

COMMISSIONE VII
LAVORI PUBBLICI

XLVIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 16 MARZO 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BENNANI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		BURATO	426
Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'Autocamionabile Genova-Savona (Voltri-Albisola) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A. N. A. S.). (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1874)	421	PERLINGIERI	426
PRESIDENTE	421, 423	MORO FRANCESCO	426
PERTUSIO, <i>Relatore</i>	422	MATTEUCCI	426
CACCIATORE	423	CACCIATORE	427
GLOCCHIATTI	423	TAROZZI	427, 428
Modificazioni dell'articolo 2 della legge 6 marzo 1950, n. 171, recante agevolazioni per lavori di riparazione dei danni causati dall'alluvione dell'ottobre 1949 in Campania e nel Molise. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1748-B)	423	Votazione segreta:	
PRESIDENTE	423, 424, 425	PRESIDENTE	428
GARLATO, <i>Relatore</i>	423, 424		
INVERNIZZI GABRIELE	424		
PERTUSIO	424		
CACCIATORE	424		
Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a proseguire i lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbiano-Po di Levante. (1819)	425		
PRESIDENTE	425, 428		
GARLATO, <i>Relatore</i>	425, 426, 427, 428		
FERRARESE	425		

La seduta comincia alle 9.

BONTADE MARGHERITA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'Autocamionabile Genova Savona (Voltri-Albisola) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A. N. A. S.) (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1874).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'Autocamionabile Genova-Savona (Voltri-Albisola) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A. N. A. S.).

SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

Il disegno di legge è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, e la IV Commissione finanze e tesoro ha espresso su di esso parere favorevole.

L'onorevole Pertusio, relatore, ha facoltà di riferire.

PERTUSIO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge sottoposto al nostro esame riflette l'autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'Autocamionale Genova-Savona a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A. N. A. S.). In ordine a questo disegno di legge vi è naturalmente una grande aspettativa da parte della popolazione della regione. Per coloro che non conoscono il tratto dell'attuale via Aurelia compreso tra Genova e Savona desidero precisare che la strada nazionale si presenta stretta fra le montagne, il mare e la ferrovia. Si tratta di una strada tortuosa, insufficiente al traffico attuale, che è intensissimo, e anche insufficiente per quanto riguarda il traffico turistico, dato che su quella strada transitano tutte le macchine provenienti dalla Francia. Infine, questa strada è anche insufficiente nei confronti del traffico commerciale, in relazione ai collegamenti che esistono fra il porto di Savona e il porto di Genova che hanno carattere di complementarietà. Si è arrivati al punto che per passare attraverso quella strada sono necessarie complicate manovre di marcia in avanti e di marcia indietro, data anche la mole dei mezzi che vi transitano, come ad esempio, le autocisterne. Si tratta di diciassette chilometri in cui vi sono dodici passaggi a livello, per cui per il percorso che normalmente potrebbe essere compiuto in circa 40 minuti o mezz'ora, talvolta occorrono due ore e mezza, anche perché, essendo la linea ferroviaria a unico binario, i passaggi a livello sono, per lo più, sempre chiusi. Questo stato di cose porta conseguenze e inconvenienti notevolissimi, ripeto, specie ai danni del traffico commerciale e turistico.

A queste considerazioni, che sono quelle che da molto tempo hanno fatto esaminare la necessità tecnica della costruzione di un'autostrada, se ne devono aggiungere anche altre di non minore importanza. Tutti sanno delle operazioni di ridimensione delle nostre industrie, e tutti avranno certamente seguito le vicende dell'Ansaldo, dell'Ilva, che hanno aumentato la disoccupazione nella regione. Dando corso a quei lavori, che sono richiesti dalle necessità locali, si viene nello stesso tempo a lenire tale disoccupazione. Fin dal febbraio dell'anno scorso si

pensava di poter compiere l'autostrada Genova-Savona, inserendola in una programma generale, ma il Ministero dei lavori pubblici, riesaminando la questione, ha ritenuto necessario che fosse predisposto al riguardo un apposito disegno di legge, e che l'opera venisse affidata all'Azienda Autonoma delle Strade Statali, la quale ha fra i suoi compiti istituzionali, ai sensi della legge 17 aprile 1948, n. 547, appunto quello di costruire autostrade.

Il disegno di legge è composto di quattro articoli. Nel primo si autorizza la spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'autocamionale Genova-Savona (Voltri-Albisola) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali ai sensi dell'articolo 1, lettera c) del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

L'articolo 2 ripartisce questa spesa nel seguente modo: nell'esercizio finanziario 1951-1952 lire 1 miliardo; in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1952-53 al 1954-55, lire 2 miliardi; nell'esercizio finanziario 1955-1956, lire 1.500.000.000.

L'articolo 3 precisa che all'onere di lire 1 miliardo derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio 1951-52, si provvede con i fondi iscritti nel capitolo 326 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio medesimo. Con l'articolo 4 si prevede che i proventi dell'autocamionale Genova-Savona, a termini dell'articolo 40, lettera c) del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, sono assegnati all'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali. È interessante tener presente, poi, il punto della relazione governativa presentata al Senato in cui si dice: « Si sottopone pertanto alla vostra approvazione il disegno di legge che ha, in sostanza, dal punto di vista finanziario, una portata auto-limitatrice, in quanto si risolve nel destinare preventivamente al finanziamento di questa importantissima e indispensabile opera stradale un'aliquota del contributo statale che viene assegnato esercizio per esercizio, con la legge del bilancio, all'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali, per l'esplicazione dei suoi compiti istituzionali, a termini dell'articolo 40, lettera a) del citato decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547 ».

Quest'opera, onorevoli colleghi, viene incontro alla necessità di lenire al più presto la disoccupazione della Liguria. Essa sarà in seguito sempre più importante quando si compiranno allacciamenti con la rete stradale del Piemonte. Debbo, inoltre, aggiungere che la cosa è talmente sentita, che i sindaci della

SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

zona si sono riuniti sotto la presidenza del sindaco di Genova, ed hanno rivolto un appello perché la legge possa essere approvata e attuata nel più breve termine possibile. Per evitare ritardi nell'approvazione della legge, essi hanno rinunciato al voto che l'erogazione di questi fondi fosse fatta in esercizi più vicini, ed hanno posto in rilievo che con questo lavoro si allevieranno le condizioni di disagio dei lavoratori disoccupati.

Concludendo, prego i colleghi, per le considerazioni che ho svolto, di volere approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CACCIATORE. Siamo favorevoli all'approvazione del disegno di legge, e auspichiamo che l'opera venga sollecitamente attuata.

CLOCCHIATTI. Anche noi siamo d'accordo sull'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'autocamionale Genova-Savona (Voltri-Albisola) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A.N.A.S.) ai sensi dell'articolo 1 lettera c) del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547.

(È approvato).

ART. 2.

La spesa prevista al precedente articolo 1 è ripartita come appresso:

- nell'esercizio finanziario 1951-52 lire 1.000.000.000;
- in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1952-53 al 1954-55 lire 2.000.000.000;
- nell'esercizio finanziario 1955-56 lire 1.500.000.000.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere di lire 1.000.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge per l'esercizio 1951-52 si provvede con i fondi iscritti nel capitolo 326 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio medesimo.

(È approvato).

ART. 4.

I proventi dell'autocamionale Genova-Savona, a termini dell'articolo 40 lettera g) del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, sono assegnati all'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modificazioni dell'articolo 2 della legge 6 marzo 1950, n. 171, recante agevolazioni per lavori di riparazione dei danni causati dall'alluvione dell'ottobre 1949 in Campania e nel Molise. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1748-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni dell'articolo 2 della legge 6 marzo 1950, n. 171, recante agevolazioni per lavori di riparazione dei danni causati dall'alluvione dell'ottobre 1949 in Campania e nel Molise. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato).

Il relatore, onorevole Garlato, ha facoltà di riferire sulle modificazioni introdotte dal Senato nel testo del disegno di legge.

GARLATO, Relatore. Onorevoli colleghi, con la legge 6 marzo 1950, n. 171, si autorizzava il Ministero dei lavori pubblici a spendere 3 miliardi e 800 milioni per l'esecuzione di lavori di riparazione dei danni causati dai nubifragi dell'ottobre 1949 nella Campania e nel Molise. Questi 3 miliardi e 800 milioni, erano suddivisi nel seguente modo: un miliardo nell'esercizio 1949-50; un miliardo e 400 milioni nell'esercizio 1950-51, e un miliardo e 400 milioni nell'esercizio 1951-52. Inoltre, il Governo si preoccupava di ovviare anche, nei limiti del possibile, alle cause di queste alluvioni, tanto che l'articolo 2 della legge si riferiva appunto alla possibilità di eseguire sistemazioni idrauliche dei corsi d'acqua nelle zone in cui si erano verificate tali alluvioni. L'articolo 2 della legge così suonava: « Per la sistemazione idraulica dei corsi d'acqua nelle regioni indicate nell'articolo 1, il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato anche in deroga alle vigenti disposizioni, non oltre il 31 dicembre 1950, e nei limiti degli stanziamenti comunque destinati alle opere idrauliche, ad eseguire lavori che si riconoscano necessari su qualsiasi corso d'acqua per riparare i danni prodotti dalle alluvioni di cui allo stesso arti-

SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

colo 1, o per prevenirne altri, sempre che non si tratti di opere che siano già state riconosciute di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste. Dopo eseguiti i lavori ed al fine di determinare a chi spetti la cura e l'onere della loro manutenzione, si provvederà, ove occorra, alle relative classifiche ».

Dunque, la legge si preoccupava anche di sistemare i corsi d'acqua e la sistemazione montana, appunto per evitare che le pianure subissero danni in caso di alluvioni. Era stata fissata la data del 31 dicembre 1950 per tali sistemazioni, ma essendo stata la legge approvata nel marzo del 1950, in 7-8 mesi non fu possibile applicarla completamente. Il Ministero si è visto costretto a domandare una proroga del termine, e allo scopo fu presentato il disegno di legge che fu approvato dalla VII Commissione dei lavori pubblici nella seduta del 24 febbraio 1951, e che prorogava il termine al 31 giugno 1951, una proroga di soli 6 mesi.

Il Senato, a sua volta avendo esaminato il provvedimento nel febbraio, ritenne opportuno di prorogare il termine fino al 31 dicembre 1951. Debbo far presente che il Ministero aveva inizialmente proposto di prorogare il termine fino al 30 giugno 1952; ma che ha trovato opposizione da parte del Tesoro, per cui si è stabilito il termine del 30 giugno 1951.

Non so se la nostra Commissione debba chiedere il parere alla Commissione finanze e tesoro, data la materia e data l'origine dell'opposizione da parte del Tesoro.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

INVERNIZZI GABRIELE. Non credo che sia il caso di inviare di nuovo il provvedimento alla IV Commissione per il parere, perché la modifica è solo relativa al termine e non prevede maggiori stanziamenti.

PERTUSIO. Mi associo alla considerazione dell'onorevole Invernizzi.

CACCIATORE. Sulla relazione fatta dall'onorevole Garlato non ho nulla da eccepire. Però devo lamentare, ancora una volta — e desidero che questa mia dichiarazione resti a verbale — l'assenza del rappresentante del Governo. Noi abbiamo chiesto la presenza del ministro da più di un mese, e dobbiamo constatare che il ministro dimostra di non avere il minimo rispetto per questo desiderio della Commissione. Fra l'altro, il ministro si pone fuori del regolamento, perché il regolamento stabilisce che quando la Commissione chiede l'intervento del ministro, questi deve intervenire.

Nel merito del disegno di legge, osservo che l'onorevole Garlato non ci ha detto quali opere effettivamente siano state effettuate dal marzo 1950 ad oggi; e, probabilmente, egli non è in grado di dircelo.

Ci si dice: non abbiamo fatto in tempo e abbiamo bisogno di una proroga. Ora, si può avere bisogno di una proroga per due motivi: o perché non si è fatto nulla, oppure perché si sono iniziate delle opere che poi richiedono più tempo di quello previsto per esser compiute. Per quanto mi risulta, non si è fatto nulla. E questo è un fatto grave perché proprio in questi giorni i fiumi della Campania hanno nuovamente straripato: è straripato il Sarno, è straripato il Sele. Il Sarno perché è straripato? Perché lì si verifica un fenomeno analogo a quello del Reno: il letto del fiume si solleva a causa dell'interramento. Naturalmente, la causa fondamentale è determinata dalla mancata regolamentazione delle acque montane e dal disboscamento verificatosi durante gli ultimi anni. Prima della guerra, al fiume Sarno era assegnata una draga per l'escavazione del fondo, in modo da mantenerlo al livello giusto; durante la guerra questa draga è rimasta inutilizzata, adesso è arrugginita e bisogna procurarne una nuova.

Ora, vi è stato un ingegnere napoletano che ha offerto in vendita una draga costruita da lui, che costerebbe intorno ai 200 milioni. Si discute da mesi se accettare o meno l'offerta, perché si fanno delle giuste considerazioni, e cioè che le draghe migliori sono quelle olandesi dato che certi determinati tipi di acciaio che occorrono per le draghe in Italia difficilmente si fabbricano. Ma io ho fatto presente che, non potendo avere la disponibilità di una draga olandese, è meglio accontentarsi della draga italiana. Non si è voluto provvedere all'acquisto della draga, e il letto si è innalzato ed ha inondato alcune migliaia di ettari di terreno.

Non capisco perché il Senato abbia voluto prorogare i termini fino al 31 dicembre 1951, quasi che si prevedesse la necessità di prolungare nel tempo questi lavori, che poi non sono di grandissima importanza.

Comunque, siccome il Senato ha approvato il provvedimento con la proroga fino al 31 dicembre 1951, per non perdere altro tempo sono d'avviso che convenga approvarlo così come ci è pervenuto dal Senato.

GARLATO, Relatore. Sono d'accordo nel non ritenere necessario inviare il provvedimento alla IV Commissione per il parere.

SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

PRESIDENTE. Allora, siamo tutti d'accordo che non è necessario chiedere il parere alla IV Commissione.

L'articolo unico del disegno di legge è stato così modificato dal Senato:

« Il termine del 31 dicembre 1950 previsto dall'articolo 2 della legge 6 marzo 1950, n. 171, è prorogato al 31 dicembre 1951 ».

Pongo in votazione la modifica, consistente nel sostituire la data 31 dicembre 1951, all'altra 31 giugno 1951.

(È approvata).

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

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a proseguire i lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbianco-Po di Levante. (1819).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a proseguire i lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbianco-Po di Levante.

L'onorevole Garlato, relatore, ha facoltà di riferire.

GARLATO, Relatore. Debbo subito chiarire agli onorevoli colleghi che la portata di questo disegno di legge è assai più limitata di quanto appaia dal titolo e dalla stessa dizione della legge. Non si tratta, infatti, di autorizzare il completamento dei lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e del Tartaro-Canalbianco-Po di Levante che costituiscono un'opera imponente compresa, fra l'altro, nella legge sui pagamenti differiti dell'ex ministro Tupini. Si tratta semplicemente di autorizzare il Ministero a proseguire parte delle opere di cui al decreto legge 1° dicembre 1938, n. 1810, convertito nella legge 30 gennaio 1939, n. 428, e precisamente le opere relative alla sistemazione del collettore Acque Alte Mantovane. Il Ministero ha redatto questo disegno di legge appunto per poter proseguire le opere la cui sistemazione è urgente ed attesa.

Ho appreso, in sede di preparazione di questa relazione, che il Ministero dei lavori pubblici ha già completato nella sua forma definitiva un altro disegno di legge che prevede una spesa di cento miliardi in otto esercizi per la sistemazione generale dei principali corsi d'acqua d'Italia. In questo disegno di legge saranno compresi anche i trentatré mi-

liardi necessari per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbianco. Non essendo al corrente di questa notizia, la IV Commissione (finanze e tesoro) che ha esaminato questo disegno di legge, pur esprimendo parere favorevole in linea di massima, ha proposto alcune modifiche dettate dal desiderio di impegnare più a fondo il Ministero nella esecuzione di queste opere. La Commissione suddetta, cioè, propone la scissione dell'articolo unico nei seguenti articoli:

Articolo 1°) « Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a proseguire i lavori per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, di cui al regio decreto-legge 1° dicembre 1938, n. 1810, convertito nella legge 30 gennaio 1939, n. 428, con i fondi iscritti in bilancio per l'esercizio 1950-51 per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie, con i fondi di cui alla legge 12 luglio 1949 n. 460, nonché con i fondi oggetto di eventuali altre assegnazioni speciali per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie »;

Articolo 2°) « Nell'esercizio successivo, sarà istituito, per i lavori di cui al precedente articolo, un'apposito capitolo nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici ».

Come si vede, la Commissione finanze e tesoro specificando bene il finanziamento per il corrente esercizio e per gli esercizi successivi, impegna il Governo ad aprire un capitolo specifico per una assegnazione annuale.

Come ho detto, però, la proposta della Commissione finanze e tesoro è dovuta al fatto che essa non era a conoscenza del disegno di legge in preparazione presso il Ministero dei lavori pubblici di cui ho dato notizia. Il relatore mi ha dichiarato che la IV Commissione non insiste sui propri emendamenti, stando le cose come io ho detto; solo terrebbe nell'articolo alla indicazione dell'esercizio 1950-51.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FERRARESE. Il problema dell'Adige è stato studiato con cura, specialmente dai veneti: si tratta, infatti, di un problema assillante, in quanto il letto del fiume è pensile, scorrendo 13 metri al disopra della circostante pianura. Se per caso si dovesse verificare una falla, questa provocherebbe l'allagamento di non meno di 300 mila ettari di terreno. Alcuni tecnici, però, affermano che il progetto del 1938 non è più idoneo alla sistemazione del fiume e che, se si eseguissero i lavori di detto progetto, si farebbe un'opera

SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

pressoché inutile. Quello che maggiormente interesserebbe, sempre a detta di tecnici, sarebbe la sistemazione del fiume Tartaro-Canalbiano, per il quale non occorrono trentatré miliardi, come previsto dal progetto suddetto, ma soltanto cinque o sei miliardi. Che l'Adige sia in condizioni diverse da parecchi altri fiumi italiani lo si evince dalla constatazione che le piene di quest'anno sono state contenute da esso, a differenza di quanto è avvenuto per altri fiumi. Stando così le cose, io penso che valga la pena cogliere l'occasione per studiare attentamente il problema e, pertanto, proporrei di rinviare la discussione di questo disegno di legge.

GARLATO, *Relatore*. Ripeto che si tratta non di tutta la sistemazione dell'Adige e nemmeno della sistemazione del Tartaro-Canalbiano-Po di Levante, sistemazione che, come ho detto, sarà oggetto di un altro disegno di legge già in fase di avanzata sistemazione; qui si tratta della sistemazione del collettore Acque Alte Mantovane per le quali i lavori già iniziati sono stati sospesi, nonostante la loro urgenza. Sarebbe inutile affrontare ora la discussione dei progetti relativi alla intera sistemazione delle opere complessive: tale discussione sarà, semmai, affrontata quando ci verrà presentato il disegno di legge di cui io ho dato notizia ed è in quella sede che l'onorevole Ferrarese potrà far presenti le riserve cui egli ha ora accennato.

BURATO. Io non sono d'accordo con l'onorevole relatore circa la portata modesta di questo disegno di legge.

Condivido le titubanze espresse dall'onorevole Ferrarese. Da parte mia, non conosco esattamente i progetti del 1938, ma, a quanto mi consta, essi non sarebbero tali da garantire sufficientemente l'eventualità che il fiume Adige possa venire in parte o totalmente deviato per altre strade. A mio avviso, onorevoli colleghi, il problema è molto vasto. La sistemazione dell'Adige-Garda e la sistemazione generale del Tartaro-Canalbiano-Po di Levante potrebbero essere comprese nel più vasto quadro di lavori, e questa legge potrebbe essere applicabile anche nei riguardi di ulteriori stanziamenti previsti con nuove leggi. Se le cose stanno così, io sarei del parere che la Commissione dei lavori pubblici proceda nel suo esame con la massima oculatezza e prudenza, tenendo presenti anche gli studi iniziati e i progetti sospesi dal magistrato alle acque di Venezia, relativi ai corsi d'acqua. In conclusione, il Ministero dei lavori pubblici dovrebbe essere autorizzato a proseguire i lavori per la sistemazione

dell'Adige-Garda, previo completamento degli studi già iniziati. In questo modo noi potremo essere tranquilli, anche perché un eventuale storno d'acqua lascerebbe sempre abbastanza impinguato l'Adige; tuttavia non si deve disconoscere che uno storno d'acqua piuttosto elevato potrebbe portare serie conseguenze alle province di Rovigo e di Padova. A mio avviso, ripeto, il disegno di legge abbraccia un settore molto più vasto di quello previsto dall'onorevole relatore, come sta a dimostrare anche l'intervento della IV Commissione finanze e tesoro.

PERLINGIERI. Non ho nessuna difficoltà ad accogliere favorevolmente il disegno di legge sottoposto al nostro esame per le finalità che vuole perseguire; a me sembra però che questa legge sia stata redatta in termini troppo generici. Noi autorizziamo a proseguire determinati lavori, e sta bene, ma non indichiamo in sostanza la spesa precisa. Non si può assolutamente concepire che si possa autorizzare il Ministero dei lavori pubblici a proseguire i lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e del Tartaro-Canalbiano-Po di Levante, senza determinare la somma occorrente, ma rimandando semplicemente la spesa ad eventuali fondi futuri. Rilevo poi, che l'ultimo periodo dell'articolo unico: « nonché con i fondi oggetto di eventuali altre assegnazioni speciali per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie » dovrebbe essere soppresso. A me sembra che noi dobbiamo assolutamente indicare questi fondi, e che non si possa autorizzare una spesa di lavori per una cifra imprecisata, che può andare da un milione a decine di miliardi.

MORO FRANCESCO. Per quanto riguarda la sistemazione idraulica, mi associo alle osservazioni formulate dall'onorevole Burato, il quale è giustamente preoccupato che si verifichino deviazioni del corso dell'Adige. Tuttavia, ritengo che i progetti prevedano solo lo smaltimento delle acque in sovrabbondanza. Comunque, molti tecnici veneti sono preoccupatissimi della situazione dell'Adige, poiché qualora questo fiume rompesse gli argini, gravissime sarebbero le conseguenze non solo per Verona, ma soprattutto per il Basso Veronese fino al mare.

MATTEUCCI. Sono contrario al rinvio della discussione del disegno di legge, perché non bisogna dimenticare, onorevoli colleghi, che sulle montagne vi sono dai 7 ai 13 metri di neve. Se malauguratamente avvenisse un rapido disgelo in seguito a venti sciroccali, imprecisabili e funeste sarebbero le conseguenze. Noi dell'opposizione non intendiamo

SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

assumerci nessuna responsabilità. Siamo qui per prendere provvedimenti sia per l'Adige che per qualsiasi altro fiume d'Italia.

CACCIATORE. Onorevoli colleghi, mi pare che noi dovremmo riflettere un momento su quanto dice la relazione al disegno di legge. Dalla relazione risulta che nel 1938 e fino al 1939, venne autorizzata la spesa di lire 400 milioni per l'esecuzione di opere straordinarie urgenti a pagamento differito, per la sistemazione dell'Adige-Garda nonché per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbiano-Po di Levante. Tale importante complesso di opere venne iniziato e i lavori procedono regolarmente fino a quando, in conseguenza degli eventi bellici, non fu necessario sospenderli. Dopo la guerra i lavori sono stati ripresi sia pure con ritmo assai lento, dovendosi all'uopo provvedere con i normali e limitati fondi annualmente stanziati in bilancio per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie. Sono stati eseguiti, globalmente, lavori per circa 1 miliardo e 500 milioni, e sono in corso lavori (finanziati con i fondi di bilancio) per circa lire 550 milioni. L'ulteriore spesa occorrente per ultimare le opere anzidette è prevista in lire 33 miliardi. Vari importanti lavori, per lire un miliardo e 300 milioni, sono stati compresi nel programma dei lavori da eseguire a pagamento differito con i fondi di cui alla legge 12 luglio 1949, n. 460, programma comunicato, come è noto, al Parlamento e successivamente diffuso dalla stampa. Tali lavori, che sono intesi a completare ed a rendere efficienti gruppi organici di opere già iniziati e portati ormai a buon punto, nonché ad arrecare notevolissimo sollievo alla preoccupante disoccupazione locale, sono stati già quasi per intero formalmente appaltati.

Senonché, vengono ora mosse eccezioni da parte degli organi di controllo, i quali ritengono che essendo esauriti i fondi di cui al regio decreto legge 1° dicembre 1938, n. 1810, il Ministero dei lavori pubblici debba essere esplicitamente autorizzato con legge a proseguire i lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbiano-Po di Levante con i fondi annualmente iscritti in bilancio per la esecuzione di opere pubbliche straordinarie, con i fondi di cui alla legge 12 luglio 1949, n. 460, ovvero con i fondi oggetto di eventuali altre assegnazioni speciali per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie. Il problema sostanzialmente è questo: per quanto riguarda i lavori che si trovano già appaltati e che sono in corso di esecuzione ci si trova nella neces-

sità di completarli, e noi dobbiamo autorizzare la spesa; per quanto riguarda il resto dei lavori, poiché il ministro Aldisio ha annunciato alla Camera un disegno di legge che riguarda appunto la sistemazione dei fiumi, aspettiamo di esaminare questa legge, perché è prevedibile che la sistemazione generale dell'Adige possa essere compresa in essa. Ora, vorrei che l'onorevole relatore ci desse qualche chiarimento circa la spesa che occorre per i lavori che dianzi ho indicati e che, come giustamente ha osservato l'onorevole Perlingieri non è contenuta nel disegno di legge. A me pare di aver compreso che tale somma è di 360 milioni.

GARLATO, *Relatore*. La Commissione finanze e tesoro avrebbe indicato la copertura della spesa nel capitolo previsto dall'esercizio 1950-51 in quella misura, appunto per sanare la situazione.

CACCIATORE. Allora, bisognerebbe trasformare l'articolo unico, in attesa della legge organica annunciata dal Ministro dei lavori pubblici.

GARLATO, *Relatore*. Effettivamente, debbo riconoscere che il disegno di legge è formulato in termini assai generici, ed io mi troverei imbarazzato ad approvare una legge articolata in questo modo. La Commissione finanze e tesoro aveva appunto indicato il modo di copertura di quella spesa, e aveva aggiunto un secondo articolo con il quale cercava quasi di impegnare il Governo a stanziare, nell'esercizio in corso, una somma *ad hoc*, appunto per l'attuazione di queste opere.

CACCIATORE. Ma se vi sarà una legge organica?

GARLATO, *Relatore*. Ci troviamo in una situazione per la quale noi dovremmo sia modificare il testo proposto dal Governo, sia il testo proposto dalla Commissione. Dovremmo dunque interpellare questi due organi.

TAROZZI. Onorevoli colleghi, è noto che il problema dell'Adige fu incluso nel piano della Confederazione generale italiana del lavoro e che la sua risoluzione fu anche sollecitata dalle Camere del lavoro provinciali interessate e dagli altri organismi della zona. I pericoli delle piene e delle alluvioni, contrariamente ad alcune voci ottimistiche espresse in questa sede, anche nel momento attuale, per quanto mi risulta, non sono escluse, specialmente perché ci troviamo nel periodo dello scioglimento delle nevi. Noi chiediamo di non dilazionare il proseguimento delle opere iniziate, e voteremo quindi a favore del provvedimento.

GARLATO, *Relatore*. La questione dell'imminenza del disgelo primaverile preoccupa

SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MARZO 1951

molto. Vi è però un fattore favorevole ed è quello che in tutte queste piene invernali l'Adige si è comportato bene. Inoltre, dobbiamo anche tener presente che dal 1882, epoca dell'ultima rotta disastrosa, nel bacino dell'alto Adige si sono costruiti sette serbatoi, e che questa primavera potrà essere il periodo sperimentale dell'effetto che questi serbatoi possono avere sulle conseguenze delle piene.

Comunque, ritengo che se anche la discussione del provvedimento sarà rinviata di una quindicina di giorni, non si avranno conseguenze deleterie.

TAROZZI. Con un rinvio di 15 giorni non si conclude nulla egualmente. Quindi, approviamo subito questo provvedimento e non perdiamo dell'altro tempo.

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

Passiamo all'esame dell'articolo unico che è così formulato:

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a proseguire i lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, di cui al regio decreto-legge 1° dicembre 1938, n. 1810, convertito nella legge 30 gennaio 1939, n. 428, con i fondi annualmente iscritti in bilancio per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie, con i fondi di cui alla legge 12 luglio 1949, n. 460, nonché con i fondi oggetto di eventuali altre assegnazioni speciali per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie ».

Prego l'onorevole Garlato di volerlo modificare tenendo conto delle obiezioni della IV Commissione e della proposta soppresiva del deputato Perlingieri.

GARLATO, *Relatore*. L'articolo potrebbe essere così formulato:

« Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a proseguire i lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e per la sistemazione generale del Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, di cui al regio decreto-legge 1° dicembre 1938, n. 1810, convertito nella legge 30 gennaio 1939, n. 428, con i fondi iscritti in bilancio per l'esercizio 1950-51 per l'esecuzione di opere pubbliche straordinarie, nonché con i fondi di cui alla legge 12 luglio 1949, n. 460 ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione il nuovo testo formulato dal relatore.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico i risultati della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

« Modificazioni dell'articolo 2 della legge 6 marzo 1950, n. 171, recante agevolazioni per lavori di riparazione dei danni causati dall'alluvione dell'ottobre 1949 in Campania e nel Molise » (1748-B):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

« Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a proseguire i lavori per la sistemazione dell'Adige-Garda e per la sistemazione generale Tartaro-Canalbianco-Po di Levante » (1819):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	37
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 8.500.000.000 per la costruzione dell'autocamionabile Genova-Savona (Voltri-Albisola) a cura diretta dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali (A. N. A. S.) » (1874):

Presenti e votanti	39
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bennani, Belliardi, Bernardinetti, Biagioni, Boidi, Bontada Margherita, Cacciatore, Calandrone, Carcaterra, Caroniti, Caratelli, Ceccherini, Cimenti, Clocchiatti, Cornia, De Meo, Ferrarese, Gabrieli, Garlato, Geraci, Guariento, Invernizzi Gabriele, Mancini, Marconi, Mastino Gesumino, Matteucci, Messinetti, Moro Francesco, Notarianni, Pacati, Palmieri, Perlingieri, Pertusio, Pirazzi Maffiola, Polano, Sciaudone, Tarozzi, Terranova Raffaele, Turco.

La seduta termina alle 10,30.