

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

LXVII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 APRILE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	765
Saluto al Ministro Sullo:	
PRESIDENTE	765
MISEFARI	765
SULLO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	765
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Modifiche ed integrazioni alla legge 18 marzo 1958, n. 240, sul Magistrato del Po (3299)	766
PRESIDENTE	766, 767, 768, 771
LOMBARDI GIOVANNI	767, 770, 771
Busetto	766, 767, 768, 769, 770
RIPAMONTI	767, 769
CIBOTTO, <i>Relatore</i>	767, 768
SULLO, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	768, 769 770, 771
CURTI IVANO	770
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	771

La seduta comincia alle 17,10.

CIBOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Baroni.

Saluto al Ministro Sullo.

PRESIDENTE. Permettetemi di salutare l'onorevole Sullo, Ministro dei lavori pubblici, che partecipa per la prima volta alla riunione della nostra Commissione, di compiacermi della designazione avuta e di esprimere l'augurio che la Commissione possa lavorare, in questo scorcio di legislatura, efficacemente, nell'interesse del Paese e della Nazione.

MISEFARI. Noi ci associamo di tutto cuore alle parole del Presidente.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero ringraziare il Presidente Aldisio che ha un titolo particolare, perché è stato mio illustre predecessore al dicastero dei lavori pubblici e con lui ho anche collaborato in Commissione, alla formazione di tante leggi, anche importanti. Accolgo quindi con particolare gradimento il saluto che mi viene da parte sua e dai membri della Commissione.

Per la verità non c'è molto tempo, un po' per la durata costituzionale massima del Governo, un po' per le vacanze che si preparano; io vorrei quindi pregare la Commissione di utilizzare tutto il tempo a disposizione per approvare alcune leggi che sono molto importanti. Desidero approfittare dell'occasione per annunciare che poiché, al

Senato, il disegno di legge per i tributi sulle aree fabbricabili richiede una lunga discussione, abbiamo pensato di anticipare, intanto, il disegno di legge per l'acquisizione delle aree fabbricabili, in modo che i comuni possano predisporre il piano, lasciando alla discussione di carattere tributario il suo tempo; posso aggiungere che, d'accordo con tutti i gruppi, è stato chiesto il passaggio in sede deliberante, nell'intesa di procedere inoltre all'approvazione del provvedimento solo con lo stralcio degli articoli 20 e 21 che fanno riferimento alla legge fiscale e che verranno aggiunti allorché verrà approvata quest'ultima. Voglio sperare che nella prossima settimana, anche la Camera, e per essa la nostra Commissione, potrà approvare definitivamente il disegno di legge.

Vi sono, poi, alcuni altri provvedimenti, tra cui quello di modifica del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, numero 2, per la cessione in proprietà degli alloggi di tipo popolare ed economico.

Insomma, questi sei o sette giorni che mancano alle vacanze, spero possano essere utilizzati dalla Commissione, in modo da dare materia al mio lavoro ministeriale.

Rivolgo a lei, signor Presidente, e a tutti i membri della Commissione i più vivi auguri per un lavoro costruttivo.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Modifiche ed integrazioni alla legge 18 marzo 1958, n. 240, sul Magistrato del Po (3299).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alla legge 18 marzo 1958, n. 240, sul Magistrato per il Po » (3299).

I colleghi ricorderanno che questo disegno di legge fu discusso il 22 novembre del 1961, e fu chiusa, in quella riunione, la discussione generale, con gli interventi del Relatore e del rappresentante del Governo. Nella seduta del 30 marzo, poi, abbiamo esaminato i primi otto articoli di cui tre, ed esattamente il primo, il terzo ed il sesto, approvati nel testo originario, altri quattro, e cioè gli articoli 2, 4, 5, 7, approvati con emendamenti, ed infine l'ultimo, cioè l'ottavo, soppresso. Abbiamo, quindi, iniziato la discussione dell'articolo 9, dove vi sono due proposte di emendamenti, una dell'onorevole Busetto e l'altra dell'onorevole Lombardi Giovanni.

L'onorevole Lombardi Giovanni propone di aggiungere il seguente comma:

« Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad accordare sovvenzioni e concorsi per opere nelle vie navigabili, a norma della presente legge, nel limite che sarà di anno in anno determinato con la legge di bilancio ».

L'onorevole Busetto, a sua volta, propone di sopprimere, alla settima riga, la parola: « e », e di aggiungere, all'ottava riga, dopo la parola: « seconda », le altre: « e di terza ».

Noi a questo punto sospenderemo la discussione, anche su proposta dell'onorevole Busetto il quale invitava il rappresentante del Governo a ripensare e riflettere sulla opposizione già espressa al suo emendamento, con la speranza che avesse potuto ricevere, in una successiva seduta, l'approvazione. La riunione venne sospesa a questo punto, e da questo punto la riprendiamo, esaminando quindi l'emendamento Lombardi all'articolo 9, nonché l'emendamento Busetto, sempre allo stesso articolo.

LOMBARDI GIOVANNI. La mia proposta è rappresentata da un emendamento aggiuntivo all'articolo 9, che trae il fondamento dallo stesso articolo 34 della legge 11 luglio 1913, n. 959, e cioè il testo unico sulla navigazione interna. Questo, dopo aver parlato, nel primo comma, di autorizzazione con legge speciale alle spese per l'esecuzione di nuove opere, aggiunge al secondo comma: « Il Governo è autorizzato ad accordare sovvenzioni e concorsi per opere nelle vie navigabili, a norma della presente legge, nel limite che sarà di anno in anno determinato con la legge di bilancio ». La proposta di cui sono firmatari, oltre me, gli onorevoli Baroni ed Alessandrini, consiste nel sostituire alla parola il: « Governo », le altre il: « Ministro dei lavori pubblici ». Si tratta di una notevole semplificazione di carattere amministrativo. Aggiungo che, se questo emendamento verrà accolto, si renderà necessaria la modifica della prima riga dell'articolo 9, con la soppressione del riferimento al primo comma dell'articolo 3 del testo unico.

BUSETTO. Siamo d'accordo sull'approvazione degli emendamenti proposti dall'onorevole Lombardi.

PRESIDENTE. Personalmente desidero dichiarare che, se queste sembrano modifiche molto semplici, in effetti hanno il loro peso e noi con un emendamento finiamo col modificare radicalmente e sostanzialmente la legislazione vigente.

BUSETTO. L'articolo 9 del disegno di legge amministrativo porta un elemento innovativo rispetto all'articolo 34 del testo unico sulla navigazione interna, affermando che la esecuzione di opere nuove deve avvenire con decreto del Ministro per i lavori pubblici, nel limite dei fondi iscritti nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa per il Ministero dei lavori pubblici. Mi sembra dunque che lo spirito che ha animato il legislatore nel presentare questo articolo sia di evitare che, per la costruzione delle vie navigabili, si debba ricorrere a leggi speciali.

PRESIDENTE. La modifica proposta dall'onorevole Lombardi non tende alla soppressione delle leggi speciali.

LOMBARDI GIOVANNI. L'emendamento da me proposto è sostanzialmente diverso da quello presentato dall'onorevole Busetto.

BUSETTO. Intendevo spiegare il nesso logico esistente tra quanto è affermato nell'articolo 9 del disegno di legge e quanto afferma l'onorevole Lombardi con la proposta del comma aggiuntivo.

LOMBARDI GIOVANNI. La mia proposta concerne il passaggio da un decreto presidenziale a un decreto del Ministro dei lavori pubblici: si tratterebbe di una notevole semplificazione.

RIPAMONTI. La proposta dell'onorevole Lombardi Giovanni è la logica conseguenza del primo comma dell'articolo 9, ove si afferma che l'esecuzione di opere nuove nelle vie navigabili di prima e di seconda classe è autorizzata con decreto del Ministro dei lavori pubblici. Ne consegue che, a maggior ragione, il Ministro deve potere col suo decreto erogare tali contributi per la costruzione delle linee di navigazione. Il problema generale può essere affrontato in sede di programmazione della politica economica, ove il Governo esprimerà la sua approvazione.

Gli atti esecutivi di competenza del Ministro dei lavori pubblici comporterebbero una notevole semplificazione, perché nella nostra legislazione si hanno casi di atti generali affidati alla competenza del Ministro e di atti particolari, singolari, che invece richiedono una procedura complicata, come appunto nel caso dell'articolo 34 del testo unico sulla navigazione interna.

Mentre per le linee di terza classe e di seconda classe il Ministro può intervenire sulle leggi di bilancio per finanziare tali opere, per le linee di prima classe le opere devono essere disposte con leggi speciali, finanziate con leggi di bilancio, e ciò anche nel

caso che il Ministro potrebbe disporre di fondi di bilancio da destinare a tali opere di navigazione.

Dobbiamo superare questa situazione, dando al Ministro la possibilità di poter finanziare direttamente tali opere.

BUSETTO. Io vorrei chiedere all'onorevole Lombardi che cosa intende per « sovvenzioni e concorsi per opere nelle vie navigabili ». Siccome qui non è precisato di quale tipo di via navigabile si tratta, vorrei conoscere se vi è inclusa anche la quarta classe.

LOMBARDI GIOVANNI. Presumo che siano la terza e la quarta classe.

BUSETTO. Diciamolo esplicitamente, perché, se no, io riaffaccio la questione di carattere generale cui si riferiscono gli emendamenti che il mio gruppo ha presentato, negli articoli che riguardano i rapporti tra lo Stato e le province in materia di navigazione. Noi vogliamo affrontare il principio che queste nuove opere debbono essere, almeno fino alla terza classe, a totale carico dello Stato, e che le province e i comuni debbono essere liberati da tali oneri: è per questo che ho chiesto questa precisazione all'onorevole Lombardi.

LOMBARDI GIOVANNI. Io ritengo che l'articolo 34, modificato secondo i miei emendamenti, dovrebbe avere questa interpretazione: le opere, nelle vie navigabili di prima e seconda classe, per l'importanza e l'impegno finanziario che comportano, dovrebbero seguire la procedura della legge speciale, mentre le altre, e cioè la terza e la quarta classe, dovrebbero essere regolate dal secondo comma. Se però questo non è sufficiente a garantire l'onorevole Busetto, si potrebbe includere, nel secondo comma, dopo le parole: « nelle vie navigabili », le altre: « terza e quarta classe ».

È d'accordo, l'onorevole Busetto?

BUSETTO. Sì, nel senso che l'onorevole Lombardi si pronuncia a favore a che sia inserita dopo la seconda classe, anche la terza. Vede, Presidente, l'onorevole Lombardi è d'accordo con l'emendamento da me presentato.

PRESIDENTE. Io esprimo l'avviso che una modifica di questo genere comporti la necessità di andare dinanzi alla Commissione bilancio, per averne l'approvazione, dal momento che tutto questo finisce per sotto intendere un aumento di spesa.

CIBOTTO, *Relatore*. O, per lo meno, una diminuzione di disponibilità per le opere di prima e seconda categoria.

PRESIDENTE. Le opere di terza classe sono state valutate come opere che sono a ca-

rico delle province e dei comuni, in quantoché finiscono col produrre, mediante il loro esercizio, degli utili a favore di questi enti locali, ed è giusto che questi enti concorrano alla costruzione di tali opere. Ora noi stiamo cercando di equiparare le opere di prima, seconda e terza classe.

Ora, io non so se l'emendamento Busetto sarà accettato; d'altra parte, nell'eventualità venisse preso in considerazione, io dovrei sospendere la discussione in attesa del parere della Commissione bilancio. Personalmente, comunque, io non insisterei su questa interpretazione.

CIBOTTO, Relatore. Anche a me pare che gli emendamenti proposti dall'onorevole Busetto non possano non avere il parere della Commissione bilancio, in quanto la loro approvazione significherebbe distrarre fondi dal bilancio ordinario.

BUSETTO. Ma anche per le opere di terza classe lo Stato dà contributi, varia solo la percentuale, che per le opere di seconda classe è dei tre quinti, mentre per quelle di terza classe è di due quinti. Ora, che cosa si propone con il mio emendamento? Che anche per i casi di finanziamento di opere di terza classe, si abbia l'inserimento nella legge di bilancio.

PRESIDENTE. Allora bisogna che ella modifichi il suo emendamento.

BUSETTO. Non ne vedo la ragione, dal momento che è chiarissimo.

Il provvedimento in esame non è di carattere finanziario, sibbene istituzionale; fissa cioè un certo meccanismo nella distribuzione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Sarà poi il Ministero stesso che, esaminando la spesa per la costruzione di determinate vie navigabili, stabilirà a quale canale spetti la precedenza.

SULLO, Ministro dei lavori pubblici. La discussione crea in me un notevole imbarazzo, suscitato dalla considerazione che l'articolo 9 del disegno di legge governativo è sostanzialmente un codicillo estraneo alla materia del provvedimento, che vuole dare una disciplina al Magistrato del Po. L'articolo 9 modifica il carattere istituzionale di una legge, che forse ha bisogno di essere modificata, essendo del 1913, ma certamente non in un solo punto.

Inoltre, se si mantenesse l'articolo 9, sarebbe necessario modificare anche altri articoli e anche il titolo della legge. Insomma, personalmente, non avrei presentato il disegno di legge con l'articolo 9 e non lo ritiro solo per riguardo al mio predecessore.

D'altra parte, mettendomi dalla parte di coloro che hanno interesse alla creazione di opere nuove, penso che le modifiche proposte solo teoricamente modificherebbero la situazione, mentre di fatto la renderebbero più complicata.

La legge del 1913 afferma che la costruzione di opere nuove deve venire stabilita con leggi speciali, le quali comportano una certa lotta sul piano parlamentare, ma finiscono anche con lo stanziare un contributo pluriennale sufficiente a condurre a termine l'opera. Sicché, per costruire una idrovia entro un limite ristretto di anni, la garanzia migliore è data da una legge speciale, che assegni uno stanziamento ben preciso ed ascriva una aliquota annua nella parte straordinaria del bilancio.

Ammettiamo, invece, che per effetto del provvedimento in esame, il Ministero dei lavori pubblici ottenga due miliardi in più dal Ministero del tesoro; di fronte alle richieste molteplici di numerose opere nuove si userà il solito sistema: si divideranno i due miliardi tra le venti opere nuove, i cui lavori iniziarono contemporaneamente. Si avrà in tal modo la mancanza di una programmazione pluriennale e di una opportuna scelta tra le opere nuove.

Insomma, solo in teoria il Ministero del tesoro dovrebbe stanziare somme maggiori, mentre in pratica le somme saranno minori, perché le leggi speciali costringono sempre ad una certa selezione.

Ancora. Dal punto di vista parlamentare, l'articolo 9 del disegno di legge non è molto corretto. Infatti, la definizione di opere nuove del testo unico sulla navigazione interna è la seguente: « Sono opere nuove quelle che abbiano uno dei seguenti scopi: a) migliorare, ampliare, variare vie navigabili esistenti o i rispettivi edifici e meccanismi; b) estendere la navigazione ad altri fiumi o tronchi di fiume, ad altri laghi, ad altri canali o tronchi di canale; c) costruire nuovi canali di navigazione o nuovi porti o scali o meccanismi inservienti alla navigazione e al carico e scarico delle merci ».

Con l'articolo 9 si sottrae al Parlamento la scelta delle opere nuove, così come avverrebbe, per esempio, se le autostrade venissero finanziate mediante un capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Si tratta di opere troppo importanti perché non si debba discutere circa l'ordine di priorità e indubbiamente, lo ripeto, si riescono ad ottenere decine di mi-

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 APRILE 1962

liardi con leggi speciali, ma non con un capitolo di bilancio.

D'altra parte, se si approvasse l'articolo 9 proposto dal Governo, anche l'emendamento proposto dall'onorevole Lombardi sarebbe da approvare. Infatti, se si muta il primo comma dell'articolo, eliminando la procedura delle leggi speciali, è giusto modificare anche il secondo comma, dando una maggiore elasticità alle disposizioni sui sussidi e contributi. Dico, anzi, che l'emendamento potrebbe essere approvato anche nel caso che si ritirasse la disposizione del primo comma: a me sembra eccessivo che il Governo possa dare sussidi e contributi attraverso la forma stabilita nel secondo comma.

Mi domando piuttosto se sia opportuno mantenere l'articolo 9. Ripeto che non lo ritirerò, ma ho seri dubbi sulla sua efficacia a semplificare le cose.

Lascio alla Commissione la libertà di giudicare.

BUSETTO. Io sostengo che l'intervento che ha fatto l'onorevole Ministro è senza dubbio interessante. Però, io vorrei spiegarvi perché, onorevole Ministro, il legislatore — io faccio il processo storico all'inverno, guardo al passato — perché il Ministro che l'ha preceduto come titolare del dicastero ha introdotto questo articolo 9? Penso che dobbiamo dirlo con tutta franchezza, perché fino adesso è mancata da parte di chi vi era tenuto, una esposizione del punto di vista del Governo su questa grossa questione della programmazione delle idrovie nel quadro della programmazione generale dei trasporti nel nostro Paese.

Debbo ricordare ai colleghi che questa questione fu da noi più volte proposta, particolarmente nella discussione per il progetto delle autostrade e fu ripresa nella discussione della legge dei fiumi, per una nuova politica delle acque, che comprendesse anche la utilizzazione delle vie navigabili. È una realtà che, a proposito della navigazione interna, ci troviamo di fronte a molte posizioni e richieste. Ella conosce il nostro problema sulla navigazione del Po, ecc. Mi spieghi perché il titolare del dicastero che l'ha preceduto non ha prospettato la soluzione di questo grosso problema, di un programma delle idrovie.

Vogliamo aprire una discussione su questo problema? Io sarei d'accordo con lei di eliminare questo articolo 9, a condizione che ella si presenti alla Commissione dei lavori pubblici per esprimere il punto di vista del Governo, in modo da sapere con precisione

che cosa intende fare per la navigazione interna e noi, a nostra volta, possiamo fare un dibattito generale sulla programmazione delle idrovie. In tal modo, ciascuno esporrà il suo punto di vista, e c'è da sperare che si giunga a posizioni concordi.

Noi abbiamo bisogno di fare una discussione ampia, non possiamo procedere per spizzichi. Finora, abbiamo avuto la proposta di legge Lombardi, per la Milano-Po, poi verrà l'onorevole Togni Giulio Bruno, di Brescia, per il canale Mincio-Ticino. Poi altri deputati o senatori per il canale Milano-Venezia, poi altri ancora per il canale Ponte Lagoscuro-Porto Garibaldi. Ciascuno si presenterà con una sezione di canale, e allora? Io queste questioni le ho sollevate anche in altra circostanza.

Se si farà una discussione generale allora ciascuno avrà modo di esprimere il suo punto di vista; ma se procediamo così, allora si capisce perché certi colleghi si battono per lasciare, magari, anche questo articolo 9.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici.* Io faccio una proposta concreta per non pregiudicare niente. Siccome qui praticamente sono due leggi in una, stralciamo l'articolo 9 e lasciamolo all'ordine del giorno della Commissione, in modo di consentire un più approfondito esame della legge del 1913, esame al quale non mi rifiuto. Approviamo, invece, subito la legge finò all'articolo 8.

BUSETTO. Non so se a norma del Regolamento si possa.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici.* Sì, lo abbiamo fatto altra volta. Si divide, l'attuale, in due disegni di legge, e la Commissione ne approva uno, mentre l'altro rimane iscritto all'ordine del giorno dei lavori della Commissione.

RIPAMONTI. Signor Presidente, volevo far notare che il Ministro ha sollevato argomenti di ampio interesse in ordine alla materia delle opere pubbliche, ma debbo aggiungere che gli stanziamenti del bilancio dei lavori pubblici per leggi speciali sono preminenti rispetto agli stanziamenti derivati dalle funzioni di competenza specifica da finanziare con leggi di bilancio da parte del ministero stesso. Sicché si è arrivati a finanziare quasi tutte le opere pubbliche con leggi speciali. E ciò con un duplice inconveniente: primo, che la legge speciale è accordo momentaneo del Parlamento, e non è lo stralcio di una legge generale; secondo, che l'importo di spesa previsto così, per ottenere l'approvazione del Parlamento, non è mai adeguato alla spesa effettiva, ponendosi poi la

esigenza di finanziare la legge speciale con altra legge speciale. Come per Fiumicino: la spesa non fu giudicata in maniera adeguata all'importanza dell'opera. E questa fu non ultima causa degli inconvenienti che si sono verificati. Questi potranno essere limitati, quando, come ha detto il ministro, ci sarà una programmazione generale di una politica dei lavori pubblici, anzi questo Governo si è assunto anche l'impegno di innovare in questo campo. Per cui, se oggi innoviamo con questa legge e diciamo che questa categoria viene messa nella legge di bilancio, presumiamo che la classificazione della navigazione interna venga fatta in sede interna e competente. Ma ci vuole anche lo strumento per fare questo. Quando approviamo una legge con cui si dichiara che una linea di navigazione è classificata in una certa maniera, il tesoro non eccepisce niente, se non implica impegni di spesa. Ma quando si è riconosciuto che è necessario impegnarsi per una determinata spesa, e i fondi mancano, il tesoro solleverà obiezioni.

Pertanto, se nel disegno di legge non vi era il codicillo del finanziamento della spesa, in sostanza, se il Governo ha accettato la classificazione dell'opera, accetta che si faccia, ha assunto l'impegno che l'opera si faccia. Si tratta quindi di fissare una certa priorità nell'attuazione delle opere pubbliche. Se esistono opere autorizzate, queste saranno poste nel bilancio dei lavori pubblici, e il tesoro non potrà negare il finanziamento sulla legge di bilancio, per rinviare il finanziamento ad una legge speciale.

Siamo d'accordo sulla proposta di stralciare l'articolo 9, con l'impegno però di discutere ampiamente sugli articoli del testo unico ed affrontare eventualmente la necessità di alcune varianti sul piano tecnico.

Desidero ricordare all'onorevole Busetto che presentammo quell'ordine del giorno due o tre anni fa; l'impegno non fu mantenuto dal Governo, saremmo ben lieti se ora il Ministro Sullo volesse affrontare il dibattito su tale provvedimento; in quella sede potremmo risolvere anche i problemi connessi alla sua attuazione.

LOMBARDI GIOVANNI. Non abbiamo alcuna difficoltà ad approvare la proposta di stralciare l'articolo 9 dal testo del disegno di legge. Anche noi, quando abbiamo visto il testo stampato, abbiamo eccepito sulla tecnica poco chiara.

Desidero però far rilevare che se esiste una parte di *pro* a favore delle leggi speciali, essa esiste anche a favore delle leggi di bilan-

cio. Infatti, la somma di due spese nel bilancio, la ordinaria e la straordinaria, è stabilita, non con leggi di bilancio, ma con leggi speciali.

D'altra parte, ciò significherebbe che la discussione sul bilancio sarebbe inutile, in quanto diventerebbe una semplice registrazione di volontà già decisa in partenza. Se questa dovesse essere la situazione nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, si tornerebbe notevolmente indietro circa i poteri del Parlamento. Non nego che si possa arrivare alle leggi speciali con una programmazione organica, ma allora rinunciamo alla discussione sul bilancio e discutiamo sulla programmazione economica del Governo.

Mi risulta che non è possibile costruire un semplice pontile, che riguarda la navigazione interna, su un lago, in base alle attuali leggi, perché la Corte dei conti respinge i decreti ministeriali. È necessario trovare una soluzione e per questo è necessaria una urgente discussione sugli emendamenti presentati all'articolo 9.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Convegno con l'onorevole Lombardi che per certe opere di modesta entità si debba usare una certa elasticità e si possa stabilirne la spesa mediante leggi di bilancio.

Ma per le grandi opere, come le idrovie, è meglio ricorrere alle leggi speciali, che danno maggiori poteri al Parlamento, anche perché si possono emendare, contrariamente alle leggi di bilancio.

Comunque, sono d'accordo con l'onorevole Lombardi che alcune disposizioni della legge del 1913 siano da modificare, per consentire una maggiore elasticità all'Amministrazione.

In occasione della discussione sull'articolo 9 del disegno di legge, discuteremo anche di questo.

CURTI IVANO. Siamo d'accordo sulla proposta di stralciare l'articolo 9 e ci riserviamo di discutere a fondo ogni problema in sede di discussione di tale articolo.

Desidero osservare che non è la prima volta che si approva un provvedimento e se ne modifica un altro. Per una questione di principio è giusto che ciò non avvenga.

Bisogna inoltre chiarire bene i limiti di applicazione della legge organica, altrimenti, non solo discutiamo cose che non possiamo modificare, ma discutiamo questioni che sono ormai superate da un paio di anni.

BUSETTO. A questo tendevano gli emendamenti da me presentati.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 APRILE 1962

PRESIDENTE. Accogliamo quindi la proposta dell'onorevole Ministro di stralciare l'articolo 9.

Ritengo, d'altra parte, che non basti discutere l'articolo 9 e prenderne spunto per proporre anche altre modifiche alla legge-base: sarà necessario, credo, che il Ministro proponga un apposito, organico disegno di legge.

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Noi presenteremo una serie di emendamenti aggiuntivi all'articolo 9, nel prossimo mese di maggio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del Ministro Sullo di stralciare l'articolo 9.

(*È approvata*).

SULLO, *Ministro dei lavori pubblici*. Se ci sono altri articoli aggiuntivi riguardanti il Magistrato del Po, questi li discutiamo ora.

LOMBARDI GIOVANNI. C'è un emendamento aggiuntivo, che riguarda il Magistrato del Po, di cui sono firmatari, con me, gli onorevoli Baroni, Alessandrini e Cibotto. Ne do lettura:

« *Aggiungere il seguente articolo:*

« La Sezione autonoma del Genio civile istituita in Parma con regio decreto 17 settembre 1925 con l'incarico di provvedere alla gestione del servizio e dei lavori sperimentali di sistemazione del Po a via navigabile è soppressa ed è, in sua sostituzione, istituito l'Ufficio speciale del Genio civile per il Po, con sede in Parma.

L'Ufficio speciale per il Po provvede alla esecuzione di tutte le opere idrauliche e di navigazione da eseguire esclusivamente entro l'alveo del Po comprese quelle necessarie al drenaggio ed alla segnalazione della rotta di navigazione lungo tutto il corso del fiume ».

Con questo articolo aggiuntivo si correggerebbe una anomalia che esiste da circa trenta anni: venne infatti istituita nel 1925 questa sezione sperimentale, che tuttavia ha speso fior di miliardi.

Credo che anche il ministero sia d'accordo, nel senso che è stata una dimenticanza nel preparare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Lombardi, che diventerebbe articolo 8 del disegno di legge.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione sul disegno di legge:

« Modifiche ed integrazioni alla legge 18 marzo 1958, n. 240, sul Magistrato del Po » (3299):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldisio, Alessandrini, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, - Azimonti, Beccastrini Ezio, Biaggi Francantonio, Biagioni, Borghe-
se, Busetto, Carra, Cavazzini, Cianca, Cibotto, Colombo Renato, Curti Ivano, De Capua, Di Leo, Frunzio, Giorgi, Lombardi Giovanni, Malfatti, Marconi, Martina Michele, Misefari, Ripamonti e Zappa.

È in congedo:

Baroni.

La seduta termina alle 18,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI