COMMISSIONI RIUNITE

LAVORI PUBBLICI (IX) - TRASPORTI (X)

3.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 22 APRILE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE **GIGLIA**

INDICE

PAG.

Sostituzioni:

PRESIDENTE 19

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Norme per l'autorizzazione della spesa di lire 30 miliardi per lavori su linee di navigazione interna di II classe (*Approvato dal Senato*) (4163) 19

PRESIDENTE 19, 20, 22

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 20, 21

FEDERICI 21

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la X Commissione* 19

MERLI 21

SBOARINA, *Relatore per la IX Commissione* 19

Votazione segreta:

PRESIDENTE 22

La seduta comincia alle 12,5.

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, secondo comma, del regolamento, i deputati Zanibelli e Zaffanella sostituiscono, per la seduta odierna, rispettivamente, i deputati Volpe e Venturini.

Discussione del disegno di legge: Norme per l'autorizzazione della spesa di lire 30 miliardi per lavori su linee di navigazione interna di II classe *(Approvato dal Senato)* (4163).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per l'autorizzazione della spesa di lire 30 miliardi per lavori su linee di navigazione interna di II classe », già approvato dal Senato nella seduta del 3 dicembre 1975.

Le Commissioni hanno già esaminato tale disegno di legge in sede referente. In seguito, essendone stata fatta richiesta, esso ci è stato assegnato in sede legislativa.

L'onorevole Sboarina ha facoltà di svolgere la relazione per la IX Commissione.

SBOARINA, *Relatore per la IX Commissione*. Mi rimetto alla relazione da me svolta in sede referente.

PRESIDENTE. L'onorevole Lombardi Giovanni Enrico ha facoltà di svolgere la relazione per la X Commissione.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO, *Relatore per la X Commissione*. Anch'io mi rimetto alla relazione già svolta in sede referente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli nel testo del Senato che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Per i lavori di completamento, ricalibramento, prosecuzione e sistemazione necessari alle linee navigabili appresso indicate e per opere idrauliche, di difesa del suolo e di irrigazione è autorizzata la spesa complessiva di lire 30 miliardi, così ripartita:

a) linea Padova-Venezia: lire 11 miliardi;

b) linea Milano-Cremona-Po: lire 9 miliardi e 500 milioni;

c) linea Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante-Canali di Brondolo e di Valle: lire 9 miliardi e 500 milioni.

Il predetto stanziamento sarà iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1976, di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1977 e di lire 10 miliardi per l'anno finanziario 1978.

L'impegno di spesa da assumersi sugli stanziamenti di cui sopra potrà riferirsi anche agli anni successivi a quello in cui l'impegno stesso è assunto, purché il totale degli impegni non superi lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti si effettuino entro i limiti dei rispettivi stanziamenti annuali.

(*È approvato*).

ART. 2.

I progetti di massima ed esecutivi relativi alle opere di navigazione interna sono approvati, nell'ambito delle rispettive competenze territoriali, dal presidente del Magistrato alle acque o dal presidente del Magistrato per il Po, con propri decreti.

Sui progetti di massima devono essere sentiti il ministro dei trasporti e le regioni interessate.

Sono convalidate, a tutti gli effetti, le approvazioni di progetti di opere idroviarie disposte in passato dagli organi decentrati dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

(*È approvato*).

ART. 3.

L'approvazione dei progetti esecutivi equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed i relativi lavori sono considerati urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

Per le espropriazioni da effettuare in esecuzione della presente legge l'indennità sarà determinata a norma della legge 22 ottobre 1971, n. 865, e successive modificazioni.

(*È approvato*).

ART. 4.

Per le linee indicate alle lettere *a*) e *b*) del precedente articolo 1, l'esecuzione e la manutenzione delle opere di navigazione interna nonché la gestione e l'esercizio dei relativi impianti sono affidati in concessione, rispettivamente, al Consorzio per l'idrovia Padova-Venezia ed al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po.

Per la linea indicata alla lettera *c*) dello stesso articolo 1 la concessione può essere affidata con decreto dei competenti organi decentrati dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

In ogni caso i predetti organi approveranno le convenzioni relative alla disciplina dei rapporti tra l'Amministrazione concedente ed il concessionario.

(*È approvato*).

ART. 5.

I termini per il completamento dei lavori del canale Milano-Cremona-Po, di cui all'articolo 9 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, sono prorogati al 31 dicembre 1982.

La classificazione come linea navigabile di 2ª classe di cui al n. 35 del decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1536, è estesa ai tratti Fissero-Tartaro e Bastion San Michele-Formigosa.

(*È approvato*).

ART. 6.

Sono estese ai lavori lungo le predette linee navigabili le norme di cui alla legge

3 febbraio 1963, n. 92, per quanto non previsto dalla presente legge.

(*È approvato*).

ART. 7.

All'onere di lire 10 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1976 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

(*È approvato*).

Gli onorevoli Merli e Lombardi Giovanni Enrico hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La IX Commissione lavori pubblici e la X Commissione trasporti,

in occasione della discussione del disegno di legge n. 4163 riguardante le idrovie Padova-Venezia-Milano-Cremona Po; Fissero Tartaro Canal Bianco

invitano il Governo

a predisporre in un piano globale d'interventi, nel quadro di una programmazione organica dei trasporti, interventi urgenti e necessari per consentire all'idrovia del Canale dei Navicelli (Pisa-Livorno) di essere utilizzata per una moderna navigazione.

(0/4163/1/9-10)

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accetto come raccomandazione.

MERLI. Non insistiamo per la votazione.

FEDERICI. L'onorevole presidente ed i colleghi mi permetteranno, in questa sia pur breve dichiarazione di voto, di ricordare alcune delle tappe percorse dal disegno di legge in discussione, per dimostrare ancora una volta le caratteristiche miserevoli, arroganti e prevaricatorie di uno dei tanti *iter* parlamentari italiani, o meglio « democristiani ».

In anni diversi vengono ripresi vecchi progetti idroviari e se ne inventano dei nuovi: progetti avveniristici, illusori, sempre al di fuori di qualsiasi piano organico riferentesi allo stato dell'economia, alle questioni della pianificazione territoriale, ai problemi del coordinamento dei trasporti. Nel frattempo sono esplosi tutti i problemi del dissesto idrogeologico del paese: i drammi del Po e del Polesine, le alluvioni a catena, ma le opere idroviarie, anche le più inutili ed assurde rispetto ad un programma ed alle scelte prioritarie, proseguivano, imposte con la furbizia arrogante del cosiddetto potere, secondo la solita regola di base che vuole prima i ponti e poi i canali, prima la richiesta di riconoscimento di classificazione e poi le scavatrici. Finalmente, nel 1974, con il ministro Lauricella, dopo anni di lotta e di pressione del partito comunista, si apriva un dibattito generale e complessivo, che naturalmente veniva insabbiato. A quel punto le varie « leggine » assumevano persino l'aspetto di un disegno di legge organico presentato dal ministro Bucalossi nell'ottobre 1975 e approvato dal Senato nel dicembre dello stesso anno. Dell'*iter* di tale provvedimento, di tale piccola avventura parlamentare del partito democristiano e soci, lascio ad ognuno dare un giudizio. Il nostro, serio e rigoroso, non può essere che quello già più volte espresso, e cioè che questo provvedimento può solo collocarsi, come metodo, nel ruolo delle « leggine » parziali e disorganiche, essendo stato combinato a livello di sottogoverno tra le varie correnti della democrazia cristiana e dei suoi amici.

Per quanto riguarda il merito generale del problema delle idrovie, esistono documentatissimi interventi e studi che dimostrano con quanta cautela sia necessario muoversi, considerando la situazione economica – ovvero le scelte prioritarie – il problema dei territori, e quello dei trasporti, per quanto riguarda il coordinamento. Dobbiamo anche considerare, per esempio, il futuro delle idrovie in relazione alla crisi delle materie prime, del petrolio, chiedendoci se ci sembra possibile, su queste basi, instaurare in Italia un nuovo sistema di trasporti. È questo il nodo di fondo da collegare con tutti gli altri problemi, compresi quelli relativi alla salvaguardia dei territori, eccetera, in modo particolare per quanto riguarda la Valle Padana, il Po e tutti i suoi affluenti. Tuttavia, pur avendo espresso due giudizi critici, uno di metodo ed uno di merito, il gruppo comunista, per il senso di serietà e di responsabilità che lo distingue, ha ripreso a discutere anche su questo provvedimento, sforzandosi di dare

non un giudizio ideologico di principio, ma di vedere se fosse possibile recare un contributo parlamentare al miglioramento del disegno di legge in discussione.

Su questa base avevamo avanzato alcune proposte per rendere operante la parte relativa al settore portuale di Cremona nell'ambito di un piano di sistemazione della Valle Padana, nonché per intervenire prioritariamente con uno stanziamento complessivo sul Canalbianco per la salvaguardia di Mantova - avviando il discorso della sicurezza idrogeologica e della sua riorganizzazione - ed infine per la Venezia-Padova; e questo non per motivi aprioristici, ma perché ci troviamo di fronte all'impegno di costruire un piano comprensoriale lagunare impostoci dalla legge speciale per Venezia e dalla critica in atto di tutte le infrastrutture dei trasporti veneti.

Tutte le nostre proposte sono state respinte perché non ci si è voluti far carico di problemi che tuttavia esistono e che voi, onorevoli colleghi della democrazia cristiana, vorreste risolvere con una metodologia che rifiutiamo con forza. Dimostrando la nostra buona volontà, siamo arrivati anche a sciogliere la nostra riserva circa l'assegnazione alla sede legislativa di questo provvedimento, ma ora ci rendiamo conto che è mancato tutto ciò che avrebbe potuto dare una risposta seria e rigorosa ai tanti gravi problemi che esistono ma che si vogliono sottovalutare. Per questi motivi preannuncio il voto contrario del gruppo comunista al provvedimento in discussione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Norme per l'autorizzazione della spesa di lire 30 miliardi per lavori su linee di navigazione interna di II classe » (*Approvato dal Senato*) (4163):

Presenti e votanti 51
Maggioranza 26
Voti favorevoli 41
Voti contrari 10

(*Le Commissioni approvano*).

Hanno preso parte alla votazione per la IX Commissione:

Achilli, Ascari Raccagni, Bacchi, Beccaria, Bortot, Botta, Brandi, Busetto, Calvetti, Cusumano, Federici, Fusaro, Giglia, Lapenta, Luraschi, Mantella, Matta, Padula, Perrone, Pica, Picchioni, Prearo, Pucci, Sboarina, Sbriziolo De Felice Eirene, Tani, Todros, Vincelli e Vitale.

Hanno preso parte alla votazione per la X Commissione:

Amodio, Ballarin, Becciu, Belci, Canestrari, Carri, Di Leo, Guerrini, Lombardi Giovanni Enrico, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Miotti Carli Amalia, Pani, Petrucci, Pezzati, Piccinelli, Russo Ferdinando, Zaffanella, Zanibelli e Zoppi.

CUSOMANO, *Segretario della IX Commissione*, legge il processo verbale della seduta odierna.

(*È approvato*).

La seduta termina alle 12,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO