

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

LXXII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 GIUGNO 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazione del Presidente:		ALESSANDRINI, <i>Relatore</i>	832, 833, 834 836, 838, 839, 840, 841, 842
PRESIDENTE	825	LOMBARDI GIOVANNI	832, 833, 836, 840
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	832, 833, 834, 835 837, 838, 839, 840, 841, 842
Modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3770).	826	CURTI IVANO	833, 834, 836, 838
PRESIDENTE	826, 827, 828	RIPAMONTI	833, 836, 838, 840, 841
MARTINA MICHELE, <i>Relatore</i>	826	BIAGGI FRANCAANTONIO	833
DI NARDO	827	MARCONI	833
Busetto	827, 829	CIANCA	841
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	828, 829	RICCA	841
CIANCA	829		
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		Sui lavori della Commissione:	
TOGNI GIULIO BRUNO ed altri: Iscrizione dell'idrovia da Milano Nord al Mincio fra le linee navigabili di seconda classe. (3745)	830	RIPAMONTI	842
PRESIDENTE	830, 831	CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	842
ALESSANDRINI, <i>Relatore</i>	830	PRESIDENTE	842
BIAGGI FRANCAANTONIO	831		
Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Votazione segreta:	
LOMBARDI GIOVANNI ed altri: Integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po. (3265)	831, 833, 834	PRESIDENTE	842
PRESIDENTE	837, 838, 841, 842		

La seduta comincia alle 9,50.

CIBOTTO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Partecipano alla seduta, su loro richiesta, senza voto deliberativo, i deputati Roselli e Ricca.

Discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3770).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli, e della Venezia Giulia ».

Il disegno di legge viene al nostro esame dopo essere stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Relatore, onorevole Martina, ha facoltà di riferire.

MARTINA MICHELE, *Relatore*. Il presente disegno di legge apporta delle modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, la cosiddetta legge per Trieste, concernente l'autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia. E precisamente modifica l'articolo 1, al punto *a*), riducendo la spesa per la costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste da 13 miliardi a 10 miliardi e 500 milioni e, al punto *b*), aumentando della stessa cifra — da 6 a 8 miliardi e mezzo — la spesa ammessa al contributo dello Stato ai sensi della legge Romita, 21 marzo 1955, n. 463, per la costruzione dell'autostrada Trieste-Mestre con diramazione Palmanova-Udine.

Con il provvedimento attualmente in discussione, già approvato dal Senato, si consentirà la costruzione dell'autostrada Trieste-Mestre secondo un progetto adeguato alle moderne esigenze del traffico — cioè con due carreggiate con banchina spartitraffico centrale — al posto dell'originario progetto che prevedeva una sola carreggiata a tre corsie, sulla cui pericolosità si è pure espresso il Consiglio d'amministrazione dell'A.N.A.S., sostenendo la necessità di abolire le tre corsie, sia per le autostrade che per le strade di grande comunicazione. Penso superfluo soffermarmi sulla importanza della realizzazione di questa autostrada, che è il necessario completamento della grande arteria autostradale che parte da Torino e arriva oggi soltanto a Mestre. Risulta anche evidente l'opportunità che la grande arteria trasversale Torino-Trieste abbia le stesse caratteristiche tecniche su tutto il percorso: cioè, come già detto, due vie unidirezionali con spartitraffico centrale.

Non dubito pertanto che gli onorevoli colleghi di tutti i gruppi si dichiarino d'accordo con l'impostazione accennata, anche perché la stessa A.N.A.S., contrariamente a quanto a suo tempo approvato, deliberò, in vista del grande sviluppo della motorizzazione e della pericolosità della sezione a tre corsie, di far modificare il progetto approntato dalla concessionaria « Società autovie Venete », che è una società con quasi l'82-83 per cento di capitali in mano ad enti pubblici del Friuli Venezia Giulia.

Da ciò deriva evidentemente un maggior costo dell'opera e la necessità di integrare il contributo statale, mantenendo per altro la stessa percentuale di contributo prevista dalla legge del 1955 per la costruzione dell'autostrada Trieste-Mestre.

Come già detto, il finanziamento di questa autostrada non venne assegnato a suo tempo dalla legge Romita, per mancanza di fondi, e si è avuto poi, con la legge speciale in favore di Trieste del 1958. Con lo storno previsto dal presente disegno di legge di 2 miliardi e mezzo dal finanziamento per il nuovo molo, storno reso possibile per economie realizzate, mentre si consentirà la costruzione di questa importantissima opera, non si pregiudica affatto l'altra, cioè la costruzione del nuovo molo di Trieste prevista dalla stessa legge, in quanto quest'ultima opera verrà egualmente compiutamente eseguita con una somma ridotta rispetto a quella prevista dalla legge. E, per prevenire delle giuste obiezioni che certamente si possono fare, soprattutto per la forte economia realizzata sulla esecuzione del molo di Trieste, economia che si aggira sui quattro miliardi di lire (cioè dai 13 miliardi previsti ai 9 miliardi, che sono stati successivamente preventivati dall'appalto concorso), dirò che questa forte economia è stata realizzata a seguito della gara esperimentata con il sistema dell'appalto concorso, per cui la apposita commissione ha potuto scegliere un progetto con la applicazione di modalità tecniche ed attrezzature speciali, che consentono l'esecuzione dell'opera con una spesa di 9 miliardi, e un risparmio quindi di 4 miliardi.

Trattandosi però di opere marittime, soggette quindi a molti imprevisti, si è giustamente pensato di lasciare a disposizione dell'opera, per questi eventuali imprevisti, un miliardo e 500 milioni.

Cosicché dai 4 miliardi risparmiati, due e mezzo dovrebbero servire al finanziamento dell'autostrada ed uno e mezzo andrebbe lasciato a disposizione dell'Amministrazione

per eventuali imprevisti che sorgessero nel corso dell'esecuzione del nuovo molo del porto di Trieste.

Con l'articolo 2 del presente disegno di legge si è voluto estendere all'autostrada in oggetto i benefici previsti dagli articoli 3, 5, 6, 8, 9, 10 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729, ossia dell'ultima legge sul piano delle autostrade, in quanto la società Autovie Venete si è avvalsa di quanto previsto dall'articolo 24 che dice: « La costruzione e l'esercizio delle autostrade già concesse a norma della legge 21 maggio 1955, n. 463, potranno essere disciplinati a norma della presente legge qualora alla data di entrata in vigore della presente non siano stati ancora iniziati i lavori di costruzione ».

Questo è il caso dell'autostrada Trieste-Mestre che, pur essendo stata già inclusa nella legge Romita del 1955, per mancanza di finanziamenti non è mai stata iniziata. Il Governo pertanto, su richiesta della concessionaria, ha ritenuto opportuno riconoscere questi benefici previsti dalla più recente legge sulle autostrade includendo nel disegno di legge in discussione l'articolo 2.

La costruzione dell'autostrada è una necessità vitale per Trieste ed è fortemente sentita da tutte le autorità locali, nonché dagli operatori economici e dall'opinione pubblica di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia. Lo stesso commissario di Governo della città di Trieste, il quale ha proposto lo storno, ha recentemente confermato l'assoluta urgenza di procedere, con priorità sulle altre opere, alla costruzione dell'autostrada.

Per le ragioni esposte prego vivamente gli onorevoli colleghi di voler dare il loro voto favorevole al presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DI NARDO. Prendo la parola solo per chiedere una delucidazione, essendo mia intenzione dare senz'altro voto favorevole al disegno di legge in oggetto. Se ho ben compreso, il Relatore ha affermato che, per la costruzione del molo, fu preventivata una spesa di 13 miliardi, spesa che, a seguito di appalto, si è ridotta a 9 miliardi.

Pur confessando di non essere in materia un esperto, non posso non esprimere la mia meraviglia di fronte ad una cosa del genere. Mi sembra cioè assurdo che si possa ottenere una simile economia; né mi convince quanto afferma il Relatore e cioè che una tale economia è stata resa possibile in seguito all'appalto concorso. Penso che in via generale, volendo anche prescindere dal caso in oggetto,

bisognerebbe essere più prudenti in questa materia. Secondo me, o il preventivo è stato in buona fede esagerato o l'esecuzione dei lavori non è secondo la tecnica dovuta. Desidererei una risposta a questi miei interrogativi.

BUSETTO. Vorrei chiedere all'onorevole Relatore e all'onorevole Sottosegretario se la questione sollevata dall'onorevole Di Nardo a proposito di quanto previsto dal paragrafo contrassegnato con la lettera *a*) dell'articolo 1, e cioè « costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste per lire 10 miliardi e 500 milioni », si riferisce alla famosa questione, della quale parlarono anche i giornali, dell'appalto alla Ditta Cidonio, per il quale ci furono delle serie contestazioni e ricorsi al Consiglio di Stato. Io sollevai la questione in sede di relazione di minoranza al bilancio del Ministero dei lavori pubblici dello scorso anno, e devo dire che il Ministro dei lavori pubblici del tempo non diede nessuna risposta in proposito. Io ricordo che *Il giorno* e altri giornali si occuparono della cosa, e credo che l'onorevole Di Nardo si riferisca proprio a questo.

Devo poi sollevare un'altra questione. Qui ci troviamo di fronte a una legge speciale, che prevede un certo indirizzo di spesa pubblica, con l'impegno di un certo numero di miliardi per opere straordinarie nella regione Trieste-Friuli-Venezia Giulia. Per principio noi siamo contrari a queste leggi speciali, perché riteniamo che Trieste, la Venezia Giulia, il Friuli e le altre regioni siano l'Italia e quindi che queste spese dovrebbero essere comprese nella programmazione economica, nella quale programmazione le opere di infrastruttura hanno il loro peso con visione di carattere nazionale o almeno regionale.

Però, ci rendiamo conto che questa è modificazione di una legge già esistente, del 1958, e su questo punto non abbiamo osservazioni da fare. E precisamente non abbiamo osservazioni da fare per quanto riguarda tutta la parte delle concessioni di contributi previsti fino alla lettera *d*), cioè il nuovo molo nel porto di Trieste, il potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio e l'ampliamento della stazione ferroviaria Campo Marzio, la costruzione di una nuova linea di circonvallazione e di un nuovo tratto tra San Giovanni al Natisone e Redipuglia, e la sistemazione della statale n. 13. Abbiamo invece da fare tutte le nostre riserve, già a suo tempo fatte, per quanto riguarda il problema dell'autostrada. Qui non c'è bisogno di ripetere le considerazioni che noi facem-

mo in occasione della discussione del disegno di legge relativo al piano autostradale, diventato legge dello Stato n. 729 del 24 luglio 1961.

In conseguenza, mentre noi daremmo il nostro voto favorevole a tutta la prima parte che va sino alla lettera d) dell'articolo 1, daremmo invece il nostro voto contrario all'ultima parte che riguarda il finanziamento dell'autostrada, per la posizione che il nostro gruppo ha assunto a suo tempo, e che, per convinzione e coerenza, mantiene.

Comunque, la posizione del nostro gruppo, per le ragioni che ho espresse, sarà di astensione su tutto il disegno di legge, tenendo conto della contraddittorietà delle questioni che sono sottoposte al nostro esame.

PRESIDENTE. Siamo per ora in sede di discussione generale. Considero la sua, onorevole Busetto, come una dichiarazione di voto anticipata.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiarazione chiusa la discussione generale.

Do la parola all'onorevole Sottosegretario che desidera rispondere in merito ai chiarimenti che sono stati richiesti.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Di Nardo ha chiesto spiegazioni sullo sbalzo di valore che si sarebbe verificato fra preventivo e i risultati dell'appalto concorso per la costruzione del molo del porto. Anche l'onorevole Busetto ha chiesto informazioni sull'esito dell'appalto concorso, riferendosi a dei ricorsi avvenuti in seguito all'assunzione dei lavori da parte dell'impresa Cidonio.

Posso dare questi chiarimenti. Il Commissario generale del Governo per il territorio di Trieste nel gennaio 1958 predispose un piano di provvidenze per la ripresa economica del territorio di Trieste, e fra queste provvidenze si pensò di migliorare le vie di accesso marittime e terrestri al territorio stesso. E in questo ordine di idee si incluse, fra queste provvidenze, anche la costruzione di un nuovo molo, per la spesa preventivata in 13 miliardi. Il piano venne trasmesso alla Presidenza del Consiglio, e di qui fu distribuito ai vari Ministeri per le assegnazioni di competenza. Evidentemente il Ministero dei lavori pubblici dette incarico all'ingegnere capo del genio civile di Trieste di fare gli accertamenti del caso, cioè di predisporre un progetto di massima nella costruzione di questo molo, quale base di un appalto concorso che si sarebbe indetto in fase successiva. E nel dicembre 1958 l'ufficio del genio civile presentò appunto il progetto di massima, il qua-

le dal punto di vista tecnico seguiva le vecchie norme con le quali furono costruiti gli altri moli nel porto di Trieste. Il progetto di base prevedeva 12 miliardi e 300 milioni di lavori, ivi comprese le forniture e il corredo necessari, come opere di scalo, anelli, bitte ecc. Con la restante disponibilità di 700 milioni rispetto ai 13 miliardi si sarebbe potuto far fronte solo in parte alle spese di collegamento e di arredamento ferroviario, di sistemazione stradale degli accessi ed di altre opere sussidiarie del genere. In conformità ai pareri espressi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato, in data 5 maggio venne bandito l'appalto concorso, invitando allo stesso 28 imprese particolarmente idonee e attrezzate per lavori del genere. Furono presentati da undici imprese trentacinque progetti prospettanti, sia la soluzione base richiesta dall'Amministrazione, sia soluzioni che le imprese ritenevano di poter suggerire. La Commissione all'uopo nominata per l'esame e il giudizio sui progetti presentati dalle singole imprese con la relazione del 2 dicembre 1959 — relazione composta di ben 285 pagine, come risulta dagli atti — ebbe ad esprimere all'unanimità il giudizio che dovesse prescegliersi il progetto presentato dall'impresa Cidonio, che comportava una spesa di 8 miliardi e 870 milioni. Il progetto prescelto, a differenza di quello predisposto dall'Amministrazione, prevedeva la costruzione del molo mediante un pontile a giorno su piloni di cemento armato, a grande sezione, cavi, affondati a grande profondità con l'impiego di uno speciale mezzo meccanico, che, oltre a garantire un affondamento a perfetta regola d'arte, riduce notevolmente la spesa. Inoltre, l'originalità del progetto sta nel fatto che esso prevede, invece dei pali pieni, i pali cavi a grande diametro. In tal modo, su questa voce è stato possibile realizzare una sensibile economia sul progetto dell'Amministrazione.

L'economia pertanto di 4 miliardi tra la somma stanziata dalla legge e quella prevista dal progetto è dovuta all'originarietà del progetto ed al progresso raggiunto dalla tecnica nel campo delle costruzioni in cemento armato. Circa le opere di costruzione del nuovo molo, deve essere tenuto presente anche che — in base al contratto stipulato con l'impresa Cidonio, regolarmente approvato con provvedimento amministrativo e registrato dalla Corte dei conti — a seguito di un ricorso presentato da un'altra impresa concorrente, il Consiglio di Stato ha disposto l'annullamento della gara d'asta e pertanto l'ammini-

strazione dei lavori pubblici, con suo decreto, ha dovuto provvedere all'annullamento dell'aggiudicazione e del decreto di approvazione del contratto di appalto.

CIANCA. Chi ha fatto il ricorso?

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Credo una certa ditta Farsura. Comunque, l'Amministrazione dei lavori pubblici, di fronte ad una situazione del genere, ha cercato logicamente di ottenere le migliori condizioni per poter realizzare quest'opera pubblica di grande necessità per il porto di Trieste. Si è fatta quindi mediatrice — *a posteriori*, se è possibile questa espressione — tra l'impresa ricorrente e l'aggiudicataria facendo loro raggiungere un accordo. In questi giorni l'impresa Cidonio, potrà, quindi, riprendere i lavori già iniziati a suo tempo, senza danno finanziario per l'Amministrazione e senza ulteriore ritardo nella realizzazione dell'opera.

BUSETTO. Cosa è costata all'Amministrazione questo accordo?

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Avendo l'Amministrazione dei lavori pubblici già affidato i lavori alla impresa Cidonio, se si fosse rescisso il contratto, si sarebbe avuta una penalità sfiorante il miliardo con l'inevitabile ritardo nella esecuzione dell'opera. Le due imprese invece si sono accordate nel senso che la Cidonio ha rinunciato a tutti i diritti che la contabilità generale dello Stato prevede in queste occasioni e la Farsura si è ritenuta soddisfatta di questa soluzione. Non posso dire di più perché non ho altri elementi a mia disposizione, ma penso, oltretutto, che ci allontaneremo dal problema al nostro esame. L'accordo comunque risale a molti mesi fa.

BUSETTO. Poiché ricordo perfettamente i termini della questione, pur riconoscendo che essa non va imputata alla sua gestione, ma a quella dell'onorevole Togni, mi permetto di dirle che non mi sento affatto tranquillizzato dalla sua risposta. Trovo per lo meno strano che la ditta Farsura, la quale ha ricorso e ha ottenuto l'annullamento dell'appalto-concorso da parte del Consiglio di Stato si sia adattata a questa situazione senza guadagnarci nulla. Le preannuncio, onorevole Ceccherini, che la sua risposta mi dà lo spunto alla presentazione di una interrogazione in proposito, anche perché da informazioni in mio possesso risulta che, prescindendo dal ritardo nell'esecuzione dei lavori, la questione in oggetto è costata qualcosa all'Amministrazione dello Stato. Le ripeto, comunque, che lei è fuori causa.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

«L'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, che autorizza la spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia, è così modificato:

«In aggiunta alle opere che le Amministrazioni statali interessate finanzieranno a carico degli stanziamenti dei loro stati di previsione, è autorizzata la spesa di 45 miliardi per provvedere, a cura delle Amministrazioni stesse, all'esecuzione delle opere e alla concessione dei contributi appresso indicati:

a) costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste: lire 10 miliardi e 500 milioni;

b) potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio ed ampliamento della stazione ferroviaria Trieste Campo Marzio: lire 10 miliardi;

c) costruzione di una nuova linea di circoscrizione collegante la stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste Centrale e Trieste Aquilina, nonché costruzione di un nuovo tratto tra S. Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio: lire 10 miliardi;

d) sistemazione della strada statale numero 13 (Pontebbana): lire 6 miliardi;

e) contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine: lire 8 miliardi e 500 milioni.

Agli effetti dell'articolo 3 del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato con legge 2 gennaio 1952, n. 41, il tratto della strada statale n. 202 «Triestina», che sarà determinato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sarà considerato, anche ai fini dell'esercizio, parte integrante dell'autostrada di cui alla lettera e)».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

«Alla concessione per la costruzione e per l'esercizio dell'autostrada Trieste-Monfalcone Mestre con diramazione Palmanova-Udine si applicano gli articoli 3, 5, 6, 8, 9, 10 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

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

Lo pongo in votazione. .

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine seduta.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Togni Giulio Bruno ed altri: Iscrizione dell'idrovia da Milano nord al Mincio fra le linee navigabili di seconda classe (3745).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Togni Giulio Bruno, Bellotti, Roselli, Lombardi Giovanni, Alessandrini, Baroni, Ripamonti, Prearo, Perdonà, Canestrari, Casati, Zugno, Montini, Gitti, Helfer, Piccoli, Biaggi Nullo, Colleoni, Scaglia, Rampa, Vicentini, Pedini: « Iscrizione dell'idrovia da Milano Nord al Mincio fra le linee navigabili di seconda classe ».

Il Relatore, onorevole Alessandrini, ha facoltà di riferire su questa proposta di legge.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nella discussione della proposta di legge, integrazioni e modificazioni della legge 27 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Cremona-Milano-Po è emersa anche l'utilità di procedere alla iscrizione della progettata idrovia dal Ticino per Milano nord al Mincio fra le linee navigabili di seconda classe. Se il canale Milano-Cremona-Po è rivolto a permettere la industrializzazione di zone prevalentemente agricole, spesso ad economia depressa, favorendo i trasporti di massa a tariffa ridotta, il progetto del canale Ticino-Milano nord-Mincio tende a fornire alle zone prealpine possibilità economiche di trasporto per le merci, specialmente quelle povere, mettendole in condizioni competitive con gli altri paesi del mercato comune.

Il canale interessa direttamente le province di Brescia, Milano, Bergamo e Mantova, che sono attraversate o toccate dal canale, e province che vengono raggiunte da vari collegamenti, come quelle di Como, Varese, Sondrio, Trento e Verona. Indiscutibilmente il canale verrebbe ad articolare una rete di vie navigabili della Valle Padana, quale elemento importantissimo per la realizzazione di un vero e proprio sistema idroviario. Il canale prevede un tronco principale Milano

nord-Mincio di circa 124 chilometri e collegamenti con i grandi laghi lombardi e con il lago di Garda con la idrovia lago di Garda-Laghi di Mantova classificata fin dal 1911 e con la linea Verona-Mincio, che è stata riconosciuta già come via navigabile di seconda classe con decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536. L'articolazione di questo canale partendo dall'asse Milano nord-Mincio si estenderebbe al Lago Maggiore con un percorso da un lato di circa 80 chilometri e una penetrazione di altri 66, e raggiungerebbe Mantova da Pozzolo, stazione terminale sul Mincio, con 20 chilometri di canale. Superata Mantova si raggiunge la foce del Mincio con 28 chilometri di percorso per continuare verso il mare via Tartaro-Canalbianco-Po di Levante per 120 chilometri, compiendo in sostanza il percorso previsto anche per i natanti dell'altro canale. Meritevole di particolare attenzione è il programma di allacciamento con i laghi subalpini. Con quello di Como per mezzo di un canale di 32 chilometri, che permetterebbe una penetrazione nel lago di Como di 42 chilometri, di modo che complessivamente si potrebbe risalire per via d'acqua al nord per 74 chilometri; l'allacciamento al Lago d'Iseo con un percorso di 17 chilometri in canale e una penetrazione di 27 chilometri; ed infine l'allacciamento, al quale ho fatto cenno, con il lago di Garda, tramite un canale, di 21 chilometri, che permette una penetrazione nel lago di 51 chilometri.

Questi sono i termini programmatici della grande idrovia articolata Ticino-Milano nord-Mincio. Però, per passare da una fase di pura discussione programmatica ad una prospettiva di concreta realizzazione, è necessario un fatto fondamentale, ossia la classificazione della nuova via d'acqua a norma dell'articolo 2 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, classificazione che non comporta nessun onere finanziario. Si tratta semplicemente di riconoscere, come del resto ha riconosciuto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che l'arteria progettata ha le caratteristiche di linea navigabile di seconda categoria, perché mette capo a porti marittimi o parificati e serve al traffico delle merci per un esteso territorio. Non credo sia necessario dare molti dati sulla importanza che l'idrovia riveste per i traffici della zona industriale pedemontana. I calcoli fatti dai tecnici mettono in rilievo che potrà servire al trasporto di circa 14 milioni di tonnellate annue di merci, servendo un numero notevole

di province. Da quanto esposto risulta che la realizzazione della grandiosa opera è auspicabile e sarebbe utile nell'interesse dell'economia del paese, che potesse essere attuata con sollecitudine. Ma, il primo atto da compiere, è quello di classificare l'idrovia a norma del testo unico richiamato, fra le vie navigabili di seconda categoria. Vi sono molte linee navigabili di seconda categoria regolarmente classificate che attendono il finanziamento per la loro realizzazione. La classificazione, ripeto, non determina per sé stessa, nessun impegno finanziario diretto per lo Stato e pertanto credo che sia cosa buona approvare questa proposta di legge anche per incoraggiare coloro che si sono assunti il carico di una programmazione così importante e così coraggiosa.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Io non posso che associarmi a questa proposta di legge, che è l'inizio di una attività in campo di realizzazioni per la navigazione interna che è stata auspicata da me già molti anni or sono.

Vorrei solo domandare se la formulazione dell'articolo unico è rispondente ai fini che ci proponiamo. Mi pare che la formulazione sia così generica e vaga da non essere forse sufficiente. Credo che forse converrebbe precisare meglio quella espressione « e collegamenti coi laghi e con Verona »: parlando genericamente di laghi, si è portati a far riferimento a tutti i laghi, esclusi quelli non raggiungibili; da qui l'opportunità di indicare quali i laghi a cui ci si riferisce, ossia i laghi d'Iseo e di Como.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Biaggi Francantonio di formulare e presentare un emendamento che precisi il suo pensiero.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Secondo le intese intercorse, rinvio l'esame dell'articolo unico a dopo la conclusione della discussione e l'approvazione della proposta di legge n. 3265, d'iniziativa dei deputati Lombardi Giovanni ed altri; relativa al canale navigabile Milano-Cremona-Po.

Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Lombardi Giovanni ed altri: Integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po (3265).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Lombardi Gio-

vanni, Ripamonti, Aldisio Salvatore, Patrini, Zanibelli, Alessandrini, Bertè, Bianchi Fortunato, Buttè, Colombo Vittorino, Ferrari Giovanni, Gennai Tonietti Erisia, Migliori, Origlia, Sangalli, Aimi, Andreucci, Babbi, Bartole, Bersani, Buzzi, Carra, Gorrieri Ermanno, Mattarelli Gino, Marconi, Armani, Cibotto, Del Bo, Gagliardi, Lombardi Ruggero, Martina Michele, Romanato, Schiratti e Galli: « Integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po ».

Ricordo che la discussione generale su questa proposta di legge è stata esaurita nelle precedenti sedute del 13 e 15 dicembre 1961 e del 23 maggio 1962.

Pertanto dobbiamo passare all'esame degli articoli della proposta di legge.

Do lettura dell'articolo 1 e, non essendovi osservazioni o emendamenti, lo pongo in votazione:

« Il Consorzio del canale Milano-Cremona-Po, istituito con la legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione delle opere di navigazione interna del canale Milano-Cremona-Po e dei porti di Milano e di Cremona, provvede anche alla costruzione di porti, scali e banchine nelle località attraversate dal canale ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

« L'articolo 2 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è sostituito dal seguente:

« Sono organi del Consorzio:

- 1°) il Consiglio di amministrazione;
- 2°) il presidente ed il vice presidente;
- 3°) il Collegio dei revisori.

Il Consiglio di amministrazione è costituito da nove membri e precisamente:

- a) da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici;
- b) da un rappresentante del Ministero del tesoro;
- c) da un rappresentante del Ministero dei trasporti;
- d) da due rappresentanti della provincia di Milano;
- e) da due rappresentanti del comune di Milano;
- f) da un rappresentante della provincia di Cremona;
- g) da un rappresentante del comune di Cremona.

I rappresentanti dei Ministeri sono nominati con decreto ministeriale, quelli dei comuni e delle province sono nominati con deliberazione dei rispettivi Consigli.

Tutti i membri di cui sopra durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Il presidente ed il vice presidente sono nominati dal Consiglio di amministrazione nel proprio seno.

Il presidente rappresenta il Consorzio ed esegue le deliberazioni del Consiglio di amministrazione, con facoltà di assumerne tutti i poteri in caso di urgenza e salvo ratifica da parte del Consiglio medesimo.

Il vice presidente sostituisce il presidente nel caso di assenza o di impedimento.

Il Collegio dei revisori è composto di tre membri e precisamente di un rappresentante del Ministero del tesoro, di un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, nominati con decreti ministeriali, e di un rappresentante degli Enti locali di Milano e di Cremona, nominato d'accordo dalle rispettive Amministrazioni dei comuni e delle provincie.

Il rappresentante del Ministero del tesoro ha la funzione di presidente del Collegio.

Anche i membri del Collegio dei revisori durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

I rappresentanti ministeriali sono scelti fra funzionari in attività di servizio e saranno sostituiti nel caso di cessazione dal servizio.

Il Consorzio ha un segretario generale che ha veste di pubblico ufficiale e come tale assiste alle adunanze e ne redige i verbali, roga i contratti di competenza del Consorzio, custodisce gli atti del medesimo e ha poteri di certificazione in merito ad essi ».

Al secondo comma sono stati proposti i seguenti emendamenti:

« Sostituire le lettere d), e), f) e g) con la seguente altra:

« d) da tre rappresentanti di ciascuno dei consigli provinciali e dei consigli comunali di Milano e di Cremona dei quali, per ognuno dei consigli provinciali e comunali, uno deve essere prescelto dalla minoranza ».

BUSETTO, AMENDOLA PIETRO, DE PASQUALE, CIANCA, CAVAZZINI, BECCASTRINI, ARENELLA, MISEFARI, ANGIOLINI GIUSEPPE, BOTTONELLI, GIORGI.

« Aggiungere dopo la lettera c) la seguente altra:

« c) da un rappresentante del Ministero delle finanze ».

ALESSANDRINI, *Relatore*.

« Sostituire, alla lettera f), le parole: da un rappresentante, con le altre: da due rappresentanti ».

DE MICHELI VITTURI.

« Sostituire, alla lettera g), le parole: da un rappresentante, con le altre: da due rappresentanti ».

DE MICHELI VITTURI.

Al terzo comma, il Relatore propone di aggiungere il seguente periodo:

« Nella rappresentanza di ciascun ente locale verrà compreso un membro di minoranza ».

All'ultimo comma, sempre il Relatore, propone di sostituire, alla prima riga, la parola: « ha », con le altre: « è assistito da », e, alla seconda riga, la parola: « assiste », con l'altra: « partecipa ».

ALESSANDRINI, *Relatore*. Propongo che il Consiglio di amministrazione sia integrato da un rappresentante del Ministero delle finanze, perché non bisogna dimenticare che vi è da parte dello Stato, un apporto patrimoniale notevole (costituito dai beni degli enti portuali padani) e che il canale è demaniale. Dovrebbe dunque esservi un rappresentante del Ministero delle finanze in virtù di questo interesse specifico che il Ministero delle finanze ha nella attuazione del canale navigabile Milano-Cremona.

LOMBARDI GIOVANNI. Approvo l'emendamento, perché è un'opera dello Stato, classificata nel demanio statale. Vi è quindi l'interesse del Ministero delle finanze.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritengo che l'emendamento debba essere accolto. Il collegamento fra il Ministero delle finanze e un consorzio di questa natura sarà sempre una cosa utile, non solo per la questione della proprietà demaniale, ma anche per tutte le questioni di natura finanziaria e fiscale che potranno sorgere. Esprimo quindi parere favorevole all'emendamento Alessandrini per l'inserimento di un rappresentante del Ministero delle finanze.

BUSETTO. Mi sembra che il mio emendamento sia chiarissimo. Noi vogliamo, da una parte, porre i rappresentanti degli enti locali di Cremona sullo stesso piano di quelli degli enti locali di Milano, perché riteniamo che la denominazione stessa del canale e la sua composizione lo richiedano, in modo che non si debbano vedere i rappresentanti di Cremona

in condizioni di inferiorità rispetto a quelli di Milano.

Inoltre il nostro emendamento, che mi pare incontri il favore anche dei rappresentanti della democrazia cristiana, tende a introdurre nel Consiglio d'amministrazione del consorzio anche i rappresentanti delle minoranze degli enti locali. Riteniamo che sia un fatto di democrazia, che migliora oltretutto il sistema di controllo sull'attività e sulle spese.

CURTI IVANO. Noi appoggiamo l'emendamento. È necessario fare in modo che il diritto delle minoranze sia salvato sempre in modo molto chiaro nei consigli di amministrazione.

RIPAMONTI. Sono d'accordo sulla prima parte, relativa alla parità numerica fra rappresentanti di Milano e di Cremona.

Dissentito invece sulla seconda parte, relativa ad una esplicita e tassativa indicazione nella legge che, dei rappresentanti degli enti, uno deve essere designato dalla minoranza. Devo ricordare che nella città di Milano avviene sempre una ripartizione democratica degli incarichi e delle rappresentanze, con pieno riconoscimento della partecipazione della minoranza. Si arriva a questo per volontà autonoma democratica, ma non si può arrivare a che la legge imponga agli enti locali degli obblighi in questo senso.

PRESIDENTE. Ma non tutti i comuni sono come Milano!

BUSETTO. Non dubito che il comune e la provincia di Milano sono attualmente molto democratici, ma, almeno in linea teorica, la situazione un domani potrebbe cambiare e cambiare anche il sistema.

RIPAMONTI. Sotto il profilo tecnico vorrei poi osservare che il Consiglio di amministrazione, con l'aumento da tre a quattro del numero dei rappresentanti dei Ministeri, arriva, in totale, ad un numero pari, mentre è necessario che esso sia dispari.

Vorrei, infine, pregare la Commissione di non rendere troppo ampia la composizione del Consiglio di amministrazione, per evitare di rendere inoperante proprio l'organo direttivo del consorzio.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Trattandosi di un ente pubblico, è giusto che vi sia una rappresentanza della minoranza. In una società privata è la maggioranza che comanda, e non ci sarebbe bisogno di complicare le cose con la presenza della minoranza. Ma qui si tratta di un ente pubblico.

Mi sembra, però, che tre rappresentanti per ognuno degli enti pubblici di Milano e

di Cremona aumentino effettivamente troppo il numero dei membri del Consiglio d'amministrazione. Io sarei più favorevole alla soluzione dei due rappresentanti per ognuno di questi enti, così come è stata proposta dall'onorevole De Micheli Vitturi. Tanto più che il Consiglio è integrato anche da altri membri che sono i rappresentanti dei Ministeri, e quindi non è che la minoranza si trovi in condizioni di inferiorità rispetto alla maggioranza, in quanto poi vi è tutta una serie di rappresentanti che sono al di sopra di questo eventuale disaccordo fra i due gruppi.

MARCONI. Sulla sostanza sono d'accordo che sia bene che sia rappresentata anche la minoranza. Ma mi pare che, dal punto di vista giuridico, il concetto di minoranza non sia possibile inserirlo nella legge, perché giuridicamente è il consiglio comunale o provinciale che delibera e nomina i rappresentanti. Dividerli in maggioranza e minoranza mi sembra un concetto giuridicamente non possibile. Sono però un profano in materia, e quindi mi affido ai giuristi che hanno competenza specifica.

LOMBARDI GIOVANNI. Su questa famosa questione delle minoranze, io personalmente sono d'accordo che la minoranza debba essere presente. E questo per tante ragioni. Circa l'opportunità di inserire questo obbligo in una legge, ricordo che già la legge comunale e provinciale per la commissione dei tributi prevede espressamente la minoranza.

BUSETTO. Inoltre vi è il precedente della legge sull'acquisizione delle aree fabbricabili, che prevede la minoranza nella composizione della commissione.

LOMBARDI GIOVANNI. E mi sembra che anche in un'altra legge, quella elettorale, sia contemplato un voto limitato.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Certamente vi sono delle leggi, anche se non ricordo in questo momento quali, che prevedono nella loro formulazione una rappresentanza della minoranza.

CURTI IVANO. Se si vuole salvaguardare la minoranza occorre che la indicazione dei membri sia fatta in modo tale che la si salvaguardi davvero. L'emendamento dell'onorevole Busetto, designando tre componenti, penso soddisfi questa esigenza.

RIPAMONTI. Secondo me bisogna aumentare a tre il numero dei rappresentanti, ma senza fare specifico riferimento alla minoranza. Basterebbe dire: « I rappresentanti degli enti locali sono eletti con voto limitato ».

ALESSANDRINI, *Relatore*. Non ho difficoltà ad accettare che il numero dei rappresentanti degli enti locali sia elevato a tre per ogni ente e sono anche favorevole alla precettazione della rappresentanza della minoranza. Però, per quanto concerne la forma, ritengo che sia opportuno che quest'ultima norma costituisca un periodo a se stante; in altre parole, sono dell'avviso che il comma sostitutivo dell'onorevole Busetto debba terminare con le parole: « Consigli comunali di Milano e di Cremona », e che l'affermazione esplicita della rappresentanza della minoranza in consiglio, si abbia con l'approvazione del mio emendamento aggiuntivo al terzo comma del seguente tenore: « nella rappresentanza di ciascun ente locale verrà compreso un membro di minoranza ».

CURTI IVANO. Sono d'accordo.

BUSETTO. Anche io.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Con gli emendamenti proposti, il numero dei membri del Consiglio di amministrazione risulta pari. Ritengo quindi opportuno aumentare di una unità il Consiglio, portando da 1 a 2 i rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Personalmente ritengo quest'ultimo emendamento proposto dal Relatore molto opportuno.

Procediamo ora alla votazione.

Metto innanzitutto in votazione lo sostituzione della lettera *a)* con la seguente altra proposta testé dal Relatore:

« *a)* da 2 rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici »;

(È approvata).

Pongo ora in votazione l'aggiunta della seguente lettera *c-bis)* proposta anch'essa dal Relatore:

« *c-1)* da 1 rappresentante del Ministero delle finanze »;

(È approvata).

Pongo adesso in votazione l'emendamento sostitutivo delle lettere *d)*, *e)*, *f)* e *g)* proposto dagli onorevoli Busetto ed altri modificato secondo quanto proposto dal Relatore e accettato dai proponenti:

Sostituire le lettere d), e), f) e g) con la seguente altra:

« *d)* da 3 rappresentanti di ciascuno dei Consigli provinciali e consigli comunali di Milano e di Cremona »;

(È approvato).

L'approvazione di questo emendamento fa decadere gli emendamenti proposti alle lettere *f)* e *g)* dal deputato De Michieli Vitturi.

Passando al terzo comma pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo proposto dal Relatore:

« *Aggiungere il seguente periodo:* Nella rappresentanza di ciascun ente locale verrà compreso un membro di minoranza ».

(È approvato).

Passando all'ultimo comma, pongo in votazione i due emendamenti proposti dal Relatore:

« *Sostituire, alla prima riga, la parola:* ha, *con le seguenti altre:* è assistito da »;

(È approvato).

« *Sostituire, alla seconda riga, la parola:* assiste, *con altra:* partecipa ».

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'articolo 2 come risulta dagli emendamenti approvati:

« L'articolo 2 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è sostituito dal seguente:

« Sono organi del Consorzio:

- 1°) il Consiglio di amministrazione;
- 2°) il presidente e il vice presidente;
- 3°) il Collegio dei revisori.

Il Consiglio di amministrazione è costituito da diciassette membri e precisamente:

a) da due rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici;

b) da un rappresentante del Ministero del tesoro;

c) da un rappresentante del Ministero dei trasporti;

c-bis) da un rappresentante del Ministero delle finanze;

d) da tre rappresentanti di ciascuno dei Consigli provinciali e dei Consigli comunali di Milano e di Cremona.

I rappresentanti dei Ministeri sono nominati con decreto ministeriale, quelli dei comuni e delle province sono nominati con deliberazione dei rispettivi Consigli. Nella rappresentanza di ciascun ente locale verrà compreso un membro di minoranza.

Tutti i membri di cui sopra durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Il presidente ed il vice presidente sono nominati dal Consiglio di amministrazione nel proprio seno.

Il presidente rappresenta il Consorzio ed esegue le deliberazioni del Consiglio di amministrazione, con facoltà di assumerne tutti i poteri in caso di urgenza e salvo ratifica da parte del Consiglio medesimo.

Il vice presidente sostituisce il presidente nel caso di assenza o di impedimento.

Il Collegio dei revisori è composto di tre membri e precisamente di un rappresentante del Ministero del tesoro, di un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, nominati con decreti ministeriali, e di un rappresentante degli Enti locali di Milano e di Cremona, nominato d'accordo dalle rispettive amministrazioni dei comuni e delle provincie.

Il rappresentante del Ministero del tesoro ha la funzione di presidente del Collegio.

Anche i membri del Collegio dei revisori durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

I rappresentanti ministeriali sono scelti fra funzionari in attività di servizio e saranno sostituiti nel caso di cessazione dal servizio.

« Il Consorzio è assistito da un segretario generale che ha veste di pubblico ufficiale e come tale partecipa alle adunanze e ne redige i verbali, roga i contratti di competenza del Consorzio, custodisce gli atti del medesimo e ha poteri di certificazione in merito ad essi ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3. Ne do lettura:

« Il comma prima e secondo dell'articolo 4 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, sono sostituiti dai seguenti:

« Agli effetti della presente legge e con deroghe a quanto è disposto dal secondo comma dell'articolo 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, i comuni e le provincie tenuti al pagamento delle spese della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, per la quota dei due quinti, sono:

• a) le provincie di Milano e di Cremona;

b) i comuni di Milano e Cremona nonché gli altri comuni direttamente interessati o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso comunque serviti.

Su proposta del Consiglio di amministrazione del Consorzio, il Ministro dei lavori pubblici, con suo decreto, approva il riparto delle spese, di cui al comma precedente.

Ogni altra disposizione in contrario è abrogata ».

L'onorevole Busetto, propone un emendamento, che porta anche le firme degli onorevoli Amendola Pietro, De Pasquale, Cianca, Cavazzini, Beccastrini, Arenella, Misefari,

Angelini Paolo, Bottonelli e Giorgi e che sostituisce l'intero articolo con il seguente altro:

« L'articolo 4 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è annullato ed è sostituito dal seguente:

« Agli effetti della presente legge e con deroghe a quanto è disposto dal secondo comma dell'articolo 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, la spesa per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po è a totale carico dello Stato.

Ogni altra disposizione in contrario è abrogata ».

Il Relatore, onorevole Alessandrini, invece, propone di sostituire, al primo comma, la lettera b) con la seguente altra:

« b) i comuni di Milano e Cremona nonché gli altri comuni interessati o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso direttamente serviti ».

L'onorevole Busetto ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

BUSETTO. Lo illustrerò molto rapidamente. Secondo gli orientamenti del nostro gruppo questo emendamento all'articolo 3 è di fondamentale importanza: è un po' la chiave di volta su cui ruota tutto il nostro indirizzo in materia di grandi opere di pubblica utilità che sono al servizio di tutti per lo sviluppo economico generale del paese. Noi riteniamo che opere di questo tipo, come la costruzione del canale navigabile Milano-Po, per la entità della spesa, per la dinamica dello sviluppo economico che se ne determina, per l'impegno che lo Stato deve mettere di fronte a compiti così importanti, non possano costituire oggetto di oneri per gli enti locali. Non perché vogliamo diluire o sminuire la funzione degli enti locali, tanto che invece, all'articolo 2, abbiamo proposto un ampliamento della rappresentanza degli enti locali nella direzione delle attività del Consorzio, ma perché noi riteniamo che, allo stato attuale dei rapporti che corrono sul piano tributario fra enti locali e Stato, gli enti locali non siano in grado di assumere, oggi, l'onere di siffatte opere. I bilanci degli enti locali sono quelli che sono, e l'autonomia finanziaria di questi enti è una conquista ancora da venire. Stando così le cose, se non si provvede a una modificazione di tutta la legislazione tributaria del nostro paese, e quindi a una modificazione profonda dei rapporti che corrono nella sfera tributaria fra comuni, provincie e Stato, noi riteniamo che opere di questa natura debbano essere a totale carico

dello Stato, dovendo le amministrazioni comunali e provinciali dedicare i fondi dei loro bilanci ad opere diverse da quelle relative alla costruzione di grandi canali o autostrade, e così via.

È una considerazione di carattere generale, che facciamo non soltanto per la costruzione di questi canali, ma anche per la costruzione della rete autostradale e di altre opere pubbliche straordinarie di notevole rilievo.

È evidente che il testo unico della navigazione interna e della fluitazione, n. 959, del 1911, è un vecchio testo unico, che non corrisponde più alle esigenze di una legislazione moderna in materia di canali navigabili.

Già in sede di discussione delle modifiche da approvare alla legge istitutiva del Magistrato del Po proponemmo una serie di emendamenti che tendevano a modificare alcuni articoli del testo unico. Allora la discussione rimase lì. Lei ricorda, onorevole Presidente, le obiezioni del Ministro dei lavori pubblici, obiezioni che noi accoglieremo. Ma noi riteniamo che proprio per questa opera, che in fondo dovrebbe essere la prima grande opera che realizza le aspirazioni e le speranze di quanti si sono occupati dei problemi della navigazione interna nella Valle padana, si debba cominciare a modificare il testo unico, adeguandolo a quello che noi riteniamo essere esigenze migliori e moderne, che, da una parte, fanno intervenire lo Stato in attività di così rilevante portata e, dall'altra, affidano ai comuni e agli enti locali i compiti che sono propri dei comuni e degli enti locali.

LOMBARDI GIOVANNI. Io capisco la situazione dell'onorevole Busetto, perché il testo unico del 1913 n. 959, ha i difetti della vecchiezza senza averne i pregi. Indubbiamente sarebbe opportuno rimodernare la situazione della spesa degli enti pubblici e statale. Inoltre quel testo unico anche su altri punti è ormai decisamente superato. Io non so se attraverso una revisione del testo unico si arriverà a dare allo Stato questa competenza di spesa al 100 per cento. Però la situazione di oggi è una situazione che non si può modificare da un momento all'altro. E mi rendo conto che, volendo accettare in questa sede un cambiamento così radicale del testo unico circa le competenze di spesa, arriveremo a degli inconvenienti gravi, in quanto bloccheremo di colpo la legge stessa. Infatti, lo Stato, che per ora si è impegnato in base alla legge originaria 1044 ai 3/5, sarebbe obbligato per i 5/5, e quindi vi sarebbe tutto un problema di copertura che, allo stato at-

tuale delle cose, farebbe mettere questa legge in un cassetto. Inoltre bisognerebbe anche rimborsare gli enti locali di Milano e di Cremona di quello che hanno speso come quota loro.

Per tutte queste ragioni, pregherei l'onorevole Busetto di considerare se non sia il caso, dato che sulla sostanza possiamo anche essere d'accordo, di ritirare il suo emendamento e trasferire la sostanza in un ordine del giorno, che inviti il Ministro a riconsiderare tutta la materia della navigazione interna, tenendo presente anche un riparto di spesa diverso.

RIPAMONTI. Devo ricordare che già altra volta in questa sede si è posto il problema della revisione del testo unico, e che allora il Ministro dei lavori pubblici chiedeva una delega al Governo per tale revisione. La Commissione invece espresse parere contrario alla delega, ritenendo fosse materia da esaminarsi dalla Commissione. Quindi rimane il problema posto qui, di rivedere il testo unico. Non mi pare però, che in una legge speciale, settoriale, si debbano portare modifiche alla legge fondamentale. Sono d'accordo con Lombardi per un ordine del giorno, invitando il Governo a presentare modifiche al testo unico, ed in quella sede potremo proporre che le opere idrovie vengano assunte a totale carico dello Stato. Ma non possiamo inserire questo principio in questa legge, anche perché in questo momento noi non finanziamo il canale. Il finanziamento verrà in un secondo tempo, e con legge che dovrà riguardare anche altre opere di navigazione interna, cioè un piano organico di attuazione della navigazione interna.

Rimane però il problema, che risponde anche a un impegno del Governo, di rivedere il testo unico del 1913.

CURTI IVANO. Il problema sollevato dal collega Busetto con il suo emendamento è senza dubbio uno dei più importanti perché tiene in considerazione le differenti condizioni nelle quali si trovano i vari comuni. A mio giudizio, bisognerebbe formulare un preciso ordine del giorno che, in sede di provvedimento finanziario per l'attuazione del canale, imponga una revisione delle norme fissate dalla legge del 1913.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Condivido la opinione di coloro che intendono modificare il testo unico, ma non, come ha proposto l'onorevole Busetto con l'articolo sostitutivo al nostro esame. Ciò comporterebbe infatti la sospensione immediata della discussione sulla

proposta di legge ed il suo rinvio alla Commissione del bilancio con inevitabile danno e disappunto dei comuni e delle province che intendono realizzare quest'opera.

Sono certo che il Ministro dei lavori pubblici, che già in passato ha comunicato di voler rivedere la materia, terrà nel giusto conto un ordine del giorno, che chieda per l'attuazione di linee navigabili di seconda classe, la revisione del rapporto tra il contributo dello Stato e quello dei comuni riducendo quest'ultimo in proporzione alle possibilità degli stessi.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo alle dichiarazioni del Relatore e di quanti hanno sostenuto la necessità di rispettare il concetto informatore dell'articolo 3 della proposta di legge in esame.

È stato citato il caso di autostrade alla costruzione delle quali lo Stato provvede direttamente. Ciò è vero, ma si tratta di autostrade che attraversano zone particolarmente depresse per le quali gli enti locali, o anche i privati o non esistono o non hanno adeguate possibilità finanziarie per eseguire opere di tale importanza. Nel caso di province come quelle di Milano e di Cremona, che fortunatamente godono di una situazione finanziaria particolarmente favorevole, penso sia consigliabile mantenere la forma prevista dalla proposta di legge.

Se si dovesse modificare il principio informatore del testo unico (e l'onorevole Busetto in sostanza lo modificherebbe), bisognerebbe allora estenderlo a tutte le iniziative in corso nel territorio della Repubblica. Per cui accetto l'ordine del giorno così come preannunciato dagli onorevoli Lombardi, Alessandrini, Curti e Biaggi, riservandomi di insistere presso gli organi ministeriali perché accelerino i tempi di uno studio (che mi risulta sia già in atto) per una revisione generale del testo unico. Prego quindi l'onorevole Busetto di ritirare il suo emendamento.

PRESIDENTE. Rivolgo anch'io all'onorevole Busetto la stessa preghiera anche perché, se si dovesse accogliere il motivo ispiratore del suo emendamento, bisognerebbe sospendere la discussione del provvedimento e demandarne l'esame alla Commissione bilancio; il che comporterebbe, come minimo, perdita di tempo. D'altra parte, l'inconveniente lamentato dell'on. Busetto viene ovviato dalla presentazione dell'ordine del giorno sul quale vi è il consenso unanime dell'intera Commissione.

BUSETTO. Onorevole Presidente, devo dirle subito che a me dispiace di non poter accogliere la sua cortese richiesta, formulata e argomentata del resto anche da altri colleghi. Il nostro gruppo ha discusso molto su questo emendamento. Esso non è frutto di una improvvisazione, né è una posizione propagandistica, vogliamo dirlo subito. Esso rappresenta una posizione politica che il nostro gruppo e le forze del partito che rappresentiamo hanno raggiunta in questa materia. I colleghi ricorderanno come noi abbiamo sviluppato già da tempo nel Parlamento una serie di nostre posizioni relative a tutta la politica dei lavori pubblici come noi ci siamo sforzati, dal nostro punto di vista, di enucleare una linea che secondo noi, è una linea che ci contrappone esplicitamente alla linea di politica dei lavori pubblici che è stata seguita e purtroppo tuttora viene seguita nel nostro paese. Ci riferiamo a certe scelte prioritarie per quanto attiene all'indirizzo della spesa pubblica. Quando noi nel bilancio dei lavori pubblici dell'esercizio che sta per chiudersi registravamo una serie di scelte prioritarie e le contrapponevamo ad altre scelte fatte in materia di lavori pubblici, noi pensavamo anche a questo, e colleghiamo questo caso a quella linea.

Per quanto riguarda la materia specifica della navigazione interna, noi riteniamo che questo emendamento che modifica il testo unico è l'unico modo per porre il Governo di fronte alle sue responsabilità, per opere di questo tipo. Quando noi ci troviamo ad affrontare una situazione per cui, in effetti, non esistono stanziamenti nel bilancio dei lavori pubblici per la navigazione interna, noi riteniamo questo emendamento l'unico modo perché il Governo sia messo di fronte alle sue responsabilità: ritengo che la formula dell'ordine del giorno non faccia che perpetuare una vecchia abitudine di prendere tempo su queste grandi questioni.

Io prevedevo che, giunti a questo punto, pur essendovi il consenso generale di tutte le forze politiche sulla necessità di dar luogo alla costruzione del canale Milano-Po per tutto quello che esso rappresenta nella vita dello sviluppo economico della Valle Padana in generale, pur essendo concordi sulla necessità di potenziare il Consorzio istituito con la legge del 1941, io prevedevo che su questo punto ci saremmo divisi. Non dobbiamo meravigliarci di questo. Non possiamo raggiungere delle unanimità fittizie intorno a determinati ordini del giorno, perché qui si scontrano due grandi indirizzi completamente diversi, ed è

bene che questi indirizzi vengano resi chiari senza confusioni di sorta. Come posizione politica, non come posizione propagandistica, perché colleghiamo questo a tutta una nostra linea che si trova consegnata nella relazione al bilancio dei lavori pubblici presentata da noi lo scorso anno. Noi abbiamo esposto una linea, abbiamo fatto presente alle forze politiche e al Governo una linea. Questa linea politica è stata respinta dalla maggioranza. Noi ritorniamo a quella linea e ad essa ci ricolleghiamo. È un problema di coerenza, è un problema di serio convincimento.

Ci rendiamo conto delle difficoltà di cui parla l'onorevole Lombardi sul terreno pratico, riferendosi al problema della copertura. Però, io contesto che vi sia una copertura anche per quella parte che spetta allo Stato: non vi è la copertura nemmeno per questa; il discorso della copertura deve essere fatto dal principio, anche per l'onere attualmente contemplato. Tanto vale allora che si faccia un discorso generale. D'altra parte, se si deve fare un discorso generale, *ab imo*, facciamolo con questo emendamento presentato dal nostro gruppo.

RIPAMONTI. Desidero chiarire un equivoco. Si poteva pensare che la proposta dell'ordine del giorno accogliesse i principi enunciati nell'emendamento, e quindi anche tutta la polemica contenuta contro l'attuale politica dei lavori pubblici. Devo chiarire che l'ordine del giorno era soltanto diretto a sollecitare la revisione delle norme che regolano l'utilizzo delle acque pubbliche, non a chiedere il passaggio allo Stato dell'onere della realizzazione delle opere della navigazione interna. Perché rimane per noi convinzione profonda che lo Stato democratico si fonda sul sistema delle autonomie locali, e con l'ordinamento regionale molti di questi compiti saranno devoluti alla Regione, anche in tema di navigazione interna. Nel fondo, quindi, vi è una divisione ideologica sul come concepiamo non solo il sistema delle autonomie locali, ma anche le funzioni degli enti locali, anche in tema di lavori pubblici.

BUSETTO. Devo chiedere di nuovo la parola, perché l'onorevole Ripamonti ricorda solo un aspetto della nostra posizione politica in materia di lavori pubblici, cioè, soltanto quello che noi abbiamo affermato e affermiamo in materia di scelte prioritarie sotto il profilo degli indirizzi della spesa pubblica generale dello Stato in materia di lavori pubblici. L'onorevole Ripamonti, che certamente ha letto la nostra relazione di minoranza, non può dimenticare che in essa vi è tutta una

parte riguardante l'assunzione di responsabilità e gli interventi degli enti locali in materia di programmazione e di sviluppo economico, che affida proprio agli enti locali la gestione di opere che sono effettuate con denaro dello Stato, e quindi con l'intervento della spesa pubblica. Noi dobbiamo distinguere il momento della spesa dal momento della gestione. E noi abbiamo affermato che, mentre il momento della spesa, data l'entità delle opere stesse, è di pertinenza dello Stato il momento della gestione deve essere invece affidato agli enti locali. Aggiungo che questo, stante l'attuale rapporto che corre fra enti locali e Stato in materia di politica tributaria.

CURTI IVANO. Prego coloro che formuleranno l'ordine del giorno di voler proporre per quest'opera un finanziamento *ad hoc*, così come è stato fatto con la legge n. 126, tenendosi conto, per i rispettivi contributi, delle diverse condizioni finanziarie dei vari comuni e delle province toccati dal canale.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento proposto dal Relatore, onorevole Alessandrini, e rivolto a sostituire la lettera b) con la seguente altra:

« b) i comuni di Milano e Cremona nonché gli altri comuni interessati o in quanto da esso direttamente serviti ».

ALESSANDRINI, *Relatore*. Mentre lo Statuto previsto dall'articolo 16 della legge n. 1044 del 1941 prevedeva la partecipazione finanziaria di un numero notevolissimo di comuni, compresi molti che non avevano nessun interesse alla realizzazione dell'opera, il mio emendamento limita la partecipazione finanziaria ai soli comuni di Milano e di Cremona ed a quelli direttamente interessati alla costruzione del canale.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo sostitutivo dell'articolo 3 proposto dai deputati Busetto ed altri di cui dò nuovamente lettura:

« L'articolo 4 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è annullato ed è sostituito dal seguente:

« Agli effetti della presente legge e con deroghe a quanto è disposto dal secondo comma dell'articolo 6 del Testo unico 11 luglio 1913, n. 959, la spesa per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po è a totale carico dello Stato.

Ogni altra disposizione in contrario è abrogata ».

(Non è approvato).

Pongo allora in votazione l'emendamento del Relatore Alessandrini al primo comma di cui do nuovamente lettura:

« *Sostituire la lettera b) con la seguente altra:*

« b) i comuni di Milano e Cremona nonché gli altri comuni interessati o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso direttamente serviti ».

(È approvato).

Pongo infine in votazione l'articolo 3 come risulta dalle modificazioni approvate:

« Il comma primo e secondo dell'articolo 4 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, sono sostituiti dai seguenti:

« Agli effetti della presente legge e con deroghe a quanto è disposto dal secondo comma dell'articolo 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, i comuni e le provincie tenuti al pagamento delle spese della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, per la quota dei due quinti, sono:

a) le provincie di Milano e di Cremona;

b) i comuni di Milano e Cremona nonché gli altri comuni interessati o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso direttamente serviti.

Su proposta del Consiglio di amministrazione del Consorzio, il Ministro dei lavori pubblici, con suo decreto, approva il riparto delle spese, di cui al comma precedente.

Ogni altra disposizione in contrario è abrogata ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

« Le opere di navigazione, affidate dalla legge 24 agosto 1941, n. 1044, al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po e quelle indicate dall'articolo 1 della presente legge sono considerate ad ogni effetto indifferibili ed urgenti ».

Non essendovi osservazioni, né emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

« Il Consorzio ha facoltà di espropriare, oltre alle aree necessarie per la sede del canale e per tutte le sedi di porti, scali, approdi e banchine lungo la linea, ai sensi dell'articolo 3 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, anche quelle aree che, trovandosi in vicinanza dei porti, degli scali, degli approdi, delle ban-

chine o del canale, convenga riservare per magazzini ed attrezzature o per zone da destinarsi al sorgere ed allo sviluppo di aziende industriali o commerciali.

Le aree delle zone contigue destinate agli scopi anzidetti risultano, per ogni località interessata, dalle annesse planimetrie che fanno parte integrante della presente legge.

Tali aree si intendono sottoposte a vincolo, anche agli effetti del piano regolatore, a far tempo dall'entrata in vigore della presente legge.

Lo stesso vincolo vale per i terreni destinati per la costruzione delle opere del canale Milano-Cremona-Po ».

Do ora lettura degli emendamenti proposti a detto articolo.

Un primo emendamento — a firma dei deputati Busetto, Amendola Pietro, De Pasquale, Cianca, Cavazzini, Beccastrini, Arenella, Misefari, Angelini Giuseppe, Bottonelli, Giorgi — propone la sostituzione del secondo e terzo comma con i seguenti due altri:

« Le aree delle zone contigue destinate agli scopi anzidetti sono individuate per ogni località dai rispettivi Consigli comunali con relativi atti deliberativi da compiersi entro e non oltre i tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Tali aree si intendono sottoposte a vincoli anche agli effetti del piano regolatore a far tempo dalla data in cui vengono adottati dai Consigli comunali gli atti deliberativi di cui al comma precedente ».

Il Relatore Alessandrini, a sua volta, propone di sostituire le parole iniziali al terzo comma: « tali aree », con le seguenti altre: « tutte le aree di cui ai precedenti commi ». Egli propone anche di sopprimere l'ultimo comma.

BUSETTO. Il nostro emendamento tende, da una parte, ad affermare il diritto ed il dovere degli enti locali e dei Consigli comunali direttamente interessati ad individuare le zone di sviluppo i cui scopi sono indicati dai precedenti commi dello stesso articolo e, dall'altra, ad ovviare all'inconveniente di possibili manovre speculative che possono determinarsi sulle aree indicate dalla planimetria annessa al disegno di legge. L'esperienza infatti ci insegna che ogni qualvolta si vara una legge con annessa una cartina planimetrica si determinano sempre spostamenti di valore di aree.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Non siamo favorevoli all'emendamento presentato dal-

l'onorevole Busetto. Crediamo di poter raggiungere lo stesso scopo, modificando il mio emendamento al primo comma del successivo articolo 6 e stabilendo che il piano generale delle aree deve essere compilato dal Consiglio di amministrazione del Consorzio, « di intesa con i Consigli comunali dei comuni, direttamente interessati o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso direttamente serviti ». In questo modo pensiamo di raggiungere lo stesso obiettivo e di evitare ogni possibile speculazione.

RIPAMONTI. L'osservazione fatta dall'onorevole Busetto ha un fondo di verità ed è stata già messa in evidenza anche in sede di discussione generale. Per quanto precisa una planimetria, in sede di inserimento della zona industriale nella pianificazione urbana, si può manifestare l'esigenza di eventuali modifiche e si possono verificare manovre speculative da parte di privati sulle aree contigue ed anche discussioni sulla definizione dei termini. Tuttavia, poiché una indicazione nella legge bisogna pur darla, basterebbe dire che le planimetrie possono servire ad individuare « di massima » — quindi non tassativamente — le aree per la realizzazione delle zone industriali.

Quindi, a mio avviso, trasformando l'emendamento Busetto, si può introdurre il concetto che le aree delle zone contigue risultano di massima per le località interessate dalle annesse planimetrie, e che le planimetrie devono essere approvate con delibera dei Consigli comunali interessati. Gli organi della pianificazione urbana sono i Consigli comunali e quindi, se aggiungiamo che le zone devono essere approvate con delibere dei Consigli comunali, eliminiamo gli inconvenienti cui accennava l'onorevole Busetto. Una variante all'articolo 6, se pure in funzione di riconoscere il diritto ai comuni di intervenire nella definizione del piano urbanistico, non modifica, ma mantiene l'imperatività delle zone determinate dalle planimetrie allegate. Farei quindi la proposta di lasciare di massima le planimetrie allegate e di prescrivere l'approvazione da parte dei Consigli comunali.

BUSETTO. Collegandomi a quanto detto da Ripamonti potrei fare una proposta, modificando il mio emendamento. Esso potrebbe essere così formulato:

« Le aree delle zone contigue destinate agli scopi anzidetti possono risultare per ogni località interessata, di massima, dalle annesse planimetrie, che fanno parte integrante della presente legge. In ogni caso, le aree sono individuate, per ogni località, dai rispet-

tivi Consigli comunali, con relativi atti deliberativi; ecc. ».

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è possibile. Vi immaginate un piccolo Consiglio comunale alle prese con problemi di questo genere !

LOMBARDI GIOVANNI. Concordo con la proposta del Relatore Alessandrini: se accettiamo l'emendamento Alessandrini all'articolo 6 secondo l'ultima modificazione e, dopo le parole: « del Consorzio », aggiungiamo le altre: « di intesa con i Consigli comunali dei comuni direttamente interessati, o in quanto attraversati dal canale o in quanto da essi direttamente serviti », noi introduciamo la competenza dei Consigli comunali ad esprimere un parere di cui deve tener conto il Consiglio di amministrazione. E mi pare che così si raggiunga lo scopo voluto. Stabilire invece che il comune faccia questa operazione prima, separatamente, significa scompaginare tutta l'azione del piano di utilizzazione.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Insisto sulla mia ultima proposta. La questione può essere risolta attraverso la collaborazione dei comuni e delle province con il Consorzio, aggiungendo dopo le parole: « del Consorzio » di cui al primo comma dell'articolo 6, le altre: « di intesa con i Consigli comunali ». Così facendo diamo la possibilità ai Consigli comunali di prospettare una determinata utilizzazione delle aree della quale dovrà certamente tener conto il Consorzio. Ne risulta in tal modo, un lavoro coordinato ed armonico, pur salvando le competenze di tutti. Vi è il problema di stabilire la validità delle cartine in allegato che entrano quale parte integrante della legge. È evidente che se definiamo le stesse « indicative di massima », togliamo l'efficacia e quindi creiamo un sistema campato in aria, che rimanda, di volta in volta, ad ogni singolo atto di esproprio da attuarsi con decreto prefettizio, l'esame di opportunità e la dichiarazione che le opere sono indifferibili, urgenti e di pubblica utilità.

BUSETTO. Ma qui veramente si sovverte qualsiasi senso comune in materia di poteri degli enti locali nel decidere quali sono le zone industriali !

ALESSANDRINI, *Relatore*. Non ci siamo compresi. I limiti territoriali contenuti nelle cartine vengono proprio dagli enti interessati, i comuni. Il Consorzio ci ha recepiti.

BUSETTO. Questo me lo dice lei. Noi vogliamo avere tutti gli atti deliberativi con cui i singoli comuni hanno approvato le delimitazioni di queste aree. Se effettivamente

le cose stessero così e i comuni avessero deliberato queste aree di sviluppo, saremmo d'accordo. Ma esistono questi atti? La cosa è molto seria e importante, perché fissando queste aree lei sa che tipo di speculazione si può scatenare su questi terreni.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Onorevole Busetto, ma una discussione in Consiglio comunale può già scatenare una speculazione.

BUSETTO. Questo è un altro discorso. Qualsiasi piano regolatore sacrifica certi interessi e ne esalta certi altri. Ma corrisponde a una visione di utilità generale presa autonomamente da un Consiglio comunale, e non fissata dall'alto, per legge. Sono cose ben diverse. Io non a caso mi ero avvicinato alla proposta dell'onorevole Ripamonti, che faceva rimanere le planimetrie allegate alla legge, ma lasciava un certo margine di autonomia e di libertà agli enti locali di decidere in materia.

CIANCA. Mi pare che anche con altra legge, che riguardava una materia diversa ma sempre nel campo della acquisizione di aree da parte degli enti locali per la costruzione di case economiche e popolari, la definizione dei piani era stata lasciata ai comuni. Cioè i comuni determinano quali le zone di sviluppo dell'edilizia economica e popolare, e quindi formulano il piano da inserire nel piano regolatore. Poi questo piano viene approvato dal Ministero dei lavori pubblici. Mi sembra quindi che quella sia la procedura ortodossa da seguire.

La nostra proposta insomma non sovverte niente, ma è la planimetria che si vuole allargare che sovverte il metodo.

ALESSANDRINI, *Relatore*. In quel caso i comuni acquisiscono le aree direttamente per svolgere una politica edilizia. Comunque ciò che preoccupa l'onorevole Busetto e l'onorevole Cianca è che si sviluppa la speculazione sulle aree. Ma per combattere questa possibilità di speculazione potrebbero esserci altri accorgimenti, per esempio, quello adottato per le acquisizioni delle aree fabbricabili. Comunque quanto è stato messo in rilievo dall'onorevole proponente è cosa che deve essere considerata con molta attenzione. Se facciamo una legge, e poi per ogni esproprio, per il semplice fatto che non abbiamo delimitato con precisione le zone entro le quali avvengono gli espropri, si deve seguire la procedura normale, noi obblighiamo il Consorzio e i comuni ad affrontare una infinità di procedure.

CIANCA. La procedura di esproprio può essere perfettamente distinta da quella di

pianificazione in quanto sono atti completamente separati, tanto è vero che si può procedere all'esproprio di una sola parte di tutta una zona da pianificare. Per quanto riguarda le speculazioni, queste, mentre attraverso un organo burocratico possono inserirsi meglio, vengono invece frenate in Consiglio comunale dove sono rappresentati diversi interessi.

RIPAMONTI. Poiché in sostanza ai fini della legge occorre individuare le zone di sviluppo, inserendo le parole: « di massima » rendiamo possibile il disposto dell'articolo 6. Il « di massima » sta ad indicare che i comprensori di sviluppo industriale non possono allontanarsi molto dal canale. I confini del comprensorio vengono definiti in un secondo momento dal Consorzio di intesa però con il Consiglio comunale il quale, con delibera formale, deve approvarne i limiti. Questo mi sembra il minimo che si debba introdurre nel dispositivo di legge.

RICCA. Desidero far presente che si tratta di due posizioni distinte: il Consorzio ha soltanto il compito, il dovere, in forza della legge, di eseguire il canale navigabile; ma stabilire come, dove e quando lo sviluppo industriale delle zone deve determinarsi, se è necessario provvedere ad opere importanti come strade, elettrificazione e via dicendo, è compito spettante ai comuni.

Il Consorzio quindi deve limitare la sua attività alla fase esecutiva del canale; le opere successive riguardano i comuni che sono i maggiori interessati; diversamente, lasceremo al Consorzio la libertà di fare tutte le speculazioni possibili.

Se può essere giustificabile che il comune, per far fronte ad impegni che gli derivano dalla pianificazione industriale di una zona, addivenga magari ad un aumento di prezzi, non è assolutamente ammissibile che ciò lo faccia il consorzio. Non possiamo insomma togliere ai comuni il diritto di agire liberamente sul piano dello sfruttamento delle zone che hanno carattere industriale.

PRESIDENTE. Do lettura della nuova formulazione dell'emendamento Busetto all'articolo 5:

« Sostituire il 2° e 3° comma con i seguenti altri: »

« Le aree delle zone contigue destinate agli scopi anzidetti possono risultare di massima per ogni località interessata dalle annesse planimetrie, che fanno parte integrante della presente legge.

In ogni caso le aree sono approvate per ogni località dai rispettivi Consigli comunali, con i relativi atti deliberativi ».

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'emendamento Busetto nel primo e nel secondo testo afferma il principio per cui la delimitazione delle aree viene affidata al Consiglio comunale. A parte la irrazionalità dal punto di vista tecnico che i singoli Consigli comunali arrivino a delimitare dei tratti di terreno da darsi ad un uso piuttosto che ad un altro, mentre è evidente la necessità di un piano generale, vi è la questione fondamentale del riconoscimento della pubblica utilità di un'opera. Questo è compito preciso dello Stato e non può essere attribuito ai Consigli comunali. Quindi bisogna salvaguardare il principio che il carattere di pubblica utilità, che è insito nella determinazione delle aree, sia riservato allo Stato, come la legge normale esige. Se vogliamo modificare la legge, facciamolo pure, ma non in questo momento. D'altra parte, nel Consorzio ci sono i rappresentanti degli enti locali che hanno addirittura la maggioranza nel consorzio. Ed allora la viva voce degli interessi locali rappresentati dai comuni e dalle amministrazioni provinciali trova i suoi riflessi nel consorzio medesimo.

Per questo raccomando di non andare fuori strada, perché altrimenti vengono fuori questioni che forse esulano dal concetto che hanno seguito i proponenti di questo emendamento.

BUSETTO. Ma altrimenti si crea una fascia industriale di decine e decine di chilometri, che interessa una vasta zona, scavalcando qualsiasi interesse di piano regolatore o urbanistico.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma ci vorrà sempre l'approvazione del Ministero dei lavori pubblici.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Sarei dell'opinione che convenga sospendere la seduta. Si avrà modo così di esaminare con una certa attenzione gli emendamenti che sono stati proposti, sia quello dell'onorevole Busetto che il mio. Penso che dalla discussione così come si è svolta non possa uscire il testo che noi tutti desideriamo.

PRESIDENTE. Sarei allora del parere di rinviare la seduta a venerdì mattina.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sui lavori della Commissione.

RIPAMONTI. Onorevole Presidente, prima di concludere, desidero fare una osservazione.

In una precedente seduta si è iniziata la discussione della proposta di legge n. 3654 di iniziativa dei deputati Natoli ed altri: « Norma integrativa della legge 3 novembre 1952, n. 1902, modificata con legge 30 luglio 1959, n. 615, sulle misure di salvaguardia in pendenza dell'approvazione dei piani regolatori ».

Successivamente è stato redatto un piano che il commissario prefettizio, come era nelle sue facoltà, non ha approvato. Ora il 24 giugno scadono le misure di salvaguardia, per cui, se è vero che il commissario prefettizio non si è sentito di approvare il piano per gli oneri derivanti al comune di Roma dalla sua futura attuazione, problema questo che si pone solo per i piani particolareggiati di esecuzione, è altrettanto vero che il suo comportamento non ha impedito che, scadendo il 24 giugno le garanzie, i privati potessero avvantaggiarsi degli incrementi di valore.

Prego lei, onorevole Presidente, di esaminare, di intesa con il Ministro, l'opportunità di proporre una discussione rapidissima della proposta di legge Natoli, sia pure modificandola, in modo da arrivare a trovare una formula definitiva, evitando che il 24 giugno, scadendo la legge di salvaguardia, la città di Roma rimanga senza un piano regolatore.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il problema è importante.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Sottosegretario di parlarne con il Ministro e di vedere se è pronto a venire a discutere la legge Natoli, tenuta presente questa scadenza e tenuto presente il tempo necessario per l'eventuale approvazione da parte di ambedue i rami del Parlamento.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. D'accordo, onorevole Presidente.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Modifiche all'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 298, sulla esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli, e della Venezia Giulia » (Approvato dalla

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 GIUGNO 1962

VII Commissione permanente del Senato)
(3770):

Presenti	34
Votanti	23
Astenuti	11
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldisio, Alessandrini, Azimonti, Baroni, Biagioni, Biaggi Francantonio, Bontade Margherita, Borghese, Buzzetti, Cengarle, Cibotto, Colombo Renato, Curti Ivano, De Ca-

pua, de Micheli Vitturi, Di Nardo, Frunzio, Lombardi Giovanni, Malfatti, Marconi, Martina, Ripamonti e Viviani Arturo.

Si sono astenuti:

Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Arenella, Beccastrini, Bottonelli, Busetto, Cavazzini, Cianca, De Pasquale, Giorgi e Misefari.

La seduta termina alle 12,10.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI