COMMISSIONE IX

LAVORI PUBBLICI

LXXXVI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 OTTOBRE 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ALESSANDRINI**

INDICE

PAG.

Proposta di legge (*Discussione e rinvio*):

ALESSANDRINI ed altri: Autorizzazione della spesa di lire 400 milioni per la costruzione delle attrezzature occorrenti per i servizi di frontiera ai nuovi valichi di confine fra l'Italia e la Svizzera nel territorio del comune di Lavena-Ponte Tresa. (*Urgenza*). (3497) . 1113

PRESIDENTE 1113, 1114
LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore* 1114
CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1114
AMENDOLA PIETRO 1114

Disegno di legge (*Discussione e rinvio*):

Provvedimenti per il risanamento igienico-urbanistico della città vecchia di Bari. (3939) 1114

PRESIDENTE 1114, 1120
AMENDOLA PIETRO 1118, 1120
CURTI IVANO 1119
ASSENNATO 1120
TERRAGNI 1120

Disegno e proposta di legge (*Discussione e approvazione*):

Provvedimenti per agevolare la libera navigazione sul fiume Po mediante divieto di costruzione di ponti di chiatte e costruzione di ponti stabili in sostituzione degli attuali ponti di chiatte. (4116);

MONTANARI SILVANO ed altri: Costruzione di ponti stabili sul fiume Po. (3350) 1120

PRESIDENTE . . 1120, 1122, 1123, 1124, 1127, 1129, 1130, 1131, 1132
LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore* . . 1120, 1127, 1130, 1131, 1132, 1133, 1134
MONTANARI SILVANO. 1120, 1123, 1129, 1130, 1131, 1132, 1133
TERRAGNI 1124, 1132
BARONI. 1124
CURTI IVANO 1125
CAVAZZINI 1125, 1126
CIBOTTO 1126, 1127, 1129, 1131, 1134
CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . 1126, 1127, 1129, 1130, 1131, 1133, 1134
AZIMONTI. 1132

Votazione segreta:

PRESIDENTE 1134

La seduta comincia alle 9,45.

CIBOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Alessandrini ed altri: Autorizzazione della spesa di lire 400 milioni per la costruzione delle attrezzature occorrenti per i servizi di frontiera ai nuovi valichi di confine fra l'Italia e la Svizzera nel territorio del comune di Lavena-Ponte Tresa (3497).

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno la proposta di legge d'iniziativa dei deputati Alessandrini, Azimonti, Galli, Lombardi Giovanni: « Autorizzazione della spesa di lire

400 milioni per la costruzione delle attrezzature occorrenti per i servizi di frontiera ai nuovi valichi di confine fra Italia e Svizzera nel territorio del comune di Laveno-Ponte Tresa ».

Prego l'onorevole Giovanni Lombardi di sostituirsi al relatore, onorevole Ripamonti, che mi ha avvertito di non poter intervenire alla seduta odierna, chiedendo di essere sostituito.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge n. 3497 intende sanare una curiosa situazione venutasi a creare. Dobbiamo infatti a breve scadenza, e precisamente il 28 ottobre di quest'anno, inaugurare un ponte sul valico confinario a Ponte Tresa fra l'Italia e la Svizzera, la cui spesa di costruzione è stata posta per il 50 per cento a carico dello Stato italiano e per il 50 per cento a carico dello Stato svizzero; ma in realtà non siamo in grado di avere l'inaugurazione effettiva di questo ponte perché mancano le installazioni dei servizi doganali dalla parte italiana.

Lo scopo di questa proposta di legge è quindi quello di consentire di affrontare tempestivamente il problema del finanziamento della costruzione degli uffici doganali, delle caserme per la Guardia di finanza e per le Guerdie di pubblica sicurezza e delle altre attrezzature conseguenti.

E tale scopo è appunto chiaramente indicato dall'articolo 1, dove è detto che il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad eseguire le opere pubbliche e a provvedere per le attrezzature necessarie all'espletamento delle attività di controllo turistico-doganali e di pubblica sicurezza ai nuovi valichi fra l'Italia e la Svizzera nel territorio di Laveno-Ponte Tresa.

Nel secondo comma dello stesso articolo 1 è indicata la cifra occorrente in 400 milioni, da stanziarsi nel bilancio dei lavori pubblici, in ragione di lire 200 milioni per ciascuno degli esercizi 1961-62 e 1962-63.

Della relativa copertura si parla infine nell'articolo 2.

Prima di chiudere questa breve illustrazione della proposta di legge, mi permetto di fare osservare che questo valico è di una importanza notevolissima, registrando un traffico annuale di quasi cinque milioni di persone, con fortissimo movimento di mezzi motorizzati. Ritengo quindi, più che opportuno, necessario questo intervento dello Stato, salvo a chiedere alla Commissione e al Presidente di rinviare ad altra seduta il seguito della discussione, per la migliore sistemazione degli articoli, e, soprattutto, per rivedere la questione della copertura. Infatti, a questo proposito, la Commissione del bilancio, pur non negando detta copertura, vorrebbe però proporre una diversa formulazione.

In conseguenza di ciò riterrei opportuno, se il Presidente e la Commissione consentono, di rinviare di qualche giorno la discussione dei singoli articoli, per studiare la formulazione esatta della copertura.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Lombardi per essersi sostituito al relatore, onorevole Ripamonti, nell'illustrare il provvedimento di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMENDOLA PIETRO. La bontà della proposta di legge è così ovvia che non vi è bisogno di discuterne.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Condivido la proposta del relatore di un rinvio, perché abbiamo bisogno di esaminare con maggiore precisione in quale capitolo di bilancio inserire la spesa.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Il relatore e il rappresentante del Governo propongono un rinvio della discussione degli articoli, per una diversa formulazione della copertura.

Poiché non vi sono state obiezioni alle richieste del relatore e del Sottosegretario l'esame degli articoli è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per il risanamento igienico-urbanistico della città vecchia di Bari (3939).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3939: « Provvedimenti per il risanamento igienico-urbanistico della città vecchia di Bari ».

Su questo disegno di legge riferisco io stesso.

Innanzitutto pongo a disposizione dei colleghi due planimetrie che danno una veduta d'insieme del borgo antico della città di Bari, perché possano meglio seguire la mia esposizione. Il borgo antico, così come risulta dal piano regolatore che dovrebbe risanarlo, è illustrato nella planimetria di formato maggiore, a scala 1:1000, mentre nella seconda planimetria, quella di dimensioni più ridotte, a scala 1 a 2000 e rappresentante Bari vecchia così come è, sono segnate in giallo le parti che dovrebbero essere demolite. In risalto sono posti gli edifici pubblici di notevole

interesse storico ed artistico che devono essere isolati e restaurati.

La città di Bari ha avuto nel dopoguerra un rapido e confortante sviluppo. Dei bombardamenti che hanno colpito la nobile città durante il conflitto mondiale rimangono poche tracce. La popolazione residente tende ad aumentare di anno in anno: nel decennio fra i due censimenti del 1951 e del 1961 essa è aumentata da 268.183 a 311.268 unità. La situazione abitativa è passata attraverso fasi molto preoccupanti, ed ancor oggi, nonostante siano state costruite moltissime abitazioni, l'indice di affollamento è superiore alla media nazionale. Nel 1951 tale indice era di 2,73 persone per stanza e, complessivamente, la città disponeva di 124.611 stanze. Dal censimento del 1961 le stanze sono risultate 223.303, intendendo per stanze i locali di effettiva abitazione delle persone ed escludendo tutti i vani accessori. Ma per quanto nel 1961 la situazione sia notevolmente migliorata, l'indice di affollamento, pur ridotto a 1,4, risultá sempre superiore all'indice medio nazionale che risulta di 1,08.

Lascio ai colleghi la valutazione di questi dati, perché, trattandosi di indici statistici rilevati, seguendo norme di carattere generale, devono essere necessariamente interpretati. Bari ha un piano regolatore per l'antico abitato approvato con regio decreto del 5 novembre 1931, convertito nella legge del 24 marzo 1932, n. 431, piano per il quale era prescritta l'attuazione nei successivi venti anni. Il regio decreto n. 734 dell'8 aprile del 1939, alla vigilia del conflitto che ha travagliato il mondo, confermò il termine di attuazione di detto piano regolatore introducendovi numerose varianti nella data del 5 novembre 1951. Cessate, con l'armistizio, le azioni belliche e ritornata la popolazione alle opere civili e alla ricostruzione della città, si ripresero i lavori per l'attuazione del piano regolatore della città vecchia, che per altro non poteva più, per ragioni ovvie, essere realizzato nei limiti di tempo fissati dalle leggi menzionate. Si ebbe pertanto, a norma del decreto del Presidente della Repubblica 27 ottobre 1951 la proroga fino al 5 luglio 1958.

Con la legge del 1° luglio 1952, n. 886, si affrontò il problema molto grave ed urgente del risanamento effettivo della città vecchia, valendosi di un mutuo di un miliardo e 200 milioni concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune. In tale circostanza lo Stato intervenne per la prima volta con un contributo costante trentacinquennale del 4 per cento sulla somma mutuata dal comune.

Il risanamento di Bari vecchia, oltre che per ragioni storiche e artistiche, quali la conservazione di insigni monumenti legati alla vita secolare della città, si imponeva per insopprimibili e improrogabili esigenze di igiene e di socialità. Infatti, in abitazioni vecchissime e mal conservate, e per di più staticamente compromesse dai bombardamenti subiti, si addensava una popolazione di circa 30 mila anime, distribuite in circa 9 mila stanze, su un'area di poco superiore ai 30 ettari. Inoltre, su tale area, restringendo ulteriormente gli spazi destinati alla edilizia abitativa, formata da edifici di pochi piani, sorgono numerosi edifici pubblici. La densità demografica risulta in tal modo ancora più elevata, superando i limiti della tollerabilità. L'indice di affollamento nel 1951 denunciava una presenza nella città vecchia di 2,9 persone per stanza, mentre nel 1961, a seguito del trasferimento di numerose famiglie, che si poté effettuare per la demolizione di case comprese nel primo lotto dei lavori di risanamento, detto indice scendeva a 2,6 persone per stanza, rimanendo sempre ad un livello inammissibile.

Il risanamento di Bari vecchia ha costituito, e purtroppo costituisce ancora, un problema da affrontare e da risolvere per garantire la salute e l'incolumità della popolazione residenziale e di quella che è costretta a percorrere le anguste strade del quartiere.

Il disegno di legge in esame intende recare un sostanziale contributo al compimento dell'opera, mettendo a disposizione somme cospicue, che per altro sono ritenute insufficienti alle necessità concrete. Il contributo dello Stato ammonta a 9 miliardi complessivamente, mentre secondo i tecnici locali la spesa minima che si dovrà affrontare per la realizzazione delle opere di risanamento e per il trasferimento di circa 12-15 mila abitanti non può essere inferiore a 15 miliardi e mezzo. La richiesta di detta cifra è giustificata dalla esperienza fatta in occasione dell'esecuzione del primo lotto di lavori di risanamento che, con la spesa di 1 miliardo e 200 milioni, permise di sistemare un'area di circa 8 mila metri quadrati. Rimangono ancora da effettuare demolizioni e ripristini su un'area di 43 mila metri quadrati, con una spesa preventivata dai tecnici del luogo in circa 7 miliardi e mezzo. A questo punto, sarà opportuno che io faccia un cenno alla ripartizione prevista per la somma indicata. Sempre attenendoci alle indicazioni dei tecnici locali, occorrono: 1 miliardo e 400 milioni per espropri; 750 milioni per demolizioni; 2 miliardi per sistemazioni edilizie; 1 miliardo per la ricostruzione e la sistemazione

di edifici pubblici; 800 milioni per ripristini di strade; 1 miliardo e 300 milioni per contributi di risanamento igienico. La cifra totale viene raggiunta con una previsione di spesa di 250 milioni per imprevisti e interventi di urgenza.

Debbo richiamare l'attenzione degli onorevoli commissari sul fatto che il risanamento igienico e sociale non può limitarsi alle opere di demolizione per le quali è previsto il diretto intervento, ma deve estendersi anche al ripristino e al miglioramento ricettivo di tutti i vecchi edifici interessati all'opera di risanamento igienico-urbanistico, compresi nella città antica, che verranno conservati. Se ciò non si facesse, il risanamento rimarrebbe incompiuto e la popolazione continuerebbe ad addensarsi in abitazioni miserabili e malsane. L'opera di risanamento delle abitazioni private si presenta molto difficile per il grandissimo frazionamento della proprietà privata e per la estrema modestia dei proprietari che sono, per la maggior parte, gente povera.

Ben pochi tra i proprietari potranno sostenere la spesa di restauro e di modificazione delle case; e, se si vogliono eliminare i tuguri, sarà necessario in molti casi procedere addirittura allo svuotamento totale degli edifici, al conseguente consolidamento delle mura perimetrali e al rifacimento della parte interna dei fabbricati.

Per raggiungere tale risultato, che costituisce uno dei punti fondamentali del piano di risanamento del borgo antico, non potrà mancare l'intervento dello Stato, sia pure in misura modesta e controllata, in favore dei piccoli proprietari che, rinnovando i loro abituri li trasformano in abitazioni degne di questo nome e cooperano, altresì, a nobilitare l'ambiente urbanistico storico e artistico che si intende giustamente conservare.

Per la realizzazione di quanto ho posto in evidenza, il disegno di legge prevede uno stanziamento di 3 miliardi (articolo 2); inoltre, potrà essere utilizzata integralmente o in parte la disponibilità di cui all'articolo 7 che stanzia a favore della città di Bari, a norma della legge 3 agosto 1949, n. 589, un'annualità trentacinquennale di lire 100 milioni, corrispondente ad una somma capitale di immediato impegno dell'entità di circa 2 miliardi. Complessivamente, per il risanamento vero e proprio dell'antico Tarso e per la realizzazione di infrastrutture, quali strade, impianti idrici e fognature, opere queste ultime attuabili nell'intero territorio della città di Bari, vi è una disponibilità di circa 5 miliardi.

Un aspetto particolarmente preoccupante del grosso problema di Bari vecchia è costituito dal sovraffollamento del borgo. Una popolazione di scarse possibilità economiche si addensa in case secolari, case in condizioni statiche precarie, perché minate, oltre che dalla vetustà, anche dagli eventi bellici che le hanno sconquassate. Da parte dell'amministrazione comunale è un continuo ricorrere ad ordinanze di sgombero per evitare possibilità di disastri e il fenomeno si è reso tanto grave che in varie circostanze gli sfrattati si sono dovuti ricoverare persino negli alberghi cittadini. Il dissesto odierno del borgo si va sempre più accentuando; per cui i provvedimenti per assicurare alloggi convenienti a coloro che dovranno abbandonare le proprie case si impongono con urgenza.

Un obiettivo verso cui si deve tendere è quello di ridurre a non più della metà il numero degli abitanti del borgo antico, fornendo alloggi a 12-15 mila persone, mediante la costruzione di un egual numero di stanze, eventualmente frazionabili nell'ambito del territorio comunale, onde consentire un migliore inserimento della popolazione della città vecchia nel più progredito tessuto sociale della vera e propria città. La spesa, a cui si va incontro, comprensiva del costo delle aree e dei servizi, è stata preventivata in lire 650 mila a vano. Di conseguenza, la disponibilità di 4 miliardi recata dall'articolo 4 del disegno di legge per la costruzione di alloggi ai sensi della legge 9 agosto 1954, n. 640, da effettuarsi dall'istituto antonomo delle case popolari di Bari, è da ritenersi insufficiente alle esigenze prospettate: per affrontare la situazione in modo completo occorrerebbe, secondo le previsioni dei tecnici, altri 4 miliardi.

Questo è il quadro della situazione di Bari vecchia e dei mezzi che il risanamento urbanistico della stessa esige, come è apparso dall'indagine che ho creduto mio dovere svolgere per poter riferire sul disegno di legge. Le somme stanziate con il provvedimento di legge che siamo chiamati ad esaminare ammontano complessivamente a 9 miliardi comprensivi dei 2 miliardi spendibili in virtù della disposizione di cui all'articolo 7.

Una parola per quanto si riferisce alla copertura finanziaria degli oneri che vengono assunti. La Commissione del bilancio ha espresso parere favorevole al provvedimento, subordinando tale parere alla sola riserva che lo stanziamento di 2 miliardi, di cui all'articolo 2 del disegno di legge in esame, trovi, secondo quanto prescritto dall'articolo 8, copertura a seguito di disponibilità derivante

da variazioni di bilancio dell'esercizio 1961-1962 approvate dal Parlamento. Avendo riscontrato che nelle note di variazioni recentemente approvate dal Parlamento vi è uno stanziamento di 2 miliardi per il risanamento igienico e urbanistico della città di Bari, la riserva della Commissione bilancio non ha più ragione di essere.

Inoltre, richiamato lo stanziamento di cui all'articolo 7, la Commissione del bilancio dà parere favorevole, purché l'ammontare dei limiti di impegno a norma della legge 31 agost o1949, n. 859, stabiliti complessivamente in 100 milioni e destinati all'esecuzione di strade, impianti idrici e fognature della città di Bari, sia ripartito nel modo seguente: 10 milioni a carico dell'esercizio finanziario 1962-63 e 45 milioni, rispettivamente, a cairco degli esercizi 1963-64 e 1964-65.

Giunti a questo punto, non rimane che dare una rapida scorsa agli articoli prima del loro esame da parte della Commissione. Come prima cosa, l'articolo 1 proroga i termini per l'attuazione del piano regolatore edilizio del vecchio abitato della città di Bari scaduto il 5 luglio 1958 fino al 30 giugno 1968. L'articolo 2 dispone, ripartito in due esercizi, lo stanziamento di 3 miliardi per l'esecuzione delle opere di risanamento del vecchio abitato della città. Con la somma si dovrà provvedere a corrispondere le indennità di espropriazione e la sistemazione edilizia del borgo e la ricostruzione degli edifici pubblici. Il secondo comma dell'articolo 2 stabilisce le modalità di gestione e di copertura dello stanziamento dei 3 miliardi.

All'articolo 3 vengono dettate norme per la progettazione, l'esecuzione e l'appalto dei lavori, che sono affidati al provveditore regionale alle opere pubbliche per le Puglie. Per adempiere al mandato conferitogli, detto provveditore è autorizzato ad operare anche in deroga ai limiti disposti dalla legge 30 giugno 1955, n. 1534. La legge richiamata reca disposizioni per il decentramento dei servizi del Ministero dei lavori pubblici che contiene l'azione autonoma dei provveditorati entro il limite di spesa di 200 milioni. Nel caso specifico, poiché le opere da attuare impongono una spesa di gran lunga maggiore, viene concessa al provveditore la facoltà di agire in deroga alla legge più sopra richiamata.

Per la costruzione di alloggi ai sensi della legge 9 agosto 1954, n. 640, vale a dire la legge recante provvedimenti per la eliminazione delle abitazioni malsane, sono stanziati, all'articolo 4, quattro miliardi. Ho già accennato, nella relazione generale, che la somma da calcoli fatti risulta insufficiente alle necessità.

Nel primo comma dell'articolo in esame è indicato il modo di copertura della somma che viene ripartita su cinque esercizi finanziari. Il secondo comma indica, quale ente costruttore dei nuovi alloggi, l'Istituto autonomo per le case popolari di Bari. Negli ultimi due commi si autorizza la Cassa depositi e prestiti ad anticipare all'I.A.C.P. di Bari, anche a più riprese, le somme occorrenti, rendendo in tal modo possibile la sollecita attuazione delle abitazioni.

L'articolo 5 prevede, per l'applicazione di questa legge, le norme di espropriazione. Vengono semplificate e rese più rapide le procedure di espropriazione e quelle per la liquidazione delle relative indennità. Le espropriazioni devono uniformarsi alla disposizione della legge 25 giugno 1865, n. 2359, con alcune modificazioni, molto opportune, che consentono, come ho già detto, di rendere più sollecite le procedure e conseguentemente le opere di risanamento.

Norme per l'assegnazione dei nuovi alloggi alle famiglie aventi i requisiti previsti dalle disposizioni sull'edilizia popolare, sono contenute nell'articolo 6: hanno diritto alla priorità, nella assegnazione degli alloggi, le famiglie residenti, da almeno un anno dalla data di entrata in vigore della legge, nella zona da risanare e debbano essere trasferite per l'attuazione del programma di risanamento. È chiaro che le nuove case non vengono costruite per le molte famiglie a Bari bisognose di trovare un alloggio, ma bensì, per quelle da sfollare dal borgo antico a seguito del risanamento. Se non si adottasse una simile cautela, si correrebbe il rischio di non essere in grado di assicurare il tetto alle famiglie che hanno maggiore bisogno e, per di più, di ritardare il risanamento della città vecchia.

L'articolo 7, che la Commissione del bilancio ha emendato, riguarda lo stanziamento sui limiti d'impegno inscritti nel bilancio per gli esercizi 1962-63, 1963-64 e 1964-65 dei contributi necessari per l'esecuzione di opere stradali, idriche e di fognatura della città di Bari.

Ho già rilevato che il dettato di questo articolo è molto estensivo, ossia ammette, questa è l'interpretazione letterale del testo, la possibilità che lo stanziamento possa essere utilizzato per opere da realizzare nell'ambito dell'intero territorio della città di Bari.

Il secondo comma prevede l'applicazione dei benefici della legge 29 luglio 1957, n. 634,

che reca provvidenze per il mezzogiorno, ad integrazione delle disposizioni di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 589.

Infine l'articolo 8 precisa che all'onere di 2 miliardi di cui all'articolo 2 si fa fronte con le disponibilità derivanti dalla variazione di bilancio dell'esercizio 1961-62, della quale ho già parlato.

Onorevoli colleghi, spero che la mia relazione sia stata esauriente e precisa. Vi chiedo ora di passare, con la sollecitudine che il provvedimento comporta, alla sua discussione e approvazione. Purtroppo non sarà possibile ottenere che lo stanziamento complessivo disposto a favore del risanamento organico urbanistico di Bari vecchia sia aumentato. Insistere su questo punto significherebbe il rinvio della discussione del disegno di legge in attesa di concludere il dialogo con il Governo e la Commissione Bilancio per la ricerca della copertura finanziaria. Le speranze di trovarla sono così scarse da sconsigliare una simile risoluzione. Conviene dunque approvare subito la legge. Se i fondi a disposizione non saranno sufficienti a completare l'attuazione del piano di risanamento, in prosieguo di tempo, si potrà chiederne altri.

Un ritardo nella approvazione del disegno di legge reca un danno certo alla città di Bari, che dal provvedimento attende i mezzi per riprendere l'opera di risanamento rimasta agli inizi.

I fondi posti a disposizione sono cospicui e molte opere potranno essere realizzate con grande utilità pubblica e per il maggior decoro della città.

A conclusione, sia permesso di esprimere un auspicio: che il risanamento dell'antico borgo risolva veramente il gravoso problema edilizio, urbanistico e sociale di Bari, dando un volto nuovo al centro storico della città; che l'opera grandiosa venga attuata, tenendo presente come fine primario l'interesse pubblico, che ogni tentativo di speculazione sul risanamento urbano venga mortificato senza indulgenze.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMENDOLA PIETRO. Il nostro gruppo, che da anni va rivendicando un adeguato intervento del Governo per il risanamento igienico e urbanistico della città vecchia di Bari, si rende ben conto dell'interesse e dell'urgenza di questo provvedimento. Ciò non di meno, allo scopo di permettere rapidissimamente uno scambio di idee tra noi, commissari comunisti della Commissione lavori pubblici e i colleghi e compagni baresi, in ordine alla eventualità di presentare alcuni emendamenti – se ciò sarà ritenuto opportuno da parte nostra, ringraziandola, signor Presidente, per la chiara, ampia ed efficace sua relazione, la pregherei di voler rinviare ad una prossima seduta della settimana ventura il prosieguo della trattazione di questo argomento.

Colgo, però, l'occasione per protestare sdegnatamente, e preannunciare che arriveremo a fare uno scandalo in Parlamento, per il fatto che il Governo e la maggioranza vengono a sostenere, per quanto riguarda la copertura del disegno di legge oggi al nostro esame, tesi diametralmente opposte a quelle sostenute giorni addietro, in occasione dell'esame della legge per il terremoto del 21 agosto 1962.

Cari colleghi, è giunta l'ora di finirla con questo sistema, secondo il quale, a seconda che si tratti di provvedimenti di iniziativa del Governo o della maggioranza o di provvedimenti presentati dall'opposizione, certe ragioni formali riguardanti, per la copertura, l'applicazione dell'articolo 81, non valgono oppure valgono: e quando si tratta di provvedimenti o di emendamenti presentati da deputati dell'opposizione, le ragioni formali non possono essere mai superate. Sarebbe molto più onesto, leale, franco e sincero che voi, Governo e maggioranza, ci diceste esplicitamente, una buona volta per tutte, che, allorquando l'iniziativa è nostra, le ragioni formali riguardanti la copertura finanziaria non possono essere assolutamente ignorate, mentre esse cadono di fronte a provvedimenti di vostra iniziativa perché tale è la vostra volontà politica nel merito. Diversamente, cadiamo proprio nel ridicolo.

Infatti, in occasione dell'approvazione della legge per il terremoto, voi avete sostenuto l'impossibilità di fissare globalmente una spesa per più esercizi senza la copertura completa, non bastando la sola copertura per l'esercizio iniziale, e ciò ai sensi dell'articolo 81: in altri termini, avete affermato l'impossibilità di ciò, in mancanza di una entrata tangibilmente sicura per tutti gli esercizi. È stata inutile fatica, per noi, obiettare e rinfacciare che, in occasione di altri provvedimenti, e anche poco tempo addietro, si era agito in modo del tutto diverso ed opposto.

A distanza di pochi giorni, eccoci di nuovo daccapo, anche se in questo momento è presente il sottosegretario Ceccherini e non il ministro Sullo, il quale tirò in ballo addirittura il Presidente della Repubblica, sostenendo che da quando c'è il Presidente Segni si osserva la vigilanza più rigorosa per quan-

to riguarda l'interpretazione più ortodossa dell'articolo 81 della Costituzione; e oggi, tutto ciò dimenticando, si viene a sostenere esattamente il contrario. Infatti, ai sensi dell'articolo 2, vi sono 3 miliardi di spesa, la copertura dei quali, per 2 miliardi, esiste solo per questo esercizio: per l'altro miliardo non v'è copertura, ma un rinvio all'esercizio successivo. Per quanto riguarda l'articolo 4, si ripete addirittura quanto accadde in primavera, in occasione dell'approvazione della legge per ulteriori limiti d'impegno sino a 3 miliardi per l'edilizia popolare. Nel disegno di legge che stiamo esaminando, vengono stanziati 4 miliardi per esercizi che vanno dal 1963 al 1968, ai sensi della legge n. 640, quando sappiamo bene che il finanziamento di quest'ultima legge è completamente esaurito e, d'altra parte, non poteva estendersi fino al 1967-68.

Noi non abbiamo nulla in contrario a che si spendano, per questa legge, 7 o 9 o anche 14 o 18 miliardi: non siamo certamente noi a formalizzarci su questioni di copertura; però, pretendiamo che, quando la maggioranza e il Governo non sono d'accordo sulle nostre proposte, dicano chiaramente che non sono d'accordo sul merito delle stesse, anziché appellarsi all'articolo 81 della Costituzione. Qui ne va della dignità personale e dell'intelligenza personale di ciascuno di noi.

Perciò, protesto sdegnatamente; protesto anche perché non mi sembra che vada bene un simile comportamento dopo 15 anni che lavoriamo assieme.

D'altra parte, non so con quale faccia si dice che oggi è bianco quel che ieri è stato definito nero: anche se oggi non c'è il Ministro Sullo, c'è il sottosegretario Ceccherini. Comunque, cari colleghi, di maggioranza o governanti, ci vuole un minimo di coerenza.

PRESIDENTE. Mi riservo di darle delle precisazioni dopo gli interventi degli altri colleghi che intendono prendere la parola nella discussione generale del disegno di legge.

CURTI IVANO. Il nostro Gruppo è favorevole al disegno di legge, che purtuttavia ci mette in notevole difficoltà se vogliamo essere coerenti ad una posizione che abbiamo sempre sostenuta, posizione nettamente contraria a provvedimenti così frammentari per far fronte a necessità delle quali tutti siamo pronti a riconoscere l'urgenza.

Noi abbiamo approvato una legge analoga per la città di Palermo; oggi ci accingiamo ad approvarne una per Bari. Questo provvedimento, di carattere frammentario per situazioni tanto importanti e vitali, non si accorda certo con quella invocata politica di coordinamento e di programmazione di cui tanto si parla.

Noi dobbiamo cercare di fare provvedimenti che siano completi e definitivi, e che non lascino strascichi, specie quando si affronta un'opera di risanamento come questa; altrimenti, non v'è dubbio che domani sorgeranno altre questioni oggi non previste e saremo costretti ad intervenire nuovamente.

Questa è una delle cose che teniamo a sottolineare, perché oltretutto mette veramente a disagio: è cioè che per ogni situazione analoga ad una precedente noi facciamo un provvedimento diverso, a se stante. A noi sembra che una volta fissato un criterio generale, questo deve valere per i singoli casi, salvo evidentemente gli aggiornamenti che si impongono per determinate leggi quadro dello Stato. Vorrà dire poi che, invece di affrontare il risanamento di 3 o 4 città all'anno, se ne affronterà 1 o al massimo 2. Ho notato che noi, o abbiamo degli eccessi veri e propri di accentramento della burocrazia (che è una cosa terribile) o passiamo, come nel caso dall'articolo 3 del provvedimento al nostro esame, ad un decentramento altrettanto eccessivo.

Questo è un problema che deve essere affrontato con molta serenità ed, in proposito, non possiamo non tener conto delle osservazioni fatte dal collega Amendola, circa il reperimento dei fondi. Ho già detto una volta che non devono esservi cittadini di una o di un'altra categoria; non si può un giorno dire che una cosa va bene ed un altro affermare esattamente il contrario. Occorre stare attenti perché in tal modo si mette a disagio, non solo chi ascolta e partecipa a queste discussioni, ma si finisce con il discreditare la stessa istituzione parlamentare.

Concludo con una osservazione strettamente personale: ho notato, cioè, che all'ordine del giorno dei nostri lavori vi erano alcuni provvedimenti, ma uno lo si è accantonato per mancanza di un parere, un altro per un altro motivo e così via. Di questo passo, accantonandoli tutti, con il tempo limitato a nostra disposizione, finiremo col non approvarne nessuno. La prossima settimana avremo la discussione del bilancio; forse ci sarà una settimana di ferie; non è escluso quindi che di questo passo non vareremo nessun provvedimento. Sono del parere che tutto quanto è possibile approvare in questo periodo di tempo va approvato, non esclu-

dendo ovviamente possibilità di modifiche e correzioni sui punti controversi.

ASSENNATO. Desidero esprimere al Presidene il mio più vivo apprezzamento per la sua relazione, oltre che diligente, veramente appassionata. Dico questo, non solo come cittadino e deputato di Bari, ma anche come membro del Consiglio comunale di questa città. Ho particolarmente apprezzato la sua obiettività quando ha messo in evidenza la insufficienza dei mezzi stanziati, dimostrando che tale insufficienza potrà portare, non solo ad ulteriori finanziamenti, ma anche ad ulteriori proroghe dei termini, con una maggior spesa complessiva. Infatti, quando un'opera la si realizza a scaglioni, essa viene a costare notevolmente di più. Ciò premesso, concordo con la richiesta avanzata dall'onorevole Amendola di voler consentire un brevissimo rinvio, sì da prendere contatti immediati con l'amministrazione o con il sindaco di Bari, per invitarlo a Roma e concordare insieme qual che modifica necessaria. Si tratterebbe, in sostanza, di varare questo provvedimento entro la prossima settimana.

PRESIDENTE. Ritengo allora che sarebbe opportuno sospendere la discussione generale, per riprenderla in una prossima seduta.

TERRAGNI. Per quanto mi riguarda personalmente, come vecchio sindaco di un capoluogo di provincia, ritengo che un rinvio sia sempre dannoso alla buona causa che dobbiamo sostenere. Non credo che nel giro di pochi giorni, anche facendo venire il sindaco interessato e riaprendo un colloquio, si possa cambiare molto: i miliardi sono quelli che sono. Quando il Governo li iscrive, sa benissimo che ne verranno richiesti di più. Ripeto che non credo che la presenza di un sindaco possa bastare a muovere il bilancio dello Stato. Io penso invece che qualunque ritardo è dannoso. Pertanto la mia opinione, in materia di rinvio, è negativa.

ASSENNATO. Sia chiaro che non si è chiesto un rinvio a scadenza indeterminata, ma solo di una settimana.

PRESIDENTE. È esatto. Non si tratta di un rinvio *sine die*, ma di un aggiornamento della discussione.

Comunque, onorevole Amendola, lei fa domanda formale di questo brevissimo aggiornamento della discussione?

AMENDOLA PIETRO. Sì, faccio domanda di rinvio alla prossima seduta.

PRESIDENTE. Va bene, mi riservo di far rimettere all'ordine del giorno, possibilmente in una delle sedute della prossima settimana, il disegno di legge per il seguito della discussione.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per agevolare la libera navigazione sul fiume Po mediante divieto di costruzioni di ponti di chiatte e costruzione di ponti stabili in sostituzione degli attuali ponti di chiatte (4116); e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Montanari Silvano ed altri: Costruzione di ponti stabili sul fiume Po (3350).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge n. 4116: « Provvedimenti per agevolare la libera navigazione su fiume Po mediante divieto di costruzione di ponti di chiatte e costruzione di ponti stabili in sostituzione degli attuali ponti di chiatte », e della proposta di legge n. 3350, di iniziativa dei deputati Montanari Silvano, Pajetta Giancarlo, Cavazzini, Busetto, Soliano, Roffi, Montanari Otello, Clocchiatti, Re Giuseppina, Lajolo, Venegoni, Alberganti, Audisio Walter, De Grada: « Costruzione di ponti stabili sul fiume Po ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Sono sottoposte al nostro esame due proposte di legge, una di origine parlamentare e l'altra governativa. Le due proposte di legge hanno praticamente lo stesso contenuto, e cioè la cotruzione di ponti stabili, in luogo di ponti in barche, sul fiume Po. Prima di passare al loro esame, desidero fare un brevissimo e sintetico quadro della situazione. Se qualcuno ha presente la carta della navigazione del fiume Po, consegnata qualche anno fa a tutti i parlamentari di questa Commissione, potrà meglio osservare che sono scaglionati lungo il fiume Po, per molti tratti del suo corso, una notevole quantità di ponti di chiatte: in provincia di Pavia, sulla provinciale Olona-Stradella, il ponte detto di Spessa, della larghezza di 6 metri e della lunghezza di 546, due terzi circa della distanza fra gli argini maestri; nelle province di Pavia e Piacenza a Bosco Tosca, sulla statizzanda Val Tidone, con larghezza di carreggiata di metri 6 e lunghezza di 469 metri, meno della metà della distanza dagli argini maestri; il ponte di San Nazzaro in provincia di Piacenza, con una larghezza di 6 metri e una lunghezza di 312 metri, misura assai limitata rispetto alla distanza degli argini, che è di quasi due chilometri; poi vi

è il ponte in chiatte di Viadana-Boretto, a servizio della statale n. 358 di Castelnuovo, della lunghezza di 700 metri; il ponte di Guastalla Dosolo, sulla provinciale Dosolese, e di Guastalla sulla linea Mantova Reggio Emilia, della lunghezza di 780 metri; il ponte di Sermide, che collega una strada statizzanda con una provinciale ed è gestito da un consorzio di comuni, della lunghezza di 530 metri; il ponte di Ficarolo, che unisce anche due provinciali ed è gestito da un consorzio di comuni, della lunghezza di 340 metri; ed infine il ponte di Polesella, gestito da un consorzio di comuni, che collega una statale e una provinciale, della lunghezza di 300 metri.

Non ho elencato in questo quadro – che ho trovato nella pregevole relazione dell'ingegnere Ogliani al convegno di Mantova del 1962 – i due ponti che sono stati segnalati in più dalla proposta parlamentare, e cioè Pieve del Cairo e San Nicolò. In verità la proposta parlamentare, essendo stata presentata con molto anticipo, non poteva prevedere che, nel frattempo, sarebbe stato costruito il ponte a Pieve del Cairo. Con la costruzione dell'autostrada Verona-Mantova-Modena, il ponte di San Nicolò non serviva più, perché per quella località passerà la nuova strada.

Ma quello che ci interessa, oltre il numero notevole dei ponti in chiatte, sono gli inconvenienti gravissimi che vanno sempre più aumentando; inconvenienti che nascono dalle variazioni di quota dell'impalcato dovute al mutare del livello delle acqua del fiume (che passa con notevole escursione dalla magra alla piena). Si determinano, infatti, spesso delle pendenze difficili per il traffico. Quando la piena supera un certo livello, le testate sono coperte e diventano inservibili; gli stessi traghetti lungo il Po scompaiono in questi periodi. Si dovrebbero allora usare i ponti, ma la piena li rende inservibili. I ponti, poi, hanno una portata limitata che va dagli 80 ai 120 quintali. Se si aggiunge che la carreggiata è di 6 metri col divieto d'incrocio, vi renderete conto della strozzatura notevole tra nord e sud, a cavallo del fiume Po.

A ciò va aggiunto la difficoltà sempre maggiore che incontra la navigazione interna a causa dei traffici di notevole portata, come le petroliere. Occorre fare manovre non sempre facili. Sbagliando la manovra si rischia di far saltare una petroliera e di conseguenza anche un ponte. Non è mancato qualche incidente.

Da notare, inoltre, che la manutenzione di questi ponti è costosissima, per la gravosità specialmente delle operazioni di apertura dei ponti. Questa è fatta a qualsiasi ora, perché la legge impone di aprirli senza indugi.

Ricordo un ordine del giorno di protesta della provincia di Mantova proprio per l'aumento delle spese di manutenzione. Se si dovessero capitalizzare queste spese di esercizio, si potrebbe disporre di capitali da impiegarsi più utilmente nel costruire nuovi ponti.

Il problema è stato sollevato in numerose occasioni, in convegni e riunioni di enti locali, camere di commercio ed altre organizzazioni; e devo anche ricordare che lo stesso Parlamento più volte, durante la discussione sui bilanci, ha votato sempre gli stessi ordini del giorno presentati da tutti i gruppi e tendenti ad ottenere dal Governo una particolare attenzione su questo problema.

E siamo giunti finalmente, sia per iniziativa parlamentare, sia per iniziativa governativa, a trovare una soluzione.

La proposta governativa, che possiamo prendere in esame, come testo base, nel suo primo articolo fa riferimento alla necessità di agevolare la libera navigazione, tenendo conto che gli interessi sono duplici, e cioè interesse stradale e interesse di navigazione. La cosa più notevole è quella di avere in questa legge posto un impegno di esecuzione dei lavori. Gli uffici interessati dovranno assolverlo e fare il proprio dovere con la maggiore sollecitudine. Come è detto nel penultimo articolo, tali opere sono dichiarate di pubblica utilità e urgenti e indifferibili i lavori relativi. Di qui la logica conseguenza di assegnare un limite di tempo.

Nell'articolo 2 e nell'articolo 3 si fa una previsione di compiti e di spese, stabilendo che dovrà provvedere l'A.N.A.S. per i ponti che collegheranno strade di competenza dell'A.N.A.S. Il Ministero dei lavori pubblici (con spesa a totale carico dello Stato), provvederà per gli altri ponti. Si stabiliscono quindi due competenze diverse. L'altra proposta, di iniziativa parlamentare, non fa riferimento a questa specificazione. Ma io credo che non ci sia nessuna difficoltà ad accettare il punto di vista governativo. La spesa complessiva per i tre ponti a carico dell'A.N.A.S., secondo studi fatti dall'ingegnere Ogliani di Mantova, ammonterebbe a circa 2 miliardi e 300 milioni, mentre per i ponti a carico dello Stato previsti dall'articolo 3 si prevede una spesa complessiva di 5 miliardi.

Per quanto concerne il finanziamento, data la difficoltà di avere dal Tesoro degli stanziamenti nuovi, è stata fatta una pro-

posta originale ed interessante, consistente, per quanto riguarda i tre ponti dell'A.N.A.S. nel fare riferimento *sic et simpliciter* al bilancio dell'A.N.A.S. stessa, che nelle sue entrate e nel suo programma di spese deve inserire le somme necessarie per la costruzione di questi ponti; mentre invece, per quanto riguarda la costruzione dei ponti, demandata direttamente al Ministero dei lavori pubblici, si è escogitato un sistema che è indicato negli articoli 4 e 5, e che, in altri termini, pone gli stanziamenti (scaglionandoli in quattro anni) secondo questo ritmo: un miliardo per il primo esercizio, 500 miliardi per il secondo e il terzo esercizio, e 3 miliardi per il quarto esercizio, per il totale di 5 miliardi. Per il loro reperimento si è pensato, per quanto concerne il primo, secondo e terzo esercizio, di fare riferimento a un prelievo dal fondo del Tesoro, che è destinato come contributo all'A.N.A.S., con riferimento alla legge n. 59. Cioè, in altri termini, questi fondi costituiscono una specie di prestito, fatto dall'A.N.A.S., al Ministero dei lavori pubblici. Però, con l'accorgimento previsto dall'articolo 5, che cioè questo prelievo di 2 miliardi dovrà praticamente essere restituito successivamente, con l'inizio dell'esercizio 1966-67 in due esercizi, per un miliardo ciascuno, restituzione da effettuare in base all'articolo 6 della legge n. 181. Infine, per la parte restante di 3 miliardi circa sull'ultimo esercizio 1965-1966, si fa riferimento a quei contributi che sono devoluti allo stesso Ministero dei lavori pubblici a norma dell'articolo 6 della legge n. 181 del 21 aprile 1962. In sostanza, il finanziamento è escogitato nel senso che, per una parte, si cerca di avere un prestito dall'A.N.A.S. di una somma che viene successivamente restituita e, per l'altra, si fa riferimento alla novità, introdotta dalla legge n. 181, del contributo dovuto al Ministero dei lavori pubblici per l'attuazione delle opere di competenza della legge n. 181.

Detto questo, passo all'esame anche della proposta di legge parlamentare, che, come già detto, possiamo ritenere superata per i due ponti aggiunti all'articolo 1, di Pieve del Cairo e San Nicolò. Per quanto riguarda la copertura, la proposta indica una copertura diversa, cioè sul fondo istituito nello stato di previsione del Ministero del tesoro per sopperire agli oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso. A parte il fatto che ci troviamo già nell'esercizio successivo a quello indicato nella proposta. mi sembra che non si possa fare troppo affidamento sul fondo speciale, già ampiamente utilizzato da altre proposte di iniziativa parlamentare. Propenderei quindi senz'altro per la soluzione escogitata dal testo governativo.

Aggiungo che trovo opportuno l'ultimo articolo della proposta di legge, e cioè quello della immediata entrata in vigore, in quanto viene a sottolineare l'urgenza e l'indifferibilità delle opere da realizzare.

Concludo, pregando di approvare questa legge, che risolve una questione annosa e dà l'avvio ad un più sicuro traffico fluviale e stradale.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Lombardi per la sua relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

MONTANARI SILVANO. Signor Presidente, finalmente siamo arrivati alla decisione di un provvedimento che impegna alla costruzione di questi ponti stabili. Quando dico « finalmente », c'è evidentemente in me la sodisfazione di chi da molti anni attendeva che a questo si giungesse; ed anche insieme il rammarico che purtoppo tanto tempo sia andato perduto e che si pervenga con ritardo a prendere una decisione che avrebbe potuto essere presa prima.

Si tratta in realtà – come egregiamente ha illustrato il relatore – di opere che, sotto il profilo tecnico e sotto quello dell'onere finanziario e di bilancio, sono di normale amministrazione e dovevano già da tempo essere considerate di normale amministrazione. Il disegno di legge presentato dal Governo noi lo consideriamo sostanzialmente rispondente a quelle che sono le richieste degli enti locali, delle amministrazioni provinciali, dei convegni tenuti in proposito. Pensiamo pertanto che, sulla base di questo testo, si debba rapidamente giungere all'approvazione della legge.

Vorremmo, però, fare alcune osservazioni. Premesso che l'elenco dei ponti è quello del testo governativo, in quanto per Pieve del Cairo la cosa è superata e per San Nicolò conviene attendere il ponte dell'autostrada, che potrà in gran parte sopperire alle necessità delle popolazioni locali, le nostre osservazioni riguardano prima di tutto l'impostazione del disegno, cioè il titolo ed anche il primo comma dell'articolo 1. Ci sembra vi sia una certa dissonanza fra il titolo e il primo comma e quella che è la natura stessa del problema. È vero che agevolare la libera navigazione sul fiume Po è ancor oggi una necessità. Tuttavia rileviamo che questa preoccupazione di agevolare la navigazione deve limitarsi caso mai soltanto alla parte che riguarda la maggiore sicurezza dei natanti. La

preoccupazione principale deve essere quella della sicurezza, perché, per quanto riguarda la rapidità del passaggio, tutti sappiamo direttamente per esperienza, e se ne è parlato anche nella relazione, che le bettoline hanno la precedenza assoluta di fronte al traffico stradale sugli stessi ponti. Non appena il natante si presenti nelle vicinanze del ponte, o addirittura preannunci il suo arrivo, il ponte deve essere aperto, e viene aperto. Nessun danno da questo punto di vista ha subito lo sviluppo della navigazione fluviale. Non sono stati i ponti ad ostacolare tale sviluppo, ma se mai il pericolo dell'attraversamento da parte di particolari tipi di natanti, come le bettoline. Ma per fortuna gli incidenti gravi sono molto rari anche per l'abilità dei piloti e dei pontieri. Quindi nessun danno particolare per la navigazione fluviale. Invece quella che è andata via via diventando la vera questione da affrontare, è rappresentata dall'ostacolo sempre più grave al traffico e al trasporto su strada. E, sia nella proposta nostra che nel disegno di legge governativo, è questa appunto la preoccupazione.

Si chiede che i ponti di chiatte vengano sostituiti per permettere al traffico stradale di scorrere normalmente. Quindi si tratta di agevolare il traffico, nel senso di normalizzarlo e di renderlo sicuro. La sicurezza del traffico stradale qui ha una sua particolare importanza.

Ora, da queste considerazioni viene una certa perplessità a proposito del primo comma dell'articolo 1. Un divieto così assoluto ed evidentemente permanentee, non può forse rendere più difficoltoso, nei prossimi anni, lo sviluppo del traffico stradale, in quanto, in diverse località, ulteriori attraversamenti del Po possono diventare necessari? Ci poniamo questa domanda.

Considerato che gli attraversamenti stradali normali sul fiume Po, dalla sorgente alla foce, sono praticamente diciotto; considerato quanto è accaduto in tutti questi anni nella valle del Po, in relazione allo sviluppo del traffico stradale, della motorizzazione, dei collegamenti e dei trasferimenti delle popolazioni per lavoro e per studio; considerato l'aumento del traffico che comporta l'attraversamento del fiume Po; considerato che tutte le previsioni fanno ritenere che tale aumento continuerà, poiché siamo ben lontani dal punto di saturazione; considerato che il numero dei ponti che noi, attraverso questa legge, porteremo a costruzione può essere e sarà maggiore e che già vengono da alcune parti richieste di attraversamenti, sia pure precari come quelli con chiatte; noi non creiamo forse un ostacolo ad una ulteriore espansione del traffico stradale nell'attraversamento del Po?

E aggiungo qualche cosa di più semplice: il divieto di costruire ponti di chiatte – io chiedo – nei tratti del Po dove la navigazione non esiste, può valere o no?

Abbiamo un lungo tratto da Bosco Tosca in su dove la navigazione non esiste e non esisterà. Ora in quei tratti e dovunque la navigazione non esiste o non abbia il carattere che ha da Cremona in giù, questo divieto varrà? E, valendo, sarà un beneficio, o meno, per le popolazioni?

In pratica sappiamo già che da Cremona in giù gli attraversamenti possono essere considerati insufficienti. Non parlo soltanto di oggi, ma di un avvenire non troppo lontano. Quindi, forse, questo primo comma ritengo non sia necessario mantenerlo e potrebbe anche sopprimersi. Io credo che l'articolo 1 potrebbe ridursi al solo secondo comma.

PRESIDENTE. Onorevole Montanari Silvano, lei discute già l'articolo. La prego di attenersi al problema in generale.

MONTANARI SILVANO. Sta bene, signor Presidente.

Nel caso in cui l'articolo 1 dovesse passare sulla base del secondo comma soltanto, credo noi in fondo avremmo lo stesso la garanzia che ponti di chiatte non ce ne saranno più quando i manufatti stabili saranno stati costruiti e, caso mai dovessero sorgere, lo sarebbero prima che sorgano quelli stabili.

La discussione sarebbe lunga e complessa e credo che nessuno vorrà fare ponti di chiatte quando non ce ne sia l'assoluta necessità. Noi conosciamo il fiume Po e conosciamo quali possono essere, in determinati momenti, le condizioni particolari del fiume. Io non voglio fare ipotesi catastrofiche. Comunque, qualora si presentasse la necessità di istituire rapidamente attraversamenti del fiume in determinate zone, si potrebbe fare o non si potrebbe fare un ponte di chiatte? Possono sorgere contingenze straordinarie che non sono facilmente prevedibili e che in questo momento io non so quali potrebbero essere. Ma quando esiste un divieto legislativo, porremmo un ostacolo insormontabile alla risoluzione di emergenza di particolarissime situazioni.

Signor Presidente, ho finito.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Montanari e do la parola all'onorevole Terragni.

TERRAGNI. Non riusciremo mai a fare una legge, che è sempre contingente, né su ipotesi, né su eventualità neppure ipotizzabili.

Io ringrazio il Relatore per la chiarezza della sua esposizione.

Mi auguro che il disegno di legge oggi al nostro esame, non solo venga approvato dalla nostra Commissione, ma lo sia con tutta urgenza.

BARONI. Qualche rapidissima osservazione.

Il Relatore ha riassunto con estrema chiarezza i termini del problema. È veramente motivo di compiacimento che ci avviciniamo alla conclusione e alla soluzione di questo problema.

Noi abbiamo più volte lamentato la esiguità dei mezzi finanziari a disposizione del Ministero dei lavori pubblici e la rigidità del bilancio. E mi pare che proprio nel corso di quest'anno abbiamo avuto, per inizitiva del Governo, in diverse occasioni, la dimostrazione che un impiego intelligente dei mezzi posti a dispostizione dalla legislazione vigente consente di rendere il bilancio un po' meno rigido di quanto esso non possa apparire a prima vista.

Questa è una constatazione che non riguarda in particolare questo provvedimento, ma che mi pare abbastanza significativa.

Vorrei fare qualche raccomandazione.

Viene affidata all'A.N.A.S. la costruzione dei ponti a servizio di strade statali o statizzate. Mi pare si possa rivolgere una raccomandazione al Governo perché le strade che devono ancora essere statizzate vengano statizzate rapidamente.

Questo renderà anche più agevole l'azione dell'A.N.A.S.

Vi sono poi dei ponti che la relazione governativa dice esistenti su strade provincializzande. In realtà, non si tratta in taluni casi di strade provincializzande, ma di ponti affidati a consorzi di comuni. È vero che anche questi ponti verranno realizzati dalla amministrazione dei lavori pubblici, ma è da auspicare che quando verranno riconsegnati agli enti locali la consegna venga fatta alle Province e non ai consorzi di comuni, per lo più piccoli comuni che difficilmente potrebbero avere capacità di provvedere razionalmente alle esigenze della mautenzione di opere di tanta importanza. Non credo che questo porterà alcun danno o preoccupazione ai consorzi, i quali probabilmente già da tempo si sarebbero liberati di questi ponti affidandoli alle province, se le province non si fossero trovate appunto nella difficoltà di andare incontro a nuovi oneri di gestione e di manutenzione anche di questi ponti di chiatte attualmente affidati ai consorzi.

Vorrei rilevare che agli altri incovenienti già considerati di questi ponti in chiatte, se ne è venuto ad aggiungere recentemente un altro gravissimo, rappresentato dalla difficile transitabilità per i carichi pesanti, non solo quando il fiume è in piena, ma anche quando è in grande magra, per la pendenza eccessiva che i ponti assumono in tale circostanza. Parlo per esperienza diretta, perché vengo da una provincia spezzata in due dal Po, e quest'anno abbiamo, appunto, avuto difficoltà anche nel periodo di massima magra, con conseguente danno economico di un certo rilievo.

Vorrei anche rilevare che questo provvedimento assume un particolare significato sotto altri aspetti di carattere più generale, soprattutto per le province del basso corso del Po, che si trovano in una situazione alquanto depressa, depressione che si manifesta in modo molto appariscente con l'esodo delle popolazioni. Rovigo in primo luogo, e poi Mantova e le altre province in misura più limitata, hanno subito un esodo di popolazione che non ha nulla da invidiare – se di invidiabilità si può parlare in questo caso – anche ad altre provincie dell'Italia centro meridionale. E questa considerazione deve avere un certo rilievo.

Inoltre vorrei sottolineare l'importanza di questo provvedimento, non soltanto dal punto di vista della viabilità, che indubbiamente è oggi preminente, ma anche nel quadro dei provvedimenti approvati nel corso di quest'anno in materia idroviaria, alcuni dei quali giunti anche alla approvazione del Senato. Credo si debba mettere in rilievo che è un altro passo avanti in questo complesso problema, diventato ormai di interesse notevole anche presso l'opinione pubblica meno qualificata. In questo anno vi sono stati dei convegni di notevole interesse, che hanno consentito di esaminare nuove possibilità del futuro sistema idroviario italiano. Siamo in termini di prospettive, indubbiamente, ma queste prospettive oggi ci appaiono di una certa consistenza, e sono il risultato di una serie di attività ed anche delle discussioni della nostra Commissione. E questo è un punto al nostro attivo.

PRESIDENTE. Un grazie all'onorevole Baroni per il suo contributo alla discussione e do la parola all'onorevole Curti.

CURTI IVANO. La legge è effettivamente una delle leggi più complete che siano state presentate, soprattutto perché affronta e risolve in una unica soluzione il problema dei ponti sul Po, in modo molto preciso, tale da non lasciare dubbi che con questa legge si persegua completamente l'obiettivo.

Ma al punto in cui siamo è inutile perderci a fare molte considerazioni sulla validità della legge, su cui siamo tutti d'accordo. Mi soffermerò solo su alcune considerazioni qui fatte, per vedere in qual modo si potranno ulteriormente precisare in sede di discussione degli articoli. E comincio da una osservazione prospettata dall'onorevole Montanari. La legge prima di tutto persegue una ragione fondamentale di economicità, considerando che sono più economici i ponti fissi che non i ponti di barche. A parte le altre considerazioni sulla migliore navigabilità del Po e sul maggiore traffico dei passeggeri, il costo del ponte in barche è più alto della cifra di ammortamento del costo di un ponte fisso. Questa è la prima validità della impostazione che si è data finalmente al problema. Non ho difficoltà che si ridiscuta la questione dei ponti in barche, però praticamente tutto quello che vale al disopra del Ticino potrà essere materia di valutazione sulla base delle prospettive di sviluppo che si hanno. Ma anche volendo fare dei ponti in barche, bisogna tener presente che è la cosa più antieconomica che si possa fare. Quindi tutti i ponti che si renderanno necessari sul Po dovranno essere fatti in muratura, perché quella è la strada da percorrere.

Altro importantissimo merito della organicità di questa legge è quello di aver stabilito che i ponti si devono fare entro quattro anni, cioè entro il 1964. È un termine molto impegnativo, perché il Po non è cosa da trascurare. Quest'anno abbiamo avuto un eccesso di siccità, ma potremo avere in seguito un eccesso di piena, che potrebbe portare seri ostacoli ai lavori. È quindi importante il conceto della fissazione di limiti di tempo più ristretti, che costituisce un elemento notevole anche agli effetti dell'economia. Se si fissano dieci anni di tempo, potranno al massimo diventare dodici o quindici, e analogamente se si fissano due anni, si potrà arrivare al massimo a tre anni e mezzo per eventuali imprevisti; ma la fissazione di un termine minimo è sempre uno stimolo a procedere sollecitamente e a mantenere nei limiti delle possibilità questo termine. E se ne avvantaggerà subito anche il traffico fra nord e sud, perché se è vero che i traghetti non hanno mai rappresentato un notevole ostacolo alla navigazione, come giustamente diceva l'onorevole Montanari, è anche vero che hanno rappresentato un notevole ostacolo al traffico nei due periodi delle piene autunnali e primaverili, perché i carichi pesanti hanno sempre dovuto seguire delle strade che non erano quelle normali. Bisognava andare a Parma, a Casalmaggiore o a Cremona per passare, perché i traghetti non consentivano il passaggio di certi pesi, e si aveva quindi un sensibile aumento del costo del trasporto e un appesantimento del traffico sulle nostre strade.

La legge nel suo complesso è ottima. In primo luogo perché ha programmato in maniera molto precisa la sua esecuzione, ed infine perché sono stati stabiliti dei termini molto precisi, e noi dobbiamo cercare di farli rispettare. E poi ancora perché non si è ricorsi al solito sistema dei contributi ai consorzi e province, ma il compito è stato assunto decisamente da parte dello Stato. E noi abbiamo sempre sostenuto che questo è compito dello Stato.

CAVAZZINI. Il complesso della legge è già stato illustrato dai colleghi che hanno parlato sinora. Io vorrei soltanto fare una osservazione, anche perché noi siamo la parte interessata per i ponti che devono essere costruiti, cioè quelli che devono sostituire i ponti di chiatte del Polesine, che per noi rivestono una notevole importanza. Lo scopo del mio intervento, oltre che quello di esprimere un giudizio favorevole sulla legge, è quello di fare una specie di proposta. Non si tratta dei ponti di chiatte. Nel convegno del Polesine si era discusso per vedere, anche su suggerimento di tecnici, se fosse stato possibile di fare, nel tratto del Po che da Contarina conduce a Porto Tolle, un altro centro di congiunzione, per tutto il basso Polesine. Lì abbiamo un traghetto che è una cosa primitiva, che non consente il trasporto di merci in blocco e questo nel 1962. In quella sede è stata progettata, discussa e promessa una soluzione definitiva.

Io ho voluto fare una raccomandazione in questo senso, non tanto perché Contarina e Porto Tolle sono due centri importanti, ma perché la legge inquadra questa situazione. Noi siamo tratto del Po che congiunge i due grandi centri ed abbiamo solo un piccolo traghetto sul quale transitano 4-5 mila persone e per il quale i comuni spendono trecentoquattrocentomila lire al mese.

Sono d'accordo che l'eliminazione dei ponti di chiatte è una necessità moderna, ma la mia

domanda è questa: è possibile tenere in considerazione anche questo aspetto di carattere tecnico di un congiungimento di due grandi centri?

È un problema la cui soluzione potrebbe costituire una grande agevolazione per un grande sviluppo della zona, se pensiamo ai trasporti che passano sul traghetto che c'è attualmente.

Si tratta di uno dei nodi più importanti del basso Polesine, sia dal punto di vista dei trasporti che da quello della navigazione.

CIBOTTO. Quando abbiamo parlato delle condizioni del bilancio dei lavori pubblici, io ho presentato un ordine del giorno che il signor ministro mi pare abbia accolto.

Ho sentito adesso il collega onorevole Cavazzini parlare del ponte che dovrebbe congiungere Porto Tolle, capoluogo del comune, con Contarina. Quella è una necessità che non non si può dilazionare, perché il movimento di un ponte fra Porto Tolle e Ca' Venier sarebbe più grande certamente di quello fra Polesella e Ro. Lì occorrerebbe un ponte *ad hoc*, perché, ripeto, dovrebbe essere di grande traffico.

Nel mio ordine del giorno, che il ministro ha accettato, avevo proposto la costruzione di due ponti che non dovrebbero avere le pretese del ponte di Polesella; potrebbero servire due ponti fatti sullo stile del ponte di Polesine Camerini.

La zona di Polesine Camerini era collegata con le strade con un traghetto che non poteva assolutamente servire. E allora il ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello dell'agricoltura, ha fatto costruire un ponte – in quel punto la larghezza del Po è modesta – che non è costato miliardi e neanche centinaia di milioni; mi pare sia costato 60 milioni.

CAVAZZINI. È costato 80 milioni.

CIBOTTO. Noi abbiamo bisogno di due di questi ponti sul tipo di quello di Polesine Camerini, che non pongano in pericolo le casse dello Stato.

Noi abbiamo migliaia di creature che non possono andare ai loro comuni a chiedere un certificato, non possono andare a dire che sono ammalate, che non possono andare in farmacia.

Ho voluto denunciare le carenze di cui soffre quella gente, che vorrebbe essere trattata non come sono trattati gli animali.

Ora c'è bisogno, onorevole Sottosegretario, di questi ponti non colossali, non come quello sul Po di Venezia del quale parlava Cavazzini – Porto Tolle-Ca' Venier – che è veramente un grande ponte; due ponti dei quali ho invocato la costruzione, cioè uno sul Po di Tolle e uno sul Po di Goro. Sono, ripeto, due ponti che verrebbero a costare anche meno di 50 milioni.

Certamente il problema è questo. Abbiamo fatto una legge per la rinascita del Polesine. Il Governo ha messo a disposizione delle categorie economiche delle somme per prestiti a condizione di favore, riducendo il tasso allo stesso livello di quello della Cassa del Mezzogiorno. Ma ugualmente non viene nessuno, perché allo stato attuale uno che pensi di impiantare un'industria nella zona del Delta padano avrebbe bisogno di farsi visitare da uno psichiatra. Non ci sono nemmeno mezzi di comunicazione. Lunedì sono andato a Casuliani, ma per arrivare al centro del comune ho dovuto impiegare una giornata!

Quali sono i mezzi a disposizione per traghettare questo ramo del Po? Delle barche, che almeno cinque mesi all'anno non possono fare servizio, perché quello è il punto dove il Po si alza più facilmente. Adesso, con le prime piogge di ottobre, da Casuliani non si arriva più a Tolle e in altre località.

Noi dobbiamo rappresentare i bisogni e le esigenze delle nostre popolazioni, e abbiamo il diritto di essere ascoltati, non soltanto con l'udito, ma con la buona volontà di provvedere. Gli organi di Governo devono esaminare queste necessità che prospettiamo, altrimenti sarà inutile per noi venire qui. E le popolazioni che qui ci mandano vogliono sapere che cosa facciamo per loro. Sono sei mesi, ad esempio, che denuncio la situazione di una strada, quella di Casavelino, che è costata diecine di milioni e che attualmente sta andando in rovina e sta addirittura sbriciolandosi, perché non si provvede a farvi il manto. E tutto questo per non spendere 15 milioni! Si dice che non ci sono i fondi: è una cosa che grida vendetta - L'altra sera sono andato dalle parti di Noca, dove vi è un tratto di quattro chilometri per il quale l'autocorriera si rifiuta di passare, e con ragione. Vorrei che almeno fossimo ascoltati. Invece ci si dice una buona parola, e, passato il santo, non se ne parla più. Io vorrei che venisse il ministro Sullo a vedere la strada da Casa Gorino a Velino,, in quali condizioni di intransitabilità si trova.

Scusi, signor Presidente, se mi permetto di insistere. E vorrei che l'onorevole Ceccherini si rendesse conto di questa situazione.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma siamo d'accordo! Soltanto che questa è questione di politica

generale. Stamattina ci stiamo occupando di questo disegno di legge. Si attenga ad esso, onorevole Cibotto!

CIBOTTO. Ma si possono fare modifiche e aggiunte. Altrimenti è inutile che veniamo qui. Occorre che il Governo tenga presente il Polesine, nel Delta padano, dove oggi come oggi non si può più andare avanti. E il Ministero non venga più a dire che mancano i fondi. Ha il dovere di provvedere.

Non si può più vivere in queste condizioni. Si sono spesi miliardi per la bonifica del Delta padano, e questo va ora spopolandosi perché si è sospeso ogni sforzo. A Pila, di 3500 abitanti, ne sono rimasti 350, perché il luogo sta diventando inabitabile.

Ma il Governo non si occupa di noi. Forse abbiamo il torto di non far sentire alta la nostra voce, come fanno altri. Che il Ministro venga a visitarci, e venga in giardinetta, con una macchina modesta, per vedere come saltano per aria le balestre su quelle strade. Sentivo il dovere di dire queste cose, perché è una situazione che mi fa soffrire.

PRESIDENTE. Onorevole Cibotto, lei ha chiesto un impegno per la costruzione di due ponti e ha richiamato successivamente l'attenzione del Governo sulle pessime condizioni di conservazione di alcune strade. Ho sottolineato più volte queste necessità della sua zona e il Governo certamente terrà conto di quello che lei ha detto.

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

L'onorevole relatore ha chiesto di poter rispondere agli intervenuti nella discussione. Ne ha facoltà.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Ringrazio i colleghi che hanno portato alla discussione di questo provvedimento il contributo della loro intelligenza e l'acutezza delle loro osservazioni.

L'onorevole Montanari ha parlato della impostazione dell'articolo 1 (primo comma). Seguendo lo schema già svolto dal ragionamento dell'onorevole Curti, io aggiungo che è vero che i ponti che saranno costruiti saranno un notevole sollievo per il traffico stradale, ma credo che servano anche alla navigazione interna. E lo dico per esperienza diretta. I natanti oggi devono rallentare, fare manovre difficilissime, perché l'apertura è troppo limitata, e se c'è nebbia si perde, oltre al pericolo, del tempo prezioso.

Circa il divieto, per legge, della costruzione di ponti in chiatte, ritengo ciò una decisione logica, anche perché dobbiamo favorire le operazioni economicamente corrette, e un ponte di chiatte è antieconomico, come è stato osservato. Se mai ci fosse una ragione di natura militare o di emergenza per soccorsi ed altro, evidentemente il discorso cambia, e le leggi relative consentono appunto una deroga in questi casi. Ma vorrei che il concetto generale fosse appunto quello che di ponti in chiatte non se ne costruiranno più se non per ragioni di vera e autentica emergenza. E questo servirà anche a facilitare certe soluzioni richieste per il delta padano, oltre che agevolare la navigazione interna.

L'onorevole Baroni giustamente ha prospettato un aspetto della legge: noi dotiamo questa zona depressa di infrastrutture anche agli effetti delle condizioni stradali, che devono migliorare le condizioni delle popolazioni.

Per quanto riguarda l'onorevole Curti, sono d'accordo in pieno sul suo esame dei costi dei ponti di chiatte.

Per quanto riguarda ciò che è stato osservato dai colleghi onorevoli Cavazzini e Cibotto, mi rendo conto della situazione, ma è necessario provvedere con una legge diversa ed organica. Non è soltanto un problema di qualche ponte. È tutto un insieme di carenze, a cui bisogna rimediare. So che la commissione interministeriale ha esaminato le condizioni del delta del Po. Io voglio pensare che, accertate le condizioni del dlta padano, si possa impostare il programma di quello che è possibile fare per il miglioramento delle condizioni di vita delle popolazioni della zona depressa del Po.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dopo l'ampia relazione dell'onorevole Lombardi, penso che il rappresentante del Governo potrebbe limitarsi a dire che condivide tutte le affermazioni fatte dal relatore. Ma è bene aggiungere qualche altra cosa, dopo gli interventi di vari colleghi.

Cominciamo dalle preoccupazioni del collega Montanari, preoccupazioni riflettenti l'articolo 1 del disegno di legge in esame. Egli si preoccupa che il concetto informatore di questo disegno di legge sia quello di agevolare la navigazione interna, specialmente sul Po. Ora, io devo rassicurare l'onorevole Montanari che l'articolo 1 prevede il divieto di costruire nuovi ponti di chiatte, ma il divieto non è stato fatto per agevolare la navigazione interna, ma per impedire che si ricorra a questi sistemi viari là dove con questa legge non possiamo far fronte a necessità anche obiettive di traffico.

Questa mia affermazione trova conforto nel fatto che il Ministero dei lavori pubblici nel

redigere questo disegno di legge ha ascoltato soprattutto i desiderata e i pareri degli enti interessati e degli esperti conoscitori di quella zona.

Poiché la parte finanziaria è già stata illustrata ampiamente dal relatore, onorevole Lombardi e soprattutto in sede competente, cioè nella V Commissione, che ci ha mandato il suo parere favorevole, sulla parte finanziaria stessa a me non resta ormai che sottolineare l'utilità di questo disegno di legge per risolvere certi problemi di traffico, soprattutto dal punto di vista del traffico stradale.

È pur vero – e di questo va dato atto anche all'onorevole Montanari – che egli a suo tempo presentò una proposta di legge che senza dubbio ha mosso il Governo a presentare il suo disegno di legge, per armonizzarla con quelle che sono le necessità, e dal punto di vista finanziario e dal punto di vista burocratico, per avvaire a soluzione il problema.

L'esistenza di ponti instabili, di limitata portata, con inadeguata larghezza della carreggiata, minati da anni e anni di esercizio, abbisognevoli di quella onerosa manutenzione che già è stata rilevata da vari colleghi, è diventata effettivamente una cosa anacronistica nel sistema viario italiano.

Ecco perché il Governo si è deciso a presentare questo disegno di legge che prevede la costruzione di ben nove ponti.

Io vorrei sottolineare a coloro che non si sono dimostrati entusiasti di questo quadro di opere, che il Governo con questo disegno di legge fa fronte alla costruzione di nove ponti, dei quali soltanto tre sono di competenza diretta dell'Amministrazione statale, mentre gli altri sei ponti dovrebbero essere di competenza delle amministrazioni locali.

I problemi e le necessità delle amministrazioni locali, collega Cibotto, sono infiniti in tutta l'Italia e mi rendo conto che la zona del Polesine è una zona profondamente depressa – depressa come la provincia che io ho l'onore di rappresentare in Parlamento – ma vorrei dire che anche nel Friuli la popolazione è notevolmente diminuita. Se Atene piange, Sparta non ride. Le necessità obiettive dei lavori pubblici del nostro paese sono infinite, per adeguare il nostro paese a quelle che sono le condizioni di un paese civile.

Ciò premesso, vorrei ricordare all'onorevole Montanari che il ponte di Pieve del Cairo è già in corso di costruzione. Il ponte ha la lunghezza, compresa fra argine e argine, di 720 metri, la larghezza di metri 12,50, cioè la larghezza classica di metri 10,50 della sezione carrabile, con due marciapiedi.

Per il ponte di Borgo Tosca si era costituito un consorzio fra le province di Milano Pavia e Piacenza; a questo consorzio, che non ha portato a fine il compito che si era prefisso, si sostituisce lo Stato con questo disegno di legge. Per questo ponte avremo una larghezza dell'impalcato di metri 9,50, cioè carreggiata di metri 7,50.

Sono misure classiche, che l'Anas adotta nella progetatzione delle strade che ritiene, prima o poi, passino sotto la sua gestione: 7,50, 10,50 e così via.

Cominciamo dal ponte di Spessa. Su questo ponte passerà una strada provinciale che collegherà Corteolona e Stradella, attraverso il manufatto; il manufatto ha una lunghezza di metri 1380 e si prevede un costo di circa 900 milioni.

Il ponte Bosco Tosca fa parte della provinciale Corteolona-Castel San Giovanni; lunghezza, compresa fra argine e argine, metri 1355; anche qui avremo un costo di 900-950 milioni. Questo è fatto a carico dell'A.N.A.S., perché è una strada ormai passata nel numero delle strade statali o statizzande.

Il ponte San Nazzaro fa parte della provinciale Castelnuovo Bocca d'Adda-San Nazzaro. Anche questo ha una lunghezza, compresa fra argine e argine, di ben 2112 metri. Si prevede una spesa di un miliardo e 100 milioni.

Il ponte Viadana-Boretto ormai fa parte della strada statale n. 350. È uno dei tre ponti cui l'A.N.A.S. provvederà direttamente. Si prevede una spesa di un miliardo e 300 milioni o 350.

Per quanto riguarda il ponte di San Nicolò, ha già risposto il relatore ricordando che sarà sostituito da un ponte dell'autostrada. Appare quindi superfluo costruirne un altro, quando vi sono necessità ben più impellenti, come quelle illustrate dai colleghi Cavazzini e Cibotto.

Il ponte di San Benedetto Po è una strada statizzanda in provincia di Mantova, e anche l'A.N.A.S. provvederà alla spesa, che è prevista per circa mezzo miliardo, trattandosi di una lunghezza di 530 metri fra gli argini.

Per il ponte di Sermide si tratta di una strada intercomunale provincializzata; la lunghezza è di 1050 metri fra gli argini, e la spesa prevista di 750 milioni circa.

Il ponte di Guastalla fa parte della provinciale Mantova-Reggio Emilia e sarà lungo 1290 metri, con una previsione di spesa di circa un miliardo.

Il ponte di Ficarolo è una strada provincializzanda; la lunghezza del ponte è di 450,

metri fra gli argini, e il costo è minimo, non superando i 350 o 400 milioni.

Il ponte di Polesella, che porta alla strada agricola in sinistra del Po, che fa capo proprio alla città di Rovigo del nostro amico Cibotto, avrà uno sviluppo di 440 metri fra gli argini, con una spesa prevista in 350 milioni.

CIBOTTO. È molto più importante quello di Porto Tolle, che non quello di Polesella.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Quello che vorrei far rilevare, ed è stato già accennato da qualche collega, è che nel secondo comma dell'articolo 1 si fissa che i ponti di chiatte esistenti devono essere eliminati entro il 31 dicembre 1964. Poiché i finanziamenti di questi ponti, come indicato nel disegno di legge, arriveranno al 1967-68, se voi non avete niente in contrario il relatore ed io saremmo d'accordo di prolugare un po' la vita di questi ponti prorogandone la scadenza di eliminazione, perché non si può togliere il ponte in chiatte se prima il ponte fisso non è aperto. In sede di esame di articoli, potrete appunto coordinare queste piccole cose.

Tutto ciò premesso, pregherei la Commissione di voler concretare al più presto possibile l'esame e l'approvazione di questo disegno di legge, la cui urgenza è stata rappresentata da tutti voi oggi, e negli anni precedenti da innumerevoli ordini del giorno che facevano pressione al Governo e al Ministro dei lavori pubblici perché affrontassero questo problema. Se riuscissimo nella seduta odierna a varare questo disegno di legge, il Governo sarebbe contento di farlo trasmettere con urgenza al Senato e renderlo operativo al più presto. Ricordiamoci che i lavori preparatori per queste opere sono lunghi. Si tratterà ponte per ponte di stabilire l'appalto concorso, specialmente per le opere più importanti, e voi sapete come la procedura sia lunga.

Penso quindi sia da sottolineare l'urgenza di questa approvazione, nell'interesse di tutti, perché tutti avete parlato a favore e il Governo sottolinea questo fatto con sodisfazione, e soprattutto nell'interesse delle popolazioni interessate, nell'interesse del traffico nazionale su strada e nell'interesse del traffico nazionale della navigazione interna.

CIBOTTO. Se mi è consentito, vorrei fare una domanda. Vorrei pregare il rappresentante del Governo di farmi conoscere se vorrà rispondermi subito o in altra occasione. Cavazzini ed io avevamo insistito per un ponte a Tolle.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Se vi sono emendamenti, l'onorevole Cibotto è pregato di scriverli.

CIBOTTO. Non si tratta di un emendamento. Vorrei solo sentire una parola di incoraggiamento del rappresentante del Governo.

Voi avete giustamente sanzionato che non si devono fare ponti in chiatte, soprattutto dove c'è navigazione interna. Ma a Porto Tolle il ponte serve più che altro solo per il congiungimento di due importantissime strade. Vorrei quindi, se fosse possibile, signor Sottosegretario, ottenere che uno dei ponti in chiatte che verranno tolti possa essere trasportato a Cà Venier e Porto Tolle. Inoltre, vorrei pregare, se fosse possibile, per gli altri due ponti dei quali prima ho fatto richiesta, dato che si tratta di luci di 180 metri e anche meno, avere due ponti Bailley.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Propongo che come testo base venga scelto il disegno di legge d'iniziativa governativa.

(*Così rimane stabilito*).

Do lettura dell'articolo 1:

« Al fine di agevolare la libera navigazione è vietato costruire ponti di chiatte sul fiume Po.

I ponti di chiatte esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno essere eliminati entro il 31 dicembre 1964, e sostituiti con ponti stabili ».

Vi è un emendamento dell'onorevole Montanari ed altri col quale si propone di sostituire il secondo comma dell'articolo 1 con il seguente:

« I ponti di chiatte esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno essere sostituiti con ponti stabili entro il 31 dicembre 1964 ».

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei conoscere il significato di questa modifica. A me sembra sia la stessa cosa.

MONTANARI SILVANO. No, perché il testo del disegno di legge dice che i ponti dovranno essere eliminati entro il 31 dicembre 1964 e sostituiti con ponti stabili. Si potrebbe quindi interpretare, a filo di logica, che si possa, prima, togliere i ponti in chiatte e, poi, pensare alla costruzione di quelli stabili. Invece, quello che si vuol dire è che i ponti in chiatte saranno eliminati quando *in loco* vi saranno i ponti stabili.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. È esatto.

MONTANARI SILVANO. Vorrei inoltre conoscere se, secondo il Ministero, è possibile sostituire effettivamente i ponti entro il 31 dicembre 1964.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Sarei d'accordo con la proposta del Governo di portare il termine fino al 1965. Direi, però, di non andare oltre.

MONTANARI SILVANO. L'osservazione fatta dall'onorevole Curti nel suo intervento è giustissima. Cosa succederebbe se al 31 dicembre 1964 alcuni di questi ponti non fossero completamente costruiti?

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Non succederebbe niente. Ci sarebbe soltanto una violazione puramente formale della legge.

MONTANARI SILVANO. Infatti non si prevede alcuna particolare sanzione o misura per impedire un possibile ritardo. Ed allora a me sembra giusto mantenere la data al 31 dicembre 1964, senza prorogarla, perché così abbiamo un impegno tassativo, si intende nei limiti delle possibilità tecniche spinte al massimo grado di accellerazione, a fare i ponti entro il 1964.

Per me è pericoloso il prolungamento del periodo; parlare del 31 dicembre 1965 fa sorgere già dei dubbi, cioè l'impegno della massima rapidità da parte del ministero viene un pò diluito.

Il mio emendamento ha, prima di tutto, lo scopo di rendere più sicura l'interpretazione dell'articolo 1 della legge, cioè che i ponti di chiatte non verranno tolti prima che i ponti stabili siano in funzione; e, poi, che la data del 31 dicembre 1964 sia mantenuta come termine tassativo.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Sulla questione di sostituire la parola « eliminati » sono d'accordo.

Circa la data vi sono due soluzioni.

Col termine 1964 c'è un'invito agli uffici di fare rapidamente, ma l'esperienza insegna che due anni per lavori di tale mole sono spesso insufficienti. Portando il termine al 1965 si può guadagnare in rispetto formale della legge, però con una minore pressione da parte degli uffici dal punto di vista psicologico.

Sono indifferente, se dare maggior risalto alla pressione psicologica sugli uffici o piuttosto al rispetto formale della legge. Mi rimetto alla Commissione.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io devo assicurare che il Ministero dei lavori pubblici (e io l'ho detto alla conclusione della mia precedente esposizione) ha tutto l'interesse di accelerare il più possibile i tempi.

Però, va fatta presente una cosa. Esigere che al 31 dicembre 1964 tutti i ponti siano completati e consegnati, cioè aperti al traffico, significa stabilire un limite molto ristretto. Sono ponti che richiedono tempo anche nella normalità del regime delle acque del Po, che tutti noi sappiamo quanto sia molto vago.

Per non mettere in condizioni il Ministero dei lavori pubblici di dover presentare un disegno di legge per prorogare tutti i termini, se la Commissione me lo consente, io accetterei la proposta del Relatore del 31 dicembre 1965.

Nello stesso tempo, io assicuro l'onorevole Montanari che non è detto che, se a quella data il ponte non è finito, ciò nonostante noi eliminiamo il ponte di chiatte. I ponti di chiatte saranno eliminati quando i ponti stabili saranno costruiti, perché i ponti di chiatte sono sostituiti dai ponti stabili come si evince dall'ultima frase del secondo comma dell'articolo 1. Quindi preoccupazioni di questo genere non esistono.

Siamo più vicini alla realtà – opinione mia di sottosegretario e di tecnico – se noi mettiamo 31 dicembre 1965.

PRESIDENTE. Ora, Sottosegretario, accetta l'emendamento sostitutivo dell'onorevole Montanari ad eccezione della parte riguardante la data?

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Propongo la dizione: siano eliminati entro il 31 dicembre 1965 ». E questo non perché non voglia accettare l'emendamento.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Lo emendamento lascia la norma impregiudicata.

PRESIDENTE. Allora, la dizione del secondo comma dell'articolo 1 dovrebbe essere questa:

« I ponti di chiatte esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno essere sostituiti entro il 31 dicembre 1964 ».

È cambiata la parola « eliminati » con la parola « sostituiti ».

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io insisto per la data 31 dicembre 1965.

MONTANARI SILVANO. Il testo del disegno di legge che noi stiamo esaminando, il Governo l'ha redatto consultando chi ha competenza dei tempi. Se, a seguito di queste

consultazioni, è stata scritta la data del 31 dicembre 1964, evidentemente chi ha dato questo parere non credo che l'abbia dato per fare un piacere a noi; evidentemente lo ha fatto ritenendo che questi lavori possono essere terminati per quella data. Naturalmente ci possono essere sempre degli incerti.

CECCHERINI, *Sottosegretario di stato per i lavori pubblici*. Io vedrei meglio la data del 31 dicembre 1965; però, mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. La discussione è conclusa. Con la votazione arriveremo a stabilire se la data dovrà essere 1964 o 1965. Pertanto procediamo alla votazione dell'articolo 1 per divisione.

Pongo in votazione il primo comma, per il quale non sono stati presentati emendamenti.

(*È approvato*).

Circa la data, pongo in votazione l'emendamento presentato dal Relatore e accolto dal Governo, rivolto a sostituire la data del 31 dicembre 1964 con quella del 31 dicembre 1965.

(*È approvato*).

Pongo ora in votazione l'emendamento sostitutivo del secondo comma proposto dall'onorevole Montanari Silvano con la modifica testé approvata:

« I ponti di chiatte esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno essere sostituiti con ponti stabili entro il 31 dicembre 1965 ».

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel complesso, come risulta dagli emendamenti approvati:

ART. 1.

« Al fine di agevolare la libera navigazione è vietato costruire ponti di chiatte sul fiume Po.

I ponti di chiatte esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge dovranno essere sostituiti con ponti stabili entro il 31 dicembre 1965 ».

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

« L'Azienda autonoma delle strade statali, entro la data prevista dall'articolo 1, provvederà, con le entrate ordinarie di cui all'articolo 26 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, alla costruzione dei seguenti 3 ponti:

a) Ponte di Boscotosco.
b) Ponte di Viadana-Boretto.
c) Ponte di San Benedetto Po ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore* Al punto *a*) dell'articolo 2 bisogna apportare una correzione: Bosco tosca e non Bosco Tosco.

PRESIDENTE. Comunque, all'articolo 2 non vi sono emendamenti e lo pongo senz'altro in votazione, con la correzione al punto *a*) suggerita dal Relatore.

(*È approvato*).

Pasiamo all'articolo 3. Ne do lettura:

« È autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per la costruzione, a totale carico dello Stato ed a cura del Ministero dei lavori pubblici, dei seguenti sei ponti stabili sul fiume Po, in sostituzione degli attuali ponti di chiatte:

a) Ponte di Guastalla-Dosolo;
b) Ponte di Castelmassa-Sermide;
c) Ponte di Spessa;
d) Ponte di San Nazzaro;
e) Ponte di Polesella;
f) Ponte di Ficarolo.

All'atto del collaudo i ponti di cui al precedente comma sono consegnati agli enti proprietari degli attuali ponti di chiatte competenti per territorio a tutti gli effetti ».

Al secondo comma dell'articolo 3 vi è un emendamento degli onorevoli Busetto e Montanari, che vorrebbero sostituirlo con il seguente altro:

« All'atto del collaudo i ponti di cui al comma precedente sono consegnati agli enti pubblici titolari delle strade di cui i ponti fanno parte ».

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io accetto l'emendamento, formulandolo però in maniera più rispondente alla nostra terminologia: « agli enti pubblici proprietari delle strade ».

PRESIDENTE. Onorevole Montanari, chiedo a lei, nell'assenza dell'onorevole Busetto, primo firmatario, se accetta l'emendamento all'emendamento.

MONTANARI SILVANO. Non è necessario specificare nel testo di legge quali esattamente saranno gli enti? Ci sono le provincie e i comuni.

CIBOTTO. E nel caso si trattasse di comuni appartenenti a due provincie, a chi verrà consegnato il ponte?

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Al consorzio, oppure si dividerà la competenza

tra le due province. In questo caso c'è il *talweg* del fiume che divide le due provincie.

Comunque, a me pare che a lasciare il testo originale non si sbaglia. Non vedo la ragione di questo emendamento, perché effettivamente c'è sempre un ente proprietario, che può essere un consorzio, come anche un semplice comune o la provincia o lo Stato. Comunque, è evidente che l'ente proprietario è sempre un ente pubblico. Nell'elenco fatto agli articoli 2 e 3 non è compreso nessun ponte di proprietà privata.

MONTANARI SILVANO. Ma si tratta di proprietà del ponte, o della strada? Sono due cose diverse.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. No, la proprietà del ponte è a metà fra gli enti proprietari delle due strade, nel caso di appartenenza a due province. Cioè a metà del ponte, in questo caso, fanno capo due proprietari. Possiamo togliere la parola « attuali » prima di ponti in chiatte. E incidentalmente osservo che al penultimo rigo vi è un errore di stampa da correggere: deve dire « ponti in chiatte » e non « ponti di chiatte ».

MONTANARI SILVANO. Noi potremmo togliere anche « ponti di chiatte », perché quello che ci interessa è di sostituire al concetto di proprietario del ponte il concetto di proprietario della strada, cioè avere la manutenzione dei ponti stabili attribuita agli enti pubblici, comune, provincia o Stato che siano, titolari della strada. Vale a dire, se la strada è provinciale, la manutenzione del ponte toccherà alla provincia, se è statale allo Stato, se comunale al comune. Ma non dobbiamo stabilire nella legge che la manutenzione rimarrebbe sulle spalle di chi è attualmente proprietario del ponte in chiatte. Altrimenti avremmo una incongruenza.

TERRAGNI. Mi sembra che l'osservazione testé fatta poggi soprattutto su quella parola « attuali », in quantoché abbiamo visto anche nella dinamica legislativa che le strade passano di competenza. Quindi a me pare che limitandoci a togliere le parole « degli attuali ponti in chiatte » tutto il resto possa andare benissimo, e cioè: « All'atto del collaudo i ponti di cui al precedente comma sono consegnati agli enti proprietari per competenza di territorio a tutti gli effetti ».

AZIMONTI. Io riterrei che una buona formulazione potrebbe essere la seguente: « ...ai proprietari delle strade che vi fanno capo ».

MONTANARI SILVANO. Non insisto sulla formulazione. Quello che a me preme è il concetto, che è appunto questo.

AZIMONTI. Potremmo allora dire; modificando parzialmente l'emendamento Busetto: « All'atto del collaudo i ponti di cui al precedente comma sono consegnati agli enti pubblici proprietari delle strade cui fanno capo ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 3, per il quale non vi sono emendamenti.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo del secondo comma, proposto dai deputati Busetto, Montanari e Cavazzini, modificato secondo la proposta dell'onorevole Azimonti accettata dai presentatori del comma sostitutivo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo nel suo complesso, emendato come sopra:

ART. 3.

« È autorizzata la spesa di lire 5.000.000.000 per la costruzione, a totale carico dello Stato ed a cura del Ministero dei lavori pubblici, dei seguenti sei ponti stabili sul fiume Po, in sostituzione degli attuali ponti di chiatte:

a) Ponte di Guastalla-Dosolo;
b) Ponte di Castelmassa-Sermide;
c) Ponte di Spessa;
d) Ponte di San Nazzaro;
e) Ponte di Polesella;
f) Ponte di Ficarolo.

All'atto del collaudo i ponti di cui al precedente comma sono consegnati agli enti pubblici proprietari delle strade cui fanno capo.

(*È approvato*).

A questo punto vi è un articolo aggiuntivo 3-*bis*, degli onorevoli Busetto, Montanari ed altri:

« Allo scopo di coordinare la costruzione dei ponti stabili sul Po in sostituzione degli attuali ponti in chiatte con le opere stradali di competenza degli enti locali delle zone interessate, l'Azienda autonoma delle strade statali e il Ministero dei lavori pubblici, nella fase di progettazione, sono tenuti a consultare gli stessi enti locali ».

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Ma è materia di ordine del giorno questa, non di emendamento!

PRESIDENTE. Onorevole Montanari vuole illustrare il suo emendamento?

MONTANARI SILVANO. A me sembra che l'emendamento sia chiarissimo. Tutti i colleghi, ritengo, sono d'accordo perché la progettazione sia fatta di concerto con gli enti locali. Abbiamo già avuto un caso controverso a Mantova per un ponte. Essendo stata fatta la progettazione all'A.N.A.S. senza preventiva consultazione con l'amministrazione provinciale, ad un certo momento, ad esecuzione avanzata, ci si è accorti che non era stato previsto un importante raccordo col nuovo ponte stabile, e si è dovuta rifare la progettazione.

Mi pare, dunque, che questi inconvenienti sono dovuti al fatto che la progettazione è stata fatta dall'A.N.A.S. o dal Ministero senza consultare i comuni e le province sulle diverse strade comunali e provinciali che debbono essere collegate dal ponte. Questa consultazione faciliterebbe molto l'operazione: e, cioè, mentre lo Stato provvede alla costruzione del ponte e mentre il manufatto viene completato, si può facilitare i compiti dei comuni e delle province.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Per ragioni di tecnica legislativa, non metterei questa questione nell'ambito della legge. Direi invece, di fare un ordine del giorno, invitando il Governo a prendere contatti con le amministrazioni locali interessate, in modo che eventuali lavori siano fatti in modo ortodosso.

Potrebbe essere una regola di carattere generale.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Premettendo che tutti i collegamenti con la rete di strade non statali sono fatti a cura e spese degli enti pubblici proprietari delle strade, premesso ben chiaro questo, l'A.N.A.S. ha per norma di interessare gli enti pubblici locali. Non è una legge, ma per norma mi risulta che l'A.N.A.S. interpella, fino a un certo punto, gli interessati. Dico fino a un certo punto, perché voi dovete capire che quando si fa un'autostrada, se si dovessero interpellare tutti i comuni e tutte le province, questa autostrada non si farebbe più.

Nello spirito di quello che appare dalla illustrazione del collega, onorevole Montanari e di quanto ha detto il Relatore, il Governo accetta l'ordine del giorno.

Includere la questione nella legge assumerebbe un aspetto che esula forse da quanto i proponenti si propongono.

PRESIDENTE. Onorevole Montanari, lei ritira il suo emendamento, sostituendolo con un ordine del giorno dello stesso tenore, che sarebbe accolto dal Governo?

MONTANARI SILVANO. Sì.

PRESIDENTE. Poiché agli articoli 4, 5, 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, se non vi sono osservazioni, li porrò successivamente in votazione:

ART. 4.

La somma di lire 5.000.000.000 di cui al precedente articolo sarà stanziata nello stato di previsione alla spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 1.000.000.000 nell'esercizio 1962-63, di lire 500.000.000 per ciascuno degli esercizi 1963-64 e 1964-65 e di lire 3.000.000.000 nell'esercizio 1965-66.

Alla spesa di lire 2.000.000.000 afferente gli stanziamenti degli esercizi 1962-63 al 1964-65 si farà fronte mediante prelievo dai contributi dovuti all'A. N. A. S. dal Tesoro dello Stato a norma dell'articolo 26 lettera *a*) della legge 7 febbraio 1961, n. 59.

Alla spesa di lire 3.000.000.000 afferente allo stanziamento dell'esercizio 1965-66 si farà fronte mediante corrispondente riduzione dei contributi dovuti dal Tesoro dello Stato all'A. N. A. S. a norma dell'articolo 26 lettera *b*) della citata legge 27 febbraio 1961, n. 59, e devoluti al Ministero dei lavori pubblici a norma dell'articolo 6, primo comma, della legge 21 aprile 1962, n. 181.

Le somme eventualmente non impegnate in un esercizio saranno utilizzate negli esercizi successivi.

(*È approvato*).

ART. 5.

La somma di lire 2.000.000.000 di cui al secondo comma dell'articolo precedente sarà reintegrata nel bilancio dell'A. N. A. S. in ragione di lire 1.000.000.000 per ciascuno degli esercizi 1966-67 e 1967-68, mediante corrispondente riduzione nei predetti esercizi degli stanziamenti previsti dall'articolo 6, primo comma, della citata legge 21 aprile 1962, n. 181.

(*È approvato*).

ART. 6.

L'approvazione dei progetti dei ponti previsti dai precedenti articoli 2 e 3 implica la dichiarazione di pubblica utilità, nonché l'urgenza ed indifferibilità dei lavori relativi.

(*È approvato*).

ART. 7.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio conseguenti alla presente legge.

(*È approvato*).

In fine di seduta il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'onorevole Cibotto ha presentato l'ordine del giorno di cui do lettura:

« La Camera

invita il Governo

a risolvere il problema dei ponti interessanti il Delta Padano che sono assolutamente indispensabili, tenendo soprattutto conto che gli attuali collegamenti sono forse più pericolosi dei ponti di chiatte ».

CIBOTTO. Gli « attuali collegamenti » sono i traghetti, i quali, tutte le volte che ci sono piene del Po, rappresentano i punti più difficili, perché le rampe indeboliscono gli argini a un punto tale che quasi sempre ci sono state rotte e infiltrazioni d'acqua molto pericolose.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Rimane ancora l'ordine del giorno degli onorevoli Busetto, Montanari Silvano e Cavazzini, del quale do lettura:

« La Commissione

allo scopo di coordinare la costruzione dei ponti stabili sul Po in sostituzione degli attuali ponti in chiatte con le opere stradali di competenza degli enti locali delle zone interessate,

invita il Governo

affinché l'A.N.A.S. e il Ministero dei lavori pubblici, nella fase di progettazione dei ponti di cui agli articoli 1 e 2, consultimo gli stessi enti locali ».

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accetta senz'altro questo ordine del giorno.

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:

« Provvedimenti per agevolare la libera navigazione sul fiume Po mediante divieto di costruzione di ponti di chiatte, e costruzione di ponti stabili in sostituzione degli attuali ponti in chiatte » (4116):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	32
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 4116, la proposta di legge Montanari Silvano ed altri n. 3350 risulta assorbita e sarà quindi cancellata dall'ordine del giorno.

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Arenella, Azimonti, Baroni, Beccastrini, Bontade Margherita, Borghese, Bottonelli, Busetto, Buzzetti, Cavazzini, Cengarle, Cianca, Cibotto, Colombo Renato, Curti Ivano, D'Arezzo, De Capua, De Pasquale, Di Nardo, Giorgi, Lombardi Giovanni, Marconi, Martina Michele, Misefari, Pigni, Ripamonti, Terragni, Volpe e Zappa.

La seduta termina alle 12,40.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI