale. Ma io vi ricordo che, in quella zona, esiste anche, da trent'anni, un'autostrada, il cui sviluppo è enorme, il che dimostra che tra Venezia e Padova esistono dei vincoli commerciali e industriali i quali superano i limiti delle possibilità del traffico, e contro i quali non si può andare. E bisogna inoltre tener presente che, oltre il Tartaro-Canal Bianco, si parla anche di un altro canale Verona-Padova, la cui costruzione appare di notevole urgenza.

A che pro, dunque, parlare di piani e così via, quando abbiamo già pronta la risoluzione di un problema interessante due grandi città del Veneto, quali Padova e Venezia?

D'altronde io credo che non sia nelle intenzioni dei colleghi della sinistra una vera e propria opposizione al progetto in esame. Affrontiamo quindi la questione e studiamola serenamente; non mediante rinvii, ma prendendo decisioni concrete.

Desidero aggiungere ancora a quanto ho detto, un'altra considerazione. L'idrovia oggi in questione esiste già. Il Canale che va da Mestre a Padova ha una vita certo secolare; è solo insufficiente in quanto è limitato alla navigazione di navigli non oltre le 150 tonnellate. Ora, evidentemente, l'industria che ha bisogno di un mezzo di comunicazione, cerca un mezzo rapido, pronto, sicuro; mentre la navigazione è senza dubbio il mezzo più lento, ragione per cui i veicoli debbono avere una portata maggiore, tanto è vero che la portata media per questi usi, fissata anche dalle regole internazionali, è di 1350 tonnellate. I nostri nuovi canali, quindi, consentendo la navigazione di mezzi fino a 1.350 tonnellate, possono permettere un traffico adeguato; ed è pertanto assai opportuno che anche il canale suddetto venga approfondito e potenziato al fine di aumentarne l'efficienza. Quanto alla spesa prevista dal provvedimento, essa è veramente poca cosa, per il bilancio dello Stato, trattandosi di 6 miliardi e 600 milioni di lire da ripartirsi in cinque esercizi finanziari.

Desidero, da ultimo, aggiungere ancora una considerazione. La creazione della zona industriale di Marghera è stata veramente molto utile; oggi essa conta, infatti, 150 mila abitanti, in quanto si tratta di una zona aggregata a Venezia ed è noto che tutti i veneziani mirano a trasferirsi sulla terraferma. Non trascuriamo quindi l'importanza di un collegamento tra questa zona industriale e quella in formazione, cui accennavo dianzi, di Padova, e teniamo presente che l'idrovia in questione rappresenta uno strumento indispensabile per lo sviluppo di quest'ultima, anche per il fatto che accorcia notevolmente le distanze.

Per tutte queste considerazioni, ritengo che respingere il provvedimento sarebbe, da parte della 7ª Commissione, commettere un imperdonabile errore.

B U I Z Z A , *relatore*. Desidero confermare quanto ho sostenuto nella mia relazione, sulla base del testo unico sulla navigazione interna approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

È vero, infatti, che tale testo unico prescrive che tutte le spese per le vie navigabili di prima classe debbono essere ad esclusivo carico dello Stato; ma è anche vero che esso, all'articolo 6 — articolo cui si richiama l'articolo 1 del provvedimento in esame — stabilisce che per le opere nuove per le vie navigabili di seconda classe lo Stato concorre nella misura di tre quinti.

Io non avevo quindi commesso alcun errore.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero dissipare i dubbi sorti negli onorevoli componenti della Commissione, con una dichiarazione ufficiale che ritengo possa tranquillizzare tutti.

Dalla relazione premessa al disegno di legge appare chiaro che nulla giustifica, neppur lontanamente, le proccupazioni affiorate dalla discussione. L'opera, cui si vorrebbe dare il via con il provvedimento, non è opera di costruzione di una nuova idrovia collegata con un ampio sistema idroviario, bensì — e sotto questo aspetto l'abbiamo presentata — opera di sistemazio-

ne di un'idrovia già classificata e funzionale per conto proprio, con fini e caratteristiche proprie. Noi, cioè, considerando il fatto che esiste un'idrovia di scarsa funzionalità, abbiamo giudicato che per sistemarla sarebbero state necessarie alcune opere nuove; e ci siamo per questo appellati all'articolo 6 del testo unico del 1913, il quale stabilisce che allorquando, anzichè con opere di ristabilimento, convenga provvedere con opere nuove, dalla spesa per queste ultime viene dedotta la spesa che sarebbe occorsa per l'opera di ristabilimento e tale somma resta esclusivamente a carico dello Stato.

L'articolo fa, a questo proposito, tre ipotesi. La prima è quella delle opere di ristabilimento e di manutenzione che sono ad esclusivo carico dello Stato; la seconda è quella delle opere nuove, per tre quinti a carico dello Stato e per due quinti a carico delle provincie e dei comuni interessati; la terza è quella del ristabilimento fatto attraverso opere nuove, ricorrendo cioè (invece di effettuare il ristabilimento stesso sul vecchio corso, senza toccare nulla dell'antica struttura) ad una sistemazione per mezzo di nuove opere, la quale è sostanzialmente più economica. In quest'ultimo caso non si tratta più di calcolare i due o i tre quinti della spesa, ma si ricorre ad un calcolo di altra natura, consistente nel vedere che cosa avrebbe dovuto spendere lo Stato se avesse effettuato la sistemazione del vecchio tronco e nel dedurre tale somma dalle nuove spese. Fatto questo si procede infine alla ripartizione della differenza.

I calcoli del senatore Gaiani si rivelano dunque del tutto diversi da quelli che bisognerà in realtà condurre; e la deduzione cui accennavo non potrà avere luogo se non al termine dei lavori, con un calcolo che sarà oggetto di discussione.

Ora, il Governo dichiara solennemente di concordare con la motivazione del senatore Ceschi. L'idrovia Padova-Venezia, almeno per quanto riguarda il provvedimento, viene guardata per se stessa; essa, come dicevo, ha finalità proprie, struttura propria, autonomia di fini e di scopi. La sua sistemazione, quindi, non prelude ad alcun sistema di preferenza per un tracciato piuttosto che per un altro, nè io posso essere responsabile di quanto scrive la stampa. Se le preoccupazioni in merito provengono dal fatto che si inizia, con i finanziamenti, da una linea anzichè da un'altra, debbo dire che tale interpretazione è assolutamente soggettiva.

E qui voglio aggiungere qualcosa di più. Ieri mattina ho ricevuto al Ministero il Presidente del Consiglio provinciale di Verona, accompagnato da altri rappresentanti degli enti locali della zona, il quale mi ha rivolto la preghiera di favorire in qualche maniera il finanziamento dell'ultimo tronco, che potrebbe rendere navigabile il Tartaro-Canal Bianco; il che dimostra come anche le autorità provinciali di Verona premano per quanto concerne la sistemazione che tanto sta a cuore ai senatori Zelioli Lanzini e Gombi. In pratica, cioè, anche Verona, che secondo le affermazioni dei giornalisti sarebbe protesa verso il finanziamento dell'altra idrovia, è invece ufficialmente venuta a chiedere che il Ministero finanzi le opere necessarie per rendere navigabile l'ultimo tronco del Tartaro-Canal Bianco.

Quindi, se si considera l'idrovia Padova-Venezia come un'idrovia a carattere industriale — volta cioè a collegare due zone industriali — e, ripeto ancora una volta, con struttura sua propria, si evince chiaramente l'inopportunità di agganciare quanto la concerne al discorso generale sulle idrovie. Infatti, io ho detto, e lo confermo in questa sede, che è necessario elaborare un piano meditato per la sistemazione idroviaria del Paese, anche dal punto di vista finanziario; ma che ciò non si poteva effettuare in questa legislatura. Con questo, però, non intendevo affatto affermare che, là dove esiste una idrovia efficiente ed agevolmente sistemabile, essa non debba essere sistemata; poichè affermare la necessità di esaminare globalmente il problema non significa dire che una particolare idrovia, la quale si trovi nelle predette condizioni, non debba essere messa in grado di funzionare a beneficio di zone industriali attive e dotate di un traffico intenso, prima che il piano suddetto sia varato

Non esiste quindi contrasto tra la programmazione generale, che io continuo a sostenere, e la questione particolare oggi in esame. Nè è lecito affermare che il Governo intende manifestare delle preferenze, come ha fatto la stampa; e mi sembra di averlo sufficientemente dimostrato. La stessa soluzione adottata oggi per la Padova Venezia potrebbe essere adottata, se necessario, per qualsiasi altra idrovia.

Quanto al problema se il tratto in questione debba costituire un'idrovia a sè o debba essere l'ultimo tronco di un tracciato più vasto, ritengo che esso sia, al momento, irrilevante. Intanto sistemiamolo; in seguito, nel quadro generale, si vedrà se, oltre alla funzione particolare, esso dovrà avere anche una funzione supplementare; il sistemarlo oggi non pregiudica nulla. Ciò che potrebbe invece pregiudicare la situazione delle due provincie interessate sarebbe un ritardo nell'opera in questione.

Vorrei pertanto pregare il senatore Gaiani di non insistere nella sua proposta di sospensiva e di voler prendere atto di queste mie dichiarazioni.

G O M B I . Debbo osservare che l'onorevole Ministro ha risposto solo ad una parte delle nostre preoccupazioni.

Ad ogni modo, onorevole Ministro, assumendo la sua tesi, le ricordo che esiste un'altra idrovia, d'importanza maggiore ed attualmente non funzionale almeno per certi aspetti; si tratta della via di navigazione gia esistente sul Po da Porto Marghera a Cremona e a Piacenza, idrovia che può rappresentare un *record* di traffico in Italia, con alcuni milioni di tonnellate annue di merce trasportata, e che, servendo proprio il cuore della Valle padana, non rappresenta solo un fatto di carattere locale, in quanto riceve merci di ogni provenienza. Per questa idrovia si possono usare — a maggior ragione — gli stessi argomenti che ella ha usato per la Padova-Venezia, tanto per le finalità che per le caratteristiche.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* In questa legislatura è stato fatto uno sforzo notevole, con una proposta di legge, per finanziare buona parte dei lavori di quella idrovia. La suddetta proposta di legge, come ricorderete, non prevedeva ufficialmente il finanziamento dello Stato, ma rendeva disponibili delle aree per la idrovia medesima.

G O M B I . Praticamente, l'avete finanziata con i soldi degli altri.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Anzitutto, il denaro dello Stato, in una forma o nell'altra, è sempre lo stesso. In secondo luogo, la legge per i fiumi, pur essendo volta ad altri fini, è stata da noi utilizzata, nei limiti del possibile, per favorire l'uso dei corsi d'acqua per la navigazione.

Naturalmente non è possibile fare tutto dalla sera alla mattina. In un anno molte opere sono state compiute, col vostro aiuto e con quello delle amministrazioni locali, i cui esponenti hanno compiuto un lavoro veramente encomiabile; e devo dare atto, a questo proposito, della passione con cui ha agito la provincia di Cremona. D'altronde, è evidente che il discutere i problemi di una zona porta a rammentare quelli di tutte le altre; ma bisogna pur seguire un certo ordine.

Prego pertanto nuovamente la Commissione di non voler bloccare un'iniziativa che ha una sua validissima ragione di essere.

G A I A N I . Debbo dire che le argomentazioni portate dall'onorevole Ministro, per quanto valide, non ci hanno completamente convinti a rinunciare alla richiesta di sospensiva.

Anzitutto, per quanto si riferisce al problema dell'impiego dei finanziamenti, previsti dalla legge per i fiumi, pur essendo stato il primo a riconoscere la validità della destinazione dei 22 miliardi di lire ai fini della sistemazione del bacino Adige-Garda, debbo osservare che la suddetta spesa è stata prevista tenendo conto in linea generale delle future possibilità di navigazione per natanti di 1350 tonnellate, mentre i lavori progettati non rispondono a tale esigenza. Infatti tecnici di altissimo livello hanno di-

chiarato che buona parte dei lavori medesimi andrebbero eseguiti in modo diverso, che i progetti andrebbero modificati. Ora, aggiungendo una somma di circa 8 miliardi ai 22 già stanziati, si potrebbe ottenere una idrovia navigabile dal mare fino alla foce del Mincio; invece, trattandosi di operare una scelta, si è preferito finanziare la Padova-Venezia.

È quindi vero che si tratta di un problema di scelta della priorità dei finanziamenti. Ed è per questa ragione che noi abbiamo chiesto una sospensiva, in vista dell'elaborazione di un piano di massima. Perchè, se è esatto quanto ha affermato il Ministro sul fatto che l'idrovia Padova-Venezia è fine a se stessa, bisogna anche aggiungere — e lo ha confermato il collega Merlin — che basta che un problema sia bene impostato perchè poi il seguito venga da sè; non bisognerebbe, però, dire, come il senatore Merlin ha detto, che il Po come via navigabile è da abbandonare!

Ciò che ancora una volta ribadisco è che prima di spendere questi sette miliardi per l'idrovia Padova Venezia bisogna vedere se non ci siano altre priorità da rispettare; inoltre, lo Stato dovrebbe assumersi completamente questo onere, se è vero che si tratta della sistemazione di una vecchia idrovia.

ZELIOLI LANZINI. Non posso certamente mettere in dubbio le assicurazioni forniteci dall'onorevole Sullo, che è un Ministro leale e che ha dato prova di essere ben all'altezza del compito affidatogli. Le dichiarazioni che egli ci ha fatto mi hanno tranquillizzato, e così pure quelle del senatore Cesch' che, in verità, sono state un po' più abili di quelle del senatore Merlin.

Devo infatti dire che mi sono molto meravigliato delle considerazioni del senatore Merlin, in quanto ricordo ancora le sue dichiarazioni al Senato che decantavano la via navigabile del Po come la via naturale che avrebbe dovuto unire Milano a Venezia.

Prendo dunque atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro: il problema del tracciato del canale Locarno-Venezia non viene assolutamente pregiudicato da questa idrovia Padova-Venezia che ha, per così dire, un carattere a sè stante: e, se così è, ritengo che dobbiamo essere sensibili ai bisogni della gente padovana che desidera trovare nuove vie per la sua economia.

GENCO. All'inizio della discussione di questo provvedimento, come qualche altro collega, ero alquanto perplesso sulle decisioni da prendere; ma, dopo aver ascoltato le dichiarazioni del ministro Sullo, i miei dubbi si sono dissipati e pregherei, intanto, anch'io i senatori che hanno chiesto il rinvio della discussione di abbandonare il loro proposito.

Infatti, da tutte le parti, a cominciare dal Governo, è stata riconosciuta la necessità della sistemazione della via d'acqua in questione che permetterà il passaggio a natanti di 1.350 tonnellate, invece di quelli da 150 tonnellate che ora transitano per il vecchio canale. È evidente che tutto questo porterà un notevole vantaggio alle zone interessate e, pertanto, ritengo che sia opportuno concludere, anzichè rinviare, l'esame del provvedimento.

GAIANI. Avevamo chiesto di rinviare la discussione di questo disegno di legge fino a quando non fosse stato predisposto un piano idroviario della Valle padana; ma, al punto in cui siamo giunti, e dopo le dichiarazioni del Ministro, desideriamo che sia accettato un breve rinvio alla prossima settimana, per avere il modo di fare alcuni necessari accertamenti.

Se neppure questa proposta venisse accettata, ci vedremmo costretti a richiedere la rimessione all'Assemblea del provvedimento.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici.* Ribadisco ancora una volta che l'idrovia Padova-Venezia costituisce la sistemazione di un antico tronco idroviario esistente, già classificato, che possiede una propria autonomia funzionale, e non pregiudica affatto la futura scelta di un tracciato nei confronti di un altro.

Mi auguro che si dia più credito alle parole di un Ministro che a quello che può scrivere la stampa, e propongo ancora una vol-

ta che si passi senz'altro alla votazione del provvedimento che, se non sarà rapidamente varato, rischia di essere rinviato alla prossima legislatura.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la proposta di rinvio presentata dal senatore Gaiani.

(*Non è approvata*).

Prima di chiudere la discussione generale, comunico alla Commissione che il senatore Gaiani ha presentato due emendamenti al testo in discussione, dei quali desidera sia data immediata lettura.

Il primo, che si concreta in un articolo 1-*bis*, è così formulato:

« In deroga a quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, la spesa per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia, il cui importo è previsto in 7,6 miliardi di lire, è a totale carico dello Stato, e l'esecuzione delle opere di navigazione interna, deve essere affidata in concessione con decreto del Ministro dei lavori pubblici ad un consorzio formato esclusivamente da enti locali. Con lo stesso decreto sono approvate le convenzioni che disciplineranno i modi, i termini e le condizioni delle opere.

Allo stesso consorzio, indicato dal comma precedente, sarà affidato l'esercizio degli impianti relativi alle opere di navigazione della idrovia Padova-Venezia. La convenzione per disciplinare i modi, i termini e le condizioni per l'esercizio, nonchè i rapporti tra il concessionario e l'Amministrazione statale interessata sono approvate con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

La spesa di 7,6 miliardi di lire è da inserire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 400 milioni nell'esercizio finanziario 1962-63, di 1.250 milioni nell'esercizio finanziario 1963-64, di 2 miliardi e 250 milioni negli esercizi finanziari dal 1964-65 al 1965-66 e di 1 miliardo e 450 milioni di lire nell'esercizio finanziario 1966-67 ».

Il secondo emendamento presentato dal senatore Gaiani dovrebbe formare un articolo 2-*bis* così formulato:

« Quanto attiene agli espropri delle aree necessarie alla sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia, all'adozione dei piani delle aree delle zone contigue alla linea navigabile per lo sviluppo industriale e commerciale, nonchè le modalità per le indennità delle espropriazioni, sono regolati dalle norme previste agli articoli 5, 6, 7, 8, 10 e 11 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549 ».

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Dichiaro fin d'ora di essere d'accordo su quest'ultimo emendamento proposto dal senatore Gaiani; sul primo, invece, mi riservo di intervenire in sede di discussione degli articoli.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia, il cui importo è preventivato in 7,6 miliardi di lire, è autorizzata la spesa di 6,6 miliardi di lire da inserire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 400 milioni nell'esercizio finanziario 1962-63, di 1 miliardo nell'esercizio finanziario 1963-64, di 2 miliardi negli esercizi finanziari dal 1964-65 al 1965-66 e di 1 miliardo e 200 milioni nello esercizio finanziario 1966-67.

La residua spesa di 1 miliardo di lire sarà sostenuta dagli enti locali interessati e sarà detratta dai contributi che risulteranno in definitiva dovuti dagli enti locali medesimi ai sensi dell'articolo 6 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

G A I A N I . In dipendenza di quanto ha poco fa spiegato l'onorevole Ministro in

ordine all'articolo 6 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, propongo di aggiungere nel secondo comma di questo articolo 1, dopo le parole « articolo 6 », le altre « terzo comma ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo emendamento aggiuntivo.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Dopo l'articolo 1 il senatore Gaiani propone di inserire, come ho già comunicato, un articolo 1-*bis* del seguente tenore:

« In deroga a quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, la spesa per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia, il cui importo è previsto in 7,6 miliardi di lire, è a totale carico dello Stato e l'esecuzione delle opere di navigazione interna, deve essere affidata in concessione con decreto del Ministro dei lavori pubblici ad un consorzio formato esclusivamente da enti locali. Con lo stesso decreto sono approvate le convenzioni che disciplineranno i modi, i termini e le condizioni delle opere.

Allo stesso consorzio, indicato dal comma precedente, sarà affidato l'esercizio degli impianti relativi alle opere di navigazione della idrovia Padova-Venezia. La convenzione per disciplinare i modi, i termini e le condizioni per l'esercizio, nonchè i rapporti tra il concessionario e l'Amministrazione statale interessata sono approvate con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

La spesa di 7,6 miliardi di lire è da inserire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 400 milioni nell'esercizio finanziario 1962-1963, di 1.250 milioni nell'esercizio finanziario 1963-64, di 2 miliardi e 250 milioni negli esercizi finanziari dal 1964-65 al 1965-66 e di 1 miliardo e 450 milioni di lire nell'esercizio finanziario 1966-67 ».

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro di essere favorevole solo ad una parte di questo emendamento, in quanto non si può costituire il precedente che lo Stato si assuma il totale carico della spesa per la sistemazione delle idrovie. In conseguenza di questa posizione del Governo, verrebbe a cadere, oltre alla prima parte, anche il terzo comma dell'articolo 1-*bis* presentato dal senatore Gaiani.

Pertanto, di tale emendamento dovrebbe approvarsi la parte del primo comma che inizia con le parole: « L'esecuzione delle opere di navigazione interna... » e tutto il secondo comma.

Sono infatti favorevole a che la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia venga affidata ad un consorzio formato esclusivamente da enti locali.

G A I A N I . Dichiaro di accettare la proposta dell'onorevole Ministro che modifica il mio emendamento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 1-*bis* presentato dal senatore Gaiani — che in sede di coordinamento troverà numerazione definitiva — nella seguente formulazione suggerita dall'onorevole Ministro:

« L'esecuzione delle opere di navigazione interna dell'idrovia Padova-Venezia sarà affidata in concessione, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, ad un consorzio formato esclusivamente da enti locali. Con lo stesso decreto saranno approvate le convenzioni che disciplineranno i modi, i termini e le condizioni delle opere.

Al consorzio indicato nel comma precedente sarà affidato l'esercizio degli impianti relativi alle opere di navigazione della idrovia in questione. La convenzione per disciplinare i modi, i termini e le condizioni per l'esercizio, nonchè i rapporti tra il concessionario e l'Amministrazione statale interessata saranno approvate con decreto del Ministro dei lavori pubblici ».

(*È approvato*).

Art. 2.

I lavori di cui all'articolo 1 della presente legge potranno essere eseguiti prescindendo dall'osservanza del disposto dell'articolo 11 del regio decreto-legge 10 giugno 1936, numero 1853, convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 191.

(*È approvato*).

Dopo l'articolo 2 il senatore Gaiani ha presentato un articolo 2-*bis* del seguente tenore:

« Quanto attiene agli espropri delle aree necessarie alla sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia, all'adozione dei piani delle aree delle zone contigue alla linea navigabile per lo sviluppo industriale e commerciale, nonchè le modalità per le indennità delle espropriazioni, sono regolati dalle norme previste agli articoli 5, 6, 7, 8, 10 e 11 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549 ».

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Mi dichiaro favorevole a questo emendamento secondo il quale per gli espropri delle aree necessarie alla sistemazione di questa idrovia saranno adottate le norme stabilite dalla legge 10 ottobre 1962, n. 1549, per il canale navigabile Milano Cremona-Po.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 1-*bis* presentato dal senatore Gaiani che, in sede di coordinamento, troverà numerazione definitiva.

(*È approvato*).

Art. 3.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni tanto nell'esercizio corrente quanto in quelli successivi, sino alla concorrenza globale di 6,6 miliardi di lire.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzabili negli esercizi successivi.

(*È approvato*).

Art. 4.

Alla copertura della spesa di 400 milioni afferenti all'esercizio 1962-63 si provvederà mediante riduzione di pari importo dello stanziamento disposto nel capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro dell'esercizio stesso, concernente i fondi occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

G A I A N I . In seguito all'approvazione degli emendamenti da me proposti al testo del provvedimento, chiedo alla Commissione, a nome dei senatori del Gruppo comunista, che la votazione finale del disegno di legge sia rinviata ad una seduta che potrebbe aver luogo anche oggi nel pomeriggio, per permetterci di definire ponderatamente il nostro atteggiamento sul provvedimento nel suo complesso.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, ritengo che potremmo accettare la richiesta del senatore Gaiani e sospendere la seduta, dopo aver ultimato il nostro lavoro di questa mattina, per riprenderla nel pomeriggio per la votazione finale del disegno di legge n. 2390.

(*Così rimane stabilito*)

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Alessandrini ed altri: « Disposizioni per l'ammissione a contributo della spesa per la sistemazione delle strade classificate provinciali anteriormente all'entrata in vigore della legge 12 febbraio 1958, n. 126, o non comprese nei piani di cui all'articolo 16 della legge stessa » (2436) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Alessandrini, Lom-

bardi Giovanni, Ripomonti, Berry, Piccoli e Baroni: « Disposizioni per l'ammissione a contributo della spesa per la sistemazione delle strade classificate provinciali anteriormente all'entrata in vigore della legge 12 febbraio 1958, n. 126, o non comprese nei piani di cui all'articolo 16 della legge stessa », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

INDELLI, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, le leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1962, n. 181, prevedono un contributo statale fino all'80 per cento per la sistemazione, rettifica e ammodernamento delle strade comunali classificate provinciali.

Il problema è già in avanzata fase di attuazione (sono stati approvati 1.379 progetti per un importo di 87 miliardi) e le provincie hanno messo in evidenza che è necessario sistemare le strade classificate provinciali o in corso di classificazione, per poter migliorare la rete viaria e far fronte alle esigenze del traffico sempre crescente.

Il disegno di legge al nostro esame tende ad assecondare le aspirazioni degli enti locali e mira ad autorizzare il Ministero dei lavori pubblici a concedere il contributo, ai sensi delle predette leggi, anche per quelle strade già dichiarate provinciali anteriormente alla legge n. 126, o che saranno classificate provinciali successivamente perchè non incluse nei piani di cui all'articolo 16.

In adesione ai *desiderata* degli enti provinciali, invito la Commissione ad esprimere un voto favorevole al provvedimento.

SACCHETTI. Vorremmo che l'onorevole Ministro chiarisse se, con l'entrata in vigore del presente provvedimento, lo sforzo finanziario previsto dalla legge 12 febbraio 1958, n. 126 — in considerazione dell'ampliamento della sua zona di intervento — non verrà ad indebolirsi.

Saremmo grati al ministro Sullo se ci volesse inoltre dare notizie aggiornate sulla situazione determinata dalle recenti polemiche tra amministrazioni comunali a questo proposito e sulla entità degli investimenti pubblici per le strade nazionali rispetto a quelle provinciali.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Si è venuta a determinare una situazione veramente paradossale. Lo Stato ha messo a disposizione una somma di circa 200 miliardi di lire per la sistemazione delle strade che dai comuni sono passate alle provincie. Sistemazione che è in corso e per la quale sono stati già spesi circa settanta miliardi; siamo quindi in linea con gli stanziamenti annuali (lo stanziamento in questione è infatti pluriennale). Però le strade comunali divenute provinciali rappresentano solo una parte del patrimonio stradale delle provincie, esistendo anche quelle strade che sono provinciali dal 1861; ma, mentre buona parte delle strade comunali, passando alle provincie ottengono una nuova sistemazione, le vecchie provinciali, viceversa, non godono di finanziamento dello Stato se non attraverso vie estremamente contorte. L'Italia meridionale, da questo punto di vista, è riuscita ad ottenere qualcosa per mezzo della Cassa per il Mezzogiorno, ma l'Italia settentrionale non è contemplata in nessuna legge.

Da quanto sopra appare chiaro come gli amministratori provinciali, mentre si trovano in possesso degli strumenti più idonei per sistemare gli ultimi arrivati — cioè le strade già comunali — manchino degli strumenti finanziari e legislativi che permettano loro di sistemare quelle che da sempre sono strade provinciali.

Ora, la scelta dell'ordine di priorità deve essere, a mio avviso, lasciata alle provincie, poichè solo le locali Amministrazioni possono essere in grado di discriminare con competenza le esigenze più pressanti. E, infatti, il disegno di legge stabilisce che, fermo restando che i primi duecento miliardi di lire sono interamente devoluti alla sistemazione delle strade già comunali passate alle provincie, i 176 miliardi aggiuntivi previsti dalla così detta legge Amigoni siano distribuiti nell'ambito di tutto il patrimonio provinciale; cosa questa che, pur non escludendo affatto la possibilità, per l'Amministrazione provinciale, di dare la preferenza ad una strada ex comunale, lascia la possi-

bilità di favorire, quando è il caso, anche una strada da sempre provinciale. La scelta sarà infatti effettuata dal Consiglio provinciale, con piena autonomia di decisione.

Ricordo che, quando fu votata la legge Amigoni, il problema venne centrato e si pensò di risolverlo attraverso un'erogazione che il Ministero avrebbe effettuato anno per anno. Ma la cifra messa a disposizione per questo scopo non superava i tre miliardi di lire, il che avrebbe significato un'assegnazione di 30 milioni per provincia, In questo caso, è sempre preferibile dare materiale per la sistemazione delle strade comunali e provinciali, poichè almeno, ai finanziamenti concessi, si aggiunge la mano d'opera locale.

Del resto, nella legge in questione erano indicate percentuali. Ho dovuto quindi condurre degli accertamenti dai quali è risultato che erano disponibili tre miliardi di lire, i quali diverranno sei l'anno venturo e quindici tra cinque anni. Ma, nel frattempo, non ci si può illudere di affrontare in questo modo la sistemazione delle strade che erano provinciali dall'inizio. Se lo avessimo fatto avremmo creato una situazione molto difficile, poichè queste strade hanno ancora la vecchia struttura del 1861 o del 1910.

C R O L L A L A N Z A . Questo, però, in poche provincie. La maggior parte, infatti, ha già sistemato egregiamente le sue strade.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Come dicevo, nel caso che le provincie preferiscano continuare a devolvere tutti gli stanziamenti alle strade nuove, esse potranno benissimo farlo. Quindi noi concediamo una piena autonomia.

Quanto all'osservazione del collega Crollalanza, essa è forse valida per Bari; ma altrove la situazione è ben diversa.

C R O L L A L A N Z A . Il problema maggiore è rappresentato proprio dalle strade già comunali, le quali erano in pessime condizioni. Comunque, il criterio adottato dall'onorevole Ministro mi sembra saggio, poichè lascia alle Amministrazioni provinciali la possibilità di impiegare i fondi come ritengono più opportuno.

S A C C H E T T I . Si tratta effettivamente di un criterio saggio ed opportuno. Siccome, però, si opererebbe sempre sulla base dei 170 miliardi di lire aggiuntivi sarebbe stato più opportuno, oggi avere dei conti esatti per esaminare la possibilità di aumentare tale cifra. Invece il provvedimento non fa che concedere una facoltà alle Amministrazioni provinciali; facoltà senza dubbio preziosa... ma la somma a disposizione rimane quella che era.

R E S T A G N O . Il concedere agli amministratori provinciali la possibilità di discernere e di valutare in base ad un medesimo criterio tra le strade già comunali e quelle da sempre provinciali mi sembra rappresenti la migliore soluzione del problema. La situazione certamente migliorerà, anche se mancheranno i danari...

Circa i pareri discordi sull'operato delle provincie, debbo dire che, mentre in alcune si è fatto molto, altre sono invece assai indietro. Mi permetterei, a questo proposito, di chiedere all'onorevole Ministro qualche dato statistico in merito alle realizzazioni effettuate in questi anni, nonchè al numero di strade già sistemate e da sistemare, poichè un esame di questi dati potrebbe essere molto utile ai fini di ulteriori provvidenze.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Mi farò premura di farle pervenire i dati da lei richiesti.

B U I Z Z A . Mi sorge il dubbio che il dedicare i 170 miliardi di lire anche alle strade provinciali possa andare a discapito di quelle comunali passate alle provincie.

S U L L O , *Ministro dei lavori pubblici.* Come ho già detto, le amministrazioni provinciali potranno decidere in piena autonomia. Del resto, questo permette anche di considerare l'altro caso, quello di strade comunali importanti che, non essendo ancora divenute provinciali, oggi non sarebbero finanziabili. Per tali strade, con il provvedi-

mento in esame la situazione cambia, poichè in esso è previsto anche il finanziamento di strade comunali che saranno classificate provinciali successivamente e che attualmente non sono incluse nei piani di cui all'articolo 16 della legge 12 febbraio 1958, n. 126.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

In deroga all'articolo 6 della legge 21 aprile 1962, n. 181, il Ministero dei lavori pubblici, nel limite della spesa autorizzata con detto articolo 6 e successive modificazioni, è autorizzato a concedere alle Amministrazioni provinciali contributi fino all'80 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la sistemazione generale (ivi compresa la rettifica e l'ammodernamento) anche delle strade già classificate provinciali prima dell'entrata in vigore della legge 12 febbraio 1958, n. 126, e delle strade che saranno classificate provinciali successivamente e che non sono incluse nei piani di cui all'articolo 16 della stessa legge.

A tali strade sono estese, in quanto applicabili, le disposizioni delle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1962, n. 181.

(*È approvato*).

Art. 2.

A decorrere dal primo giorno del mese successivo all'entrata in vigore della presente legge, ferme restando in ogni altra parte le disposizioni concernenti la sistemazione di strade provinciali previste dalle leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1862, n. 181, e successive modificazioni, i Provveditori alle opere pubbliche, in attuazione dei piani deliberati dal Ministero, approvano i progetti d'importo non superiore a lire 200.000.000 e concedono il contributo stabilito, assumendo l'impegno relativo.

Ai Provveditori alle opere pubbliche sono demandate le attribuzioni spettanti al Ministero dei lavori pubblici dalle citate leggi 12 febbraio 1958, n. 126, e 21 aprile 1962, n. 181, nonchè dal decreto del Presidente della repubblica 30 giugno 1955, n. 1534, in materia di gestione e di vigilanza sulla progettazione, sull'appalto e sull'esecuzione dei lavori di cui al presente articolo.

I fondi necessari per la concessione dei contributi di cui al presente articolo sono iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio conseguenti al riparto dei fondi stessi tra gli organi decentrati da effettuarsi dal Ministro per i lavori pubblici.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di contributi straordinari per la gestione degli acquedotti della Lucania » (2339)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Concessione a favore dell'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese di contributi straordinari per la gestione degli acquedotti della Lucania », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico che, sul disegno di legge in esame, la Commissione finanze e tesoro ha dichiarato di non avere nulla da osservare per la parte di sua competenza.

G E N C O , *relatore*. Onorevoli colleghi, con legge 28 maggio 1942, n. 664, fu disposto il passaggio all'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese della gestione dei tre acquedotti lucani di Agri, Basento e Caramo-

la, e fu stanziato un contributo di lire 12 milioni, diviso in cinque esercizi; inoltre venne stanziata la somma di lire 93 milioni, ripartita in dieci esercizi, per le opere di consolidamento, completamento e ripristino degli acquedotti stessi. Dopo pochi mesi, con la legge 28 settembre 1942, n. 1140, i suddetti contributi furono però inspiegabilmente ridotti fino ad ammontare, complessivamente, a lire 40 milioni.

Naturalmente, per il secondo quinquennio della gestione degli acquedotti lucani non si provvide; senonchè, nel 1952 con la legge n. 46, dell'8 gennaio, veniva stanziato un contributo straordinario di lire 260 milioni da corrispondersi all'Acquedotto pugliese per il periodo 1° luglio 1948 - 30 giugno 1951. Per l'esercizio 1951-1952 veniva poi concesso un ulteriore contributo di lire 100 milioni, con il quale si esauriva l'intervento decennale previsto dalla citata legge del 1942.

I suddetti interventi, però, non furono sufficienti. Chi conosce le zone, sa che si trattra di terreni argillosi e franosi, e quindi soggetti a continui danni alle condutture. Qualche anno fa, a seguito delle piogge, una condotta si spostò addirittura di 600 metri, e si dovette costruirne una nuova.

Naturalmente il Ministero dei lavori pubblici ha provveduto con piccoli contributi a tenere in vita la gestione in questione, e l'Ente ha continuato a chiedere l'intervento dello Stato per la copertura del disavanzo degli acquedotti lucani; disavanzo che incideva sulla sua gestione economica, con danno per l'attività da esso svolta. Ora, dal 1956-1957, lo Stato non è più intervenuto per gli acquedotti in parola, ragione per cui fino al 1961 il disavanzo della gestione ha raggiunto la cifra di un miliardo e mezzo.

Bisogna considerare che questi tre acquedotti servono quasi tutta la Basilicata; e questo può dare una idea dell'urgenza del provvedimento in esame, con il quale vengono stanziate lire 1.200.000.000 per coprire le spese che l'Ente autonomo ha dovuto sostenere per la loro gestione nel periodo dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1962; viene inoltre autorizzata la concessione in favore del suddetto ente di un contributo annuo di lire 150.000.000, per gli esercizi dal 1962-63 al 1966-67, per le spese di gestione dei suindicati acquedotti.

Prego pertanto la Commissione di voler concedere la sua approvazione al disegno di legge.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi associo al relatore nell'invitare la Commissione ad approvare il disegno di legge senza alcuna modificazione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È concesso all'Ente autonomo per l'acquedotto pugliese un contributo straordinario, da parte dello Stato, di lire 1 miliardo e 200 milioni nella spesa che l'Ente medesimo ha dovuto sostenere, durante il periodo dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1962, per l'esercizio e la manutenzione ordinaria degli acquedotti dell'Agri, del Basento e del Caramola, nella Lucania.

(*È approvato*).

Art. 2.

È altresì autorizzata la concessione, in favore del suddetto Ente, di un contributo annuo di lire 150.000.000 per gli esercizi dal 1962-63 al 1966-67 per le spese di gestione dei suindicati acquedotti.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'onere di lire 1.200.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1961-62 si farà fronte con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette derivanti dalla variazione di bilancio dell'esercizio medesimo, ed a quello di lire 150.000.000 a carico della gestione 1962-63 con aliquota dei maggiori proventi relativi alla legge 22 agosto 1962, n. 1283, concer-

nente ritocchi alla tariffa delle tasse di bollo sui documenti di trasporto.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Rinvio della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Colleoni ed altri: « Modifica dell'articolo 29 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (2382) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Colleoni, Belotti, Vicentini, Rampa, Galli, Colombo Vittorino, Gitti, Gerbino, Baccelli, Battistini, Sabatini, Pavan, Cengarle, Sartor, Restivo, Corona Giacomo, De Meo, Bianchi Fortunato, Buzzi, Sodano, Repossi, Veronesi, Lombardi Giovanni, Fornale, Valsecchi, Franceschini, Marenghi, Monte, Pucci Ernesto, Toros, Giglia, Spadola, Degli Occhi, Franzo, Azimonti e Zugno: « Modifica dell'articolo 29 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 », già approvato dalla Camera dei deputati.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei pregare gli onorevoli senatori di acconsentire ad un breve rinvio della discussione del disegno di legge, dovendosi acquisire i dati necessari per renderci conto della possibilità di transito sulle strade delle macchine agricole, al di sopra di determinati limiti di peso.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, aderendo alla richiesta dell'onorevole Sottosegretario di Stato, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

(*La seduta, sospesa alle ore 12,30, è ripresa alle ore 16,30*).

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 6.600.000.000 per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia » (2390)

P R E S I D E N T E . A seguito di quanto stabilito questa mattina in ordine al disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 6.600.000.000 per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia », di cui abbiamo approvato tutti gli articoli, dovremmo ora passare alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

G A I A N I . Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Ministro e l'accoglimento degli emendamenti migliorativi da me proposti al testo del provvedimento, l'atteggiamento del Gruppo comunista nei confronti di questo disegno di legge è mutato.

Conserviamo, tuttavia, alcune riserve derivanti dal fatto che non è stata accettata l'impostazione generale da noi auspicata di veder collocato questo breve tratto idroviario in un piano generale che tenga conto delle varie priorità, in modo da consentire un organico sviluppo della rete idroviaria della Valle padana.

Per questa ragione, non volendo ostacolare l'*iter* del provvedimento, ci asterremo tuttavia dalla sua votazione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta temina alle ore 16,45.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari