

COMMISSIONE IX  
LAVORI PUBBLICI

CIII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 GENNAIO 1963

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

<b>INDICE</b>	<b>PAG.</b>		<b>PAG.</b>
<b>Congedi:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	1277, 1293		
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>			
Autorizzazione della spesa di lire 6 miliardi e 600 milioni per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (4472) . . . . .	1277	GERBINO e FRUNZIO: Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto di alloggi delle ferrovie dello Stato. (4357) . . . . .	1290
PRESIDENTE . . . . .	1277, 1279, 1283, 1284, 1287, 1289	PRESIDENTE . . . . .	1290, 1291, 1292
ALESSANDRINI, <i>Relatore</i> . . . . .	1277, 1282, 1283	BIAGIONI, <i>Relatore</i> . . . . .	1290, 1292
BUSETTO . . . . .	1279, 1285, 1287	DE PASQUALE. . . . .	1291, 1292
RIPAMONTI . . . . .	1280, 1284, 1287, 1288	GERBINO . . . . .	1291
BIAGGI FRANCANTONIO. . . . .	1281, 1282, 1283, 1286, 1289	<b>Votazione segreta:</b>	
CIBOTTO . . . . .	1282	PRESIDENTE . . . . .	1289, 1292
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	1283, 1284, 1286, 1287, 1288		
CURTI IVANO . . . . .	1286		
DE MARZI . . . . .	1286, 1287		
LOMBARDI GIOVANNI. . . . .	1288, 1289		
<b>Sui lavori della Commissione:</b>			
PRESIDENTE . . . . .	1289		
CECCHERINI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	1289		
DE PASQUALE. . . . .	1289		
ALESSANDRINI. . . . .	1289		
<b>Proposte di legge (Discussione e approvazione):</b>			
DE PASQUALE ed altri: Norme per il riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato. (4137);		<b>La seduta comincia alle 9,30.</b>	
		CIBOTTO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.	
		(È approvato).	
		<b>Congedi.</b>	
		PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Baroni e Terragni.	
		<b>Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 6 miliardi e 600 milioni per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4472).</b>	
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 6 miliardi e 600 mi-	

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1963

lioni per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia ».

L'onorevole Alessandrini ha facoltà di svolgere la relazione.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Il provvedimento in esame prevede lo stanziamento di lire 6.600 milioni per l'attuazione di una moderna idrovia fra Padova-Venezia. Il collegamento idroviario tra i centri industriali delle due città esiste già ed è realizzato per mezzo della vecchissima linea per Fusina, in esercizio fin dal XIII secolo. Detta linea, partendo da Padova segue il canale Piovego fino a Mira superando la conca di Noventa Padovana e, attraversato il fiume Brenta, percorre il naviglio Brenta fino alla località Fornace Perale, superando ancora le conche di Stira, Dolo e Mira Porte, raggiunge, inestandosi nella Canaletta Litoranea, il Molo carboni al Bacino Commerciale n. 1.

La linea per Fusina, classificata navigabile di seconda classe, in virtù del regio decreto 8 giugno 1911 n. 823, è agibile solo con natanti che non superino le 150 tonnellate. Le opere d'arte costruite nei secoli, lungo il suo percorso, la deficienza dei fondali e, in vari tratti, la tortuosità del tracciato, non permettono il transito a natanti maggiori. Ovviamente un canale navigabile solo con natanti di stazza così modesta non risponde più alle esigenze del traffico moderno. Si è studiata, pertanto, la possibilità di rammodernare, rinnovando, almeno in parte, il vecchio canale; ma gli studi compiuti ed i preventivi preparati dai tecnici hanno dimostrato che non vi è alcuna convenienza ad operare l'ammodernamento della linea esistente, mentre si è rivelata l'opportunità di realizzare un canale nuovo che consenta, oltre tutto, il traffico ai natanti sino a 1350 tonnellate di stazza, cioè di natanti che possono navigare anche in mare aperto.

Ma altro sensibile vantaggio che avrà una notevole incidenza sui costi dei trasporti, si raggiunge con la costruzione del nuovo canale e precisamente questo: pur mantenendosi fra Padova e Venezia un dislivello del canale di metri 8,90, la lunghezza stessa, che attualmente è di chilometri 36,280, verrà ridotta, a soli chilometri 26,200.

La spesa complessiva per la realizzazione del canale è stata preventivata in lire 7 miliardi e 600 milioni, di cui per lire 6 miliardi e 600 milioni si chiede l'intervento dello Stato. L'onere per il miliardo che residua viene assunto dagli enti locali interessati alla costruzione del canale che, al riguardo, hanno assunto precisi impegni. La disponibilità di

questo canale navigabile recherà indiscutibilmente grandissimi vantaggi alla città di Padova, perché incrementerà l'espandersi della zona industriale da Venezia a Padova. Il canale, partendo dalla zona industriale di Venezia e protendendosi all'interno, favorirà l'insediamento industriale nel territorio di Padova e dei centri situati lungo le sponde. La zona industriale di Padova dovrebbe conseguire sensibili vantaggi non soltanto per lo sviluppo di nuove industrie manifatturiere, ma anche per il sorgere di industrie di base, che lavorando materiale di massa spesso molto poveri, hanno la necessità di fruire di trasporti economici che non incidano in misura notevole sui costi.

Con la costruzione del nuovo canale grandi benefici deriverebbero, oltre che a Padova, anche a diciotto località che si trovano lungo il tracciato della via navigabile e, precisamente, sei località in provincia di Venezia e dodici località in provincia di Padova.

Devo porre in rilievo che tutti i sei centri della provincia di Venezia dal 1901 al 1916 hanno avuto un notevole incremento di popolazione e soprattutto della popolazione attiva, mentre per i dodici centri della provincia di Padova presi in esame lo sviluppo è stato più lento e meno appariscente.

I comuni considerati, sono, per la provincia di Venezia: Dolo, Fiesso d'Artico, Fossò, Mira, Stra e Vigonovo; per la provincia di Padova: Albignasegò, Cadoneghe, Casalerugo, Legnaro, Maserà, Noventa Padovana, Polverara, Ponte San Nicolò, San Angelo di Pieve, Saonara, Vigodarzere, Vigonza.

Tutti questi comuni ed altri limitrofi trarrebbero ulteriore incremento demografico ed economico a seguito della costruzione del nuovo canale.

Quale è il traffico dell'attuale canale per Fusina? E quale si prevede possa essere il traffico del nuovo canale agibile al transito di natanti da 150 tonnellate?

Una inchiesta fatta dalle camere di commercio di Padova e Venezia, non ha reperito dati precisi in merito al canale attualmente in funzione; si tratta di una via d'acqua che, per i suoi limiti, non può avere un traffico rilevante e, al riguardo, mi sono sforzato a metterne in evidenza le ragioni.

Per il costruendo canale si prevede un traffico, annuo iniziale, di circa un milione di tonnellate e più precisamente di circa 383.742 tonnellate da Padova a Venezia e di 622.726 tonnellate da Venezia verso l'interno. Le merci che usufruirebbero del particolare tipo di trasporto vengono identificate, prescin-

dendo ora dalle granaglie, dai carboni e dal legname, nei prodotti dell'industria chimica, metallurgica, dei materiali edili, dei manufatti in legno.

Le previsioni alle quali ho brevemente accennato, senza peraltro mettere in rilievo la entità dei volumi, sono state desunte dallo studio effettuato a cura delle camere di commercio di Padova e Venezia al quale mi sono già richiamato. Nell'accurata indagine si è cercato di stabilire per le aziende interessate all'utilizzo della moderna via acqua il volume delle merci trasportabili.

Un milione di tonnellate annue rappresenta un punto di partenza. Non è difficile prevedere, riferendosi agli indici di incremento industriale e commerciale della zona, che il traffico del canale raggiunga, in pochi anni, i tre milioni di tonnellate. Da quanto esposto risulta evidente l'utilità del nuovo canale navigabile. L'unica perplessità è costituita dal dubbio che l'opera venga realizzata senza il necessario coordinamento con la rete idroviaria italiana, di cui il Parlamento ha auspicato la programmazione allorché si è approvata la legge relativa alla costruzione del canale Milano-Cremona-Po. In tale circostanza anche il Governo ha confermato l'intenzione di programmare una moderna rete idroviaria rispondente alle più progredite esigenze della navigazione interna sia dal punto di vista della tecnica che dell'economia. La perplessità nelle prospettive di coloro che propugnano la realizzazione del Canale Padova-Venezia, rimane anche se vi è l'intenzione di un collegamento con Verona e da Verona, raggiunto il Mincio, con il canale pedemontano per Milano e il Lago Maggiore. Una prospettiva piuttosto lontana dalla realizzazione anche se non può essere considerata completamente fuori dal campo delle probabilità.

Concludo la relazione invitando i colleghi della commissione ad approvare il disegno di legge in esame. Le considerazioni che mi sono permesso svolgere e, soprattutto, la convinzione che il retroterra di Venezia e la città di Padova trarranno dalla via navigabile immediati e rilevanti vantaggi, mi stimolano ad insistere presso gli onorevoli colleghi perché esprimano un parere favorevole. Nel testo presentato al Senato il provvedimento si componeva di quattro articoli, integrato nel corso della discussione, da altri due, uno dei quali fa esplicito richiamo alla legge 10 novembre 1962, n. 1549, che reca norme per la costruzione del canale Milano-Cremona-Po. Ricordo che la legge in questione, dovuta all'iniziativa del collega Giovanni Lombardi

costituisce uno dei documenti più discussi ed elaborati della nostra Commissione. Mi compiaccio che gli articoli maggiormente significativi di detta legge siano stati ritenuti utili ad assicurare il progresso e soprattutto ad imprimere una valida spinta alla industrializzazione delle zone costituite dalla nuova idrovia.

Al finanziamento dell'opera si è provveduto con uno stanziamento di 400 milioni nell'esercizio finanziario 1962-63, di un miliardo nell'esercizio finanziario 1963-64, di due miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1964-65 e 1965-66, ed a completamento della copertura con un miliardo e 200 milioni nell'esercizio 1966-67. La spesa complessiva sarà ripartita nei vari stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**BUSETTO.** Mi sia consentito rammentare agli onorevoli colleghi che il nostro gruppo, ai Senato, senza concedere nulla allo spirito elettoraleistico, ha chiesto una sospensiva, proprio perché ritiene che il Governo deve precisare che cosa intende fare o che cosa ha fatto circa un piano generale delle idrovie nella Val Padana. Intendiamo far riferimento, sia ben chiaro, ad un piano organico, ad un piano di canali navigabili che sia effettivamente rispondente alle esigenze di sviluppo della industrializzazione in questa parte dell'Italia e teniamo, per quanto attiene alla priorità, a sottolineare che il nostro gruppo già se ne fece a suo tempo portavoce. La nostra richiesta di sospensiva fu originata dall'idea che l'impostazione data alla soluzione di così importante problema, fosse errata.

In ogni caso, il nostro gruppo si è sforzato, nei limiti del possibile, di dare il suo maggior contributo al provvedimento in esame, nel senso di adeguarlo al contenuto di precise disposizioni di legge, tenendo soprattutto conto della possibilità di intervento degli Enti locali, con particolare riguardo per il futuro sviluppo industriale della zona. Mi sia consentito, infine, affermare che il disegno di legge in esame è conseguenza diretta del prepotere che alcuni uomini all'interno del partito di maggioranza hanno determinato.

Evidentemente a Cremona e a Milano non si hanno quegli uomini della democrazia cristiana che si hanno a Padova, tanto per parlare chiaramente, o a Vicenza, per cui gli esponenti della democrazia cristiana di Padova hanno un altro peso.

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1963

I dirigenti del gruppo doroteo veneto hanno fatto prevalere il loro punto di vista anche su orientamenti che sono espressi da altri colleghi della democrazia cristiana di altre regioni, orientamenti che noi condividiamo. Ci pare che gli orientamenti dei colleghi di Cremona, Piacenza, Milano, ecc. a proposito della agibilità del Po per quanto attiene alla navigazione interna, siano degli orientamenti giusti, obiettivamente giusti.

Detto questo, noi ci siamo sforzati di migliorare questo disegno di legge nel senso che l'abbiamo ancorato alla legge per l'attuazione del canale Milano-Cremona-Po. E rimasto un unico punto che il ministro Sullo, nella discussione davanti alla Commissione del Senato, non ha accolto, quello che attiene alla spesa, oggetto di contrasto. Se la spesa è a totale carico dello Stato, deve seguire le norme previste dall'articolo 6 del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

Noi siamo dell'avviso che l'articolo 6 di quella legge deve essere mutato. Opere di navigazione interna di questa mole, per il loro carattere tendente allo sviluppo economico di più province e più regioni, devono essere di competenza dello Stato. Per questo abbiamo proposto l'emendamento di deroga all'articolo 6 sulla navigazione interna per sollevare la provincia di Venezia dagli oneri, oneri che non si assommano nella spesa di un miliardo: il miliardo dato dai comuni di Venezia e Padova, rappresenta una anticipazione. Il calcolo che facciamo è questo: questi comuni dovranno assumere l'onere di circa quattro miliardi ed anche qualcosa di più.

Qui non si tratta di opera del tutto nuova. Si è fatta una distinzione tra opere sistematiche e opere nuove. Secondo il nostro avviso, sarà molto difficile operare una distinzione fra la parte di opere sistematiche e la parte di opere nuove: viene abbandonato il vecchio canale e ne viene fatto uno nuovo; si tratta di un'opera nuova.

Non proponiamo un emendamento presentato al Senato per quanto attiene il problema della spesa, non lo riproponiamo per ragioni che i colleghi intuiscono.

Noi vogliamo soltanto esprimere l'auspicio che, veramente, si giunga, ad una modificazione del testo unico sulla navigazione interna, non solo per quello che riguarda il problema della spesa, ma per tutto il complesso delle norme che sono contenute nel testo unico.

Sarà compito nostro presentare, nella prossima legislatura, una proposta di iniziativa parlamentare che possa trovare il favore dei futuri governi per la modificazione dei criteri della navigazione interna.

RIPAMONTI. Onorevole Presidente, non posso non far rilevare come più volte in Commissione ed in Aula abbiamo invitato il Governo ad affrontare il problema della navigazione interna, ottenendo l'assicurazione che tale problema sarebbe stato prospettato nel quadro della partecipazione dell'intero sistema dei trasporti, sicché una qualunque linea di navigazione interna doveva essere inserita in un programma organico di attuazione del sistema.

Poiché ciò non si è verificato — non voglio certo attribuirne la responsabilità all'attuale ministro che dirige la politica dei lavori pubblici nell'ultima fase della terza legislatura repubblicana — devo chiedere una precisazione al Governo, ponendo la seguente domanda: il fatto che oggi noi approviamo la linea Padova-Venezia vuol dire che il Governo ha già adottato una decisione in ordine alla pianificazione del sistema della navigazione interna e risponde, pertanto, a verità quanto certa stampa ha pubblicato, e cioè che la realizzazione del canale Padova-Venezia confermerebbe la scelta di un sistema il cui asse fondamentale sarebbe rappresentato dal canale Mincio-Ticino?

Se l'approvazione di questa legge volesse significare che il Governo ha in animo di considerare il canale Mincio-Ticino come l'asse fondamentale della navigazione interna, e quindi escludere l'utilizzazione del fiume Po come base fondamentale del sistema dell'alta Italia, io dovrò, con una motivata dichiarazione di voto, votare contro il disegno di legge in esame.

Se, invece, il Governo dichiarerà che si tratta di un canale che riflette le esigenze interne di una vasta zona industriale che si va organizzando tra Padova, Mestre e Venezia, quindi di una linea di traffico interno della zona stessa, che trova, attraverso una razionale azione di pianificazione urbanistica, la sua localizzazione nello spazio regionale, io voterò a favore del disegno di legge governativo; ma questa precisazione è indispensabile.

Per quanto riguarda la spesa, è vero che essa viene assunta pressoché totalmente dallo Stato, mentre potremmo invocare l'articolo 6 del testo unico e la ripartizione ivi prevista tra lo Stato e gli enti locali; ma se intendiamo innovare nella materia; avvalendoci oggi di una certa interpretazione dell'articolo 6, è evi-

dente che quando dovremo affrontare il finanziamento di altri canali, invocheremo questa legge come principio fondamentale della ripartizione delle spese fra enti locali e lo Stato.

Non sarebbe logico prospettare la costruzione di un canale nuovo mentre con una minore spesa a carico dello Stato e con il contributo di un miliardo da parte degli enti locali si potrebbe provvedere all'ammodernamento ed ampliamento della vecchia idrovìa. Il nuovo tracciato è stato definito, evidentemente, in relazione alle esigenze connesse alla organizzazione della nuova zona industriale. Il rilievo del relatore, onorevole Alessandrini, sulla requisizione delle aree, è giusto, in quanto pone in evidenza la possibilità che, senza un tempestivo esproprio, si dia luogo ad una larga speculazione della proprietà fondiaria collegata con l'esecuzione delle nuove opere. Ritengo che il Governo vorrà fornire precisazioni in merito, considerando soprattutto che, a mio avviso, la spesa preventivata in sette miliardi e 600 milioni — compreso il miliardo di contributo degli enti locali — non può essere ritenuto tecnicamente adeguata; il costo definitivo dell'opera sarà senz'altro superiore alla spesa preventivata. Lo stanziamento di fondi sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici dovrebbe essere ragguagliato alle effettive previsioni di spesa. Se si è fatto un preventivo di spesa e si è limitato lo stanziamento dei fondi per rendere più facile l'approvazione del disegno di legge in esame, pur essendo a conoscenza che la somma stanziata non è, quindi, adeguata al costo effettivo dell'opera, mi sia consentito di dire che questo è un fatto che deve essere da noi messo in luce: si arriverà, infatti, ad un conto finale che, sicuramente, supererà la spesa prevista, con interpretazioni da parte dell'opinione pubblica non certo favorevoli. Se la spesa supererà lo stanziamento prefissato, a mio avviso, l'eccedenza dovrà essere accollata al consorzio che potrà farvi fronte con la formazione e l'utilizzazione del patrimonio di aree fabbricabili, destinate agli insediamenti industriali. Cito un esempio. Quando si è progettata la linea metropolitana da Milano all'Adda, sarebbe bastato l'acquisizione di un milione di metri quadri di terreno intorno alle nuove stazioni ferroviarie per recuperare interamente la spesa complessiva sopportata per la realizzazione del prezzo teorico. Non vi è stata tempestività nell'acquisizione delle aree e gli speculatori privati, con l'acquisto di quei terreni, hanno potuto realizzare guadagni favolosi. Ecco perché sostengo che il consorzio

deve prevedere la formazione di zone industriali lungo il canale e provvedere all'acquisizione delle aree relative, in base al valore agricolo, per destinarle, poi, all'utilizzazione per i nuovi insediamenti industriali, ad un prezzo equo, che tenga conto degli oneri sostenuti per l'attrezzatura e dell'incremento di valore determinato dalla costruzione del canale. Ciò premesso, dichiaro che esprimerò voto favorevole, dopo le assicurazioni del Governo.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Devo rilevare che il presente è uno di quei disegni di legge che pervengono all'esame della nostra Commissione quando si è sul punto di concludere il nostro mandato e che, peraltro, ci si sollecita di varare in un lasso di tempo così breve da restare semplicemente perplessi.

Il disegno di legge oggi al nostro esame, secondo me, risente di questa fretta nella sua articolazione e nella mancanza di una più completa informativa quale noi avremmo avuto il dovere di chiedere e l'opinione pubblica il diritto di aspettarsi. Mi sia consentito di dire che ciò non fa certamente onore al Parlamento italiano. Ho già avuto occasione di far rilevare che il problema dell'ampliamento di una zona industriale non è di facile soluzione e richiede uno studio approfondito e dettagliato. Figuriamoci poi quando, oltre alla zona industriale si investe il problema idrovìario. Il canale di cui si parla nel provvedimento, che indubbiamente dovrà portare dei benefici anche alla zona di Padova, interessa Venezia. Di fronte alla portata di questo problema sono, pertanto, costretto a chiedermi se è mai possibile che non si sia pensato a presentare un dettagliato piano di sistemazione di tutta la zona.

Io mi associo a quello che hanno detto gli onorevoli Busetto e Ripamonti. Questo modo di affrettare i tempi per ragioni, che sono evidenti ragioni elettorali, diciamo pure chiaramente, è un modo che non può essere accettato, da me almeno.

Sono d'accordo con l'onorevole Ripamonti. Si fa un canale di dimensioni notevoli, che dovrebbe costare 315 milioni il chilometro, se non sbaglio. Anche io ritengo che questa somma non basti, perché non basta fare lo scavo, ma bisogna fare tutte le opere accessorie, e non sappiamo nulla di quello che costano.

Si dice: il preventivo è di 7,6 miliardi di lire.

Spero che sia fatto ai prezzi correnti, ma le perplessità dell'onorevole Ripamonti sono anche le mie. Questo canale sarà finito tra

quattro o cinque anni, se tutto va bene. A quell'epoca 7,6 miliardi non basteranno. Chi è pratico di questi lavori, sa che in queste cifre non ci si sta. Allora, quale sarà il risultato? Dovremo riesaminare la cosa, perché è sempre lo Stato che paga, in quanto gli enti locali non avranno la possibilità di coprire la differenza della spesa.

Noi stiamo decidendo una spesa e non sappiamo quali saranno le opere accessorie che dovranno integrare questo canale. Di tutte queste informazioni noi non sappiamo niente, ed io prego il Governo, in questa sede, di volere integrare quello che è stato detto dal relatore su ulteriori informative, necessarie per giudicare con coscienza su una proposta di questo genere.

Quindi io ora mi dichiaro contrario al disegno di legge, non perché il canale non serva, ma perché non è soddisfacente il modo con cui è stato presentato al nostro esame.

CIBOTTO. Vorrei dire i motivi per i quali io prego i colleghi di voler votare favorevolmente questa legge, che è già stata approvata dal Senato.

Innanzitutto, mi permetto di dire che è un giudizio puramente gratuito quello di dire che questa legge viene fatta a scopo elettorale, perché di questo canale noi veneti stiamo parlando da alcuni anni.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Al nostro esame è venuto oggi.

CIBOTTO. Se ci fosse stato il Governo di un anno fa, l'onorevole Biaggi sarebbe venuto a difendere questa legge.

Può darsi che fra qualche anno, onorevole Biaggi, ci sarà un governo di quelli che piacciono a lei.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Si capisce.

CIBOTTO. Quanto alla previsione di una maggiore spesa, mi pare che all'articolo 1 si dica che il consorzio che verrà creato per la esecuzione di queste opere si accolla il miliardo eccedente lo stanziamento dello Stato. Mi pare che ciò implicitamente dia a noi la tranquillità nel senso che qualora, invece di un miliardo, ne occorressero due, dovrebbe provvedere questo consorzio. Mi pare che la preoccupazione di una maggiore spesa sia fuori luogo, mi pare che non sia pertinente.

Voglio far presente ai colleghi che la città di Padova e gli enti interessati, con notevoli sforzi e notevoli sacrifici, hanno creato una zona industriale, che non è stata riconosciuta come è avvenuto per le zone industriali di altre città d'Italia, con grave sacrificio dei comuni, delle province, degli enti interessati. È una zona che ha avuto uno sviluppo enorme

in questi due anni per la volontà delle forze locali: gli operatori economici non hanno avuto bisogno di ricorrere alle leggi speciali per il Mezzogiorno o ad altre leggi speciali per l'Italia centro-settentrionale. A Padova è un fiorire di industrie che fanno onore a quei cittadini che hanno dato vita in questa zona ed a coloro che hanno avuto fiducia in queste attività. Attraverso questo canale si tenta di poter avvicinare il mare alla città di Padova per estendere questa grande zona industriale, che dovrebbe portare un grande beneficio per il Veneto.

Con l'onorevole Busetto anche l'anno scorso mi è dispiaciuto di dover sostenere una polemica per me increpiosa, quando disse che dovevamo aspettare il piano generale, perché il canale sia inserito nella sistemazione della rete di comunicazioni acque di tutta l'Italia. Se aspettiamo di arrivare a questa sistemazione generale, che comporta una spesa enorme questo canale non si sa quando sarà fatto! Qui abbiamo la possibilità, con poca spesa, di fare del bene a una regione che lo merita e presto.

Il discorso dell'onorevole Busetto è venuto fuori anche allora attraverso un intervento abbastanza caloroso dell'assessore alle finanze del comune di Milano. Siamo d'accordo. Ma andare a pensare che il canale navigabile Padova-Venezia possa pregiudicare i problemi che stanno nei nostri sentimenti e nei nostri pensieri, mi pare che sia esagerare e portare la discussione più in là di quello che deve essere per potenziare la città di Venezia, che ha estremo bisogno, e Padova, che ne ha forse bisogno più di Venezia. Questo è quello che dobbiamo guardare: l'utilità dell'opera. Le cose bisogna farle gradualmente, sia nella vita economica che politica. Non possiamo includere il problema del canale Padova-Venezia nel sistema di tutte le linee navigabili d'Italia.

A me dispiace, se me lo consentite, di non essere del vostro parere.

Vi prego pertanto di meditare sulle conseguenze derivanti dalla non approvazione del disegno di legge in esame, perché saremmo posti di fronte a grosse responsabilità, e ricordate soprattutto che siamo alla scadenza del nostro mandato ed il nostro atteggiamento negativo potrebbe ritardare la realizzazione di un'opera che è di fondamentale importanza per l'economia della regione veneta.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Ho accennato nella relazione che non dobbiamo assolutamente rinunciare all'istanza formulata di comune accordo per la impostazione di un piano generale delle idrovie del nostro paese.

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1963

Così, pure, non possiamo dimenticare le assicurazioni che in proposito ci sono state date dal Governo. Mentre ci accingiamo ad approvare il disegno di legge che permette a Padova di rinnovare il collegamento con il mare, di rinnovarlo con un'arteria moderna, agibile al transito di natanti sino a 1350 tonnellate di stazza, che recherà indiscutibilmente vantaggi non solo alla città di Padova ma anche ai 19 centri ubicati lungo il canale, chiediamo al Governo che nel minor tempo possibile ci venga comunicato lo schema di quello che sarà il sistema idroviario del nostro paese.

L'onorevole Biaggi Francantonio ha svolto delle giuste argomentazioni, alle quali è dovuta una risposta. Il traffico previsto annualmente è di circa un milione di tonnellate; il vantaggio immediato che deriva da tale traffico, dagli operatori economici della zona è stato calcolato, per ogni anno, in circa 100 milioni di lire di minor costo dei trasporti. Entro dieci anni, in base ai diagrammi di sviluppo dell'economia locale e del presumibile sviluppo industriale della zona, si pensa di raggiungere un traffico di due milioni e mezzo o tre di tonnellate di merci. Se si tien conto, inoltre, che i calcoli sono stati elaborati considerando solo i traffici di merci in partenza da Venezia per Padova e viceversa, trascurando il movimento di merci con altri porti dell'Adriatico, (i natanti di 1350 tonnellate possono compiere lunghi percorsi anche in mare aperto), le prospettive possono essere considerate sensibilmente migliori. È da rilevare il grande risparmio che si consegnerà soprattutto sui costi per il trasporto dei materiali di massa, ma è doveroso tener conto anche dei benefici che il canale determinerà all'economia generale della zona. Con la nuova idrovia lo sviluppo industriale dell'entroterra di Venezia e dei comuni attraversati dal canale è assicurato. Quanto ho ripetutamente sottolineato reputo porti a convincere tutti i colleghi sull'utilità della legge in discussione ed a determinare l'approvazione. Non possiamo negare a Padova ed a Venezia la legittima aspirazione di veder accolto un provvedimento che promette alle due città ed a numerosi altri centri un avvenire migliore, condizioni di vita più progredite, un maggior benessere per le popolazioni, obiettivi che si realizzeranno solo se porremo le basi per la industrializzazione della zona. Qualora l'onorevole Francantonio Biaggi voglia trovare altra documentazione in favore del canale, può prendere visione della monografia preparata dalle camere di commercio di Padova e di Venezia, che metto a sua disposizione. Si

tratta, come ho già detto, di uno studio predisposto da due camere di commercio, enti che, come è noto, hanno una larga indipendenza di giudizio ed una notevole conoscenza dei problemi. Con queste precisazioni ritengo di aver risposto ai principali interrogativi posti nel corso della discussione; non posso ovviamente chiarire i dubbi manifestati circa la spesa complessiva dell'opera. Non sono un tecnico della materia e, quindi, non mi sento di esprimere un giudizio. Gli studi relativi alla progettazione ed alla spesa sono stati compiuti dai competenti organi del Ministero dei lavori pubblici; può darsi benissimo che i prezzi non siano aggiornati ai costi correnti, ma questo è un problema che si presenta ogni anno in relazione alle variazioni del mercato. I prezzi sono in continuo aumento e i costi definitivi potranno essere accertati ad opera realizzata. Per ora, la spesa a carico dello Stato è quella dichiarata e cioè 6 miliardi e 600 milioni.

Mettendo a carico dello Stato l'intera spesa occorrente per il ristabilimento del vecchio canale l'onere, forse, sarebbe risultato maggiore. Per la costruzione di una nuova idrovia la legge ripartisce la spesa tra lo Stato e gli enti locali interessati. Nel caso specifico, il preventivo di spesa per il ristabilimento della linea per Fusina ha raggiunto limiti così elevati, tenuto conto dei risultati che si sarebbero conseguiti, da giustificare l'adozione in questo disegno di legge di una ripartizione di spesa fra Stato ed enti locali in apparenza contraddittoria con quanto stabilisce il secondo comma dell'articolo 6 del regio decreto 11 luglio 1913 n. 959 testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Avevo chiesto quale coordinamento si prevede fra la zona industriale di Padova e la zona industriale di Venezia.

ALESSANDRINI, *Relatore*. Il canale sbocca nel cuore della zona industriale di Venezia.

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

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio tutti i colleghi che si sono pronunciati sul disegno di legge in discussione, sia i favorevoli che i contrari, perché tutti mi danno modo di fare alcune precisazioni.

L'onorevole Busetto lamenta il riparto della spesa dei 7,6 miliardi, in quanto mille milioni verrebbero a carico degli enti locali. Già l'onorevole Alessandrini, relatore, ha fatto presente come questo riparto sia in armonia

con quanto dispone la legge n. 959 dell'11 luglio 1913. Una modifica di questo reparto presupporrebbe una modifica di detta legge. È sempre bene, è sempre prudente, è stato sempre costume della nostra Commissione rifiutare modifiche di leggi generali nell'esame di problemi particolari. Aggiungo, però, che siamo disposti ad affrontare un riesame della legge del 1913 per adeguarla alle necessità attuali, che sono diverse da quelle esistenti quando furono emesse le norme stesse.

Per quanto concerne le questioni interne della democrazia cristiana, dorotei o no, ne so meno di lei, perché non ho l'onore di appartenere a quel partito. Mi permetto di osservare che ciascuno ha le sue beghe e che se le risolva nel modo migliore possibile.

All'onorevole Ripamonti vorrei ricordare quanto disse il Ministro Sullo in argomento al problema della navigazione interna. Vorrei ricordare che l'onorevole Sullo mi mandò in sua rappresentanza personale al convegno di Adria, allorché si trattò di affrontare i problemi della navigazione interna in senso generale. Fu un convegno amplissimo, che vide la partecipazione di esponenti, non solo politici, ma anche tecnici ed esperti in campo economico. Non è che il Governo ed il ministro dei lavori pubblici non conoscano la validità di una programmazione generale delle opere che riguardano la navigabilità interna. La preoccupazione su questo settore dovrebbe essere superata...

RIPAMONTI. La linea Padova-Venezia è una linea interna.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non credo che la Padova-Venezia possa essere elemento di un sistema di navigazione interna. È un sistema a sé stante, come ha accennato l'onorevole Alessandrini, sistema che prevede, forse, trasferito nel tempo, la Venezia-Padova come l'elemento finale di una rete di navigazione che arrivi a Verona. Comunque, ritengo che l'arteria navigabile Venezia-Padova sia una cosa a sé stante che, però, deve essere compresa nel programma di sviluppo della navigazione interna italiana.

La Venezia-Padova, però, deve essere affrontata dal punto di vista settoriale, in quanto è indipendente dal grande problema della navigabilità interna.

Per quanto riguarda la spesa, gli onorevoli Biaggi e Ripamonti dicono che è insufficiente. Ricordo ai colleghi che il progetto è stato sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Se si può pensare che nelle prospettive future la spesa dei 7,6

miliardi potrà anche non essere sufficiente, non pregiudichiamo quella che può essere l'avvenire dell'economia del nostro paese, ma rimaniamo nei termini del momento in cui è stato steso il progetto.

Noi riteniamo che con 7,6 miliardi si può completare l'opera. Questo è il parere degli organi tecnici ministeriali.

All'onorevole Biaggi ha già risposto il relatore, onorevole Alessandrini, allorché ha fatto presenti le prospettive di sviluppo dei traffici che attraverso questa nuova via d'acqua sono state tracciate da uffici tecnici ed economici come sono le due camere di commercio interessate.

Infine, devo ricordare una cosa. L'attuale canale è un canale che risale al 1300 o al 1400. Evidentemente, nella vita economica di quella zona, anche in quei tempi, si è rilevata la necessità di un collegamento via d'acqua tra Padova e Venezia. Chi conosce questa zona — e fortunatamente abbiamo molti colleghi che sono di quelle parti o le conoscono per altre ragioni — sa quanto l'economia padovana sia legata all'economia del porto di Venezia. Il porto di Venezia è il terzo porto d'Italia per i traffici in partenza ed in arrivo, perché, non solo affluisce al porto di Venezia parte dei traffici della Germania e dell'Austria occidentale, ma gravita sul porto di Venezia tutto il movimento dei traffici del Veneto e di gran parte della Lombardia, almeno nella sua parte orientale. Quindi le necessità della realizzazione di questo canale navigabile trovano riscontro nella visione obiettiva delle necessità della zona e trovano conforto nell'esperienza stessa: la storia ci dice che il vecchio canale risale al 1500 e già in quel tempo si erano determinati i presupposti per realizzare questa opera.

Io ritengo che i colleghi dovrebbero dare voto favorevole al di sopra delle questioni di parte, delle questioni elettorali: se tutti voi votate a favore, potete dimostrare, dal punto di vista elettorale, che col vostro voto siete riusciti a far varare una legge di questa natura.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Non essendovi emendamenti né osservazioni, do lettura e pongo successivamente in votazione gli articoli del disegno di legge:

#### ART. 1.

Per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia, il cui importo è preventivato in 7,6 miliardi di lire, è autorizzata la spesa di 6,6 miliardi di lire da inserire nello stato di



## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1963

previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 400 milioni nell'esercizio finanziario 1962-63, di 1 miliardo nell'esercizio finanziario 1963-64, di 2 miliardi negli esercizi finanziari dal 1964-65 al 1965-66 e di 1 miliardo e 200 milioni nello esercizio finanziario 1966-67.

La residua spesa di 1 miliardo di lire sarà sostenuta dagli enti locali interessati e sarà detratta dai contributi che risulteranno in definitiva dovuti dagli enti locali medesimi ai sensi dell'articolo 6, terzo comma, del testo unico delle disposizioni di legge sulla navigazione interna, approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959.

(È approvato).

## ART. 2.

L'esecuzione delle opere di navigazione interna dell'idrovia Padova-Venezia sarà affidata in concessione, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, ad un consorzio formato esclusivamente da enti locali. Con lo stesso decreto saranno approvate le convenzioni che disciplineranno i modi, i termini e le condizioni delle opere.

Al consorzio indicato nel comma precedente sarà affidato l'esercizio degli impianti relativi alle opere di navigazione della idrovia in questione. La convenzione per disciplinare i modi, i termini e le condizioni per l'esercizio, nonché i rapporti tra il concessionario e l'Amministrazione statale interessata sarà approvata con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

(È approvato).

## ART. 3.

I lavori di cui all'articolo 1 della presente legge potranno essere eseguiti prescindendo dall'osservanza del disposto dell'articolo 11 del regio decreto-legge 10 giugno 1936, numero 1853, convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 191.

(È approvato).

## ART. 4.

Quanto attiene agli espropri delle aree necessarie alla sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia, alla adozione dei piani delle aree delle zone contigue alla linea navigabile per lo sviluppo industriale e commerciale, nonché le modalità per le indennità delle

espropriazioni, è regolato dalle norme previste agli articoli 5, 6, 7, 8, 10 e 11 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549.

(È approvato).

## ART. 5.

Il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni tanto nell'esercizio corrente quanto in quelli successivi, sino alla concorrenza globale di 6,6 miliardi di lire.

Le somme non impegnate in un esercizio sono utilizzabili negli esercizi successivi.

(È approvato).

## ART. 6.

Alla copertura della spesa di 400 milioni afferenti all'esercizio 1962-63 si provvederà mediante riduzione di pari importo dello stanziamento disposto nel capitolo 562 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio stesso, concernente i fondi occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

BUSETTO. Per dichiarazione di voto. Se il nostro gruppo si fosse messo in una posizione di opposizione e di antagonismo alla ispirazione del provvedimento oggi in esame, avrebbe potuto far ricorso all'arma della richiesta della rimessione all'Assemblea.

Non abbiamo usato tale metro presso l'altro ramo del Parlamento, né tanto meno facciamo ricorso ad esso qui alla Camera, perché a nostro avviso il testo del provvedimento è stato modificato tenendo conto delle nostre osservazioni, cioè all'articolo 2, per quanto riguarda il piano regolatore, ed all'articolo 4, per quanto si riferisce agli enti locali. Da rilevare, inoltre, il felice riferimento al provvedimento per l'idrovia Milano-Cremona-Po, frutto del serio e profondo lavoro della nostra Commissione. Ma restano ancora altri due problemi, altrettanto di fondo e non ancora risolti: il problema generale, sul quale mi permetto di soffermare la mia attenzione, della sistemazione generale idroviaria, attraverso un piano per le idrovie della Val Padana e la pianificazione dello sviluppo economico delle zone interessate; purtroppo tale piano non è stato ancora predisposto dagli organi compe-

tenti e ciò non può non rappresentare per noi altro che un motivo di critica e di protesta. Secondo problema, quello relativo alla spesa preventivata per l'attuazione dell'opera: è chiaro che esistono ancora le condizioni di sbarramento contenute nella legge del 1913; il problema, ripeto, è di notevole portata e debbono essere tentate tutte le strade per risolverlo.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Per dichiarazione di voto. Da parte degli onorevoli Cibotto ed Alessandrini, relatore, è stata sollecitata l'urgenza dell'approvazione del provvedimento oggi al nostro esame, teso, soprattutto, a favorire lo sviluppo industriale della zona di Padova. Non abbiamo bisogno di sollecitazioni e di opera di persuasione per comprendere l'importanza del provvedimento che ci viene sottoposto.

Mi sia consentito, per altro, fare le mie riserve circa il sistema usato nella presentazione del provvedimento che comporta una spesa di notevole importanza, non correlato ad altri progetti, di non minore interesse, interessanti la medesima zona. Dichiaro, pertanto, che il nostro voto sarà contrario per protesta non sulla sostanza della questione, ma sul metodo che si segue nel discutere provvedimenti di tale importanza, che investono un problema di grandissimo interesse, quale quello della proprietà privata.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Bisogna convenire che l'onorevole Biaggi Francantonio non ha tutti i torti quando afferma che certo lavoro legislativo procede in forma settoriale; ma vorrei fargli rilevare che, mentre la Commissione è riunita, al punto successivo dell'ordine del giorno dei nostri lavori, figurano altri due provvedimenti che interessano il porto e la zona di Venezia, sì da avere così un quadro completo della situazione.

Posso aggiungere, inoltre, che la linea Padova-Venezia non può essere inclusa nel quadro generale della programmazione della navigazione sul Po, perché è avulsa da quel settore.

CURTI IVANO. Per dichiarazione di voto. Premetto che il nostro gruppo voterà favorevolmente, ma non posso non esprimere il nostro disappunto proprio sullo stesso argomento sottolineato dall'onorevole Biaggi Francantonio. Non abbiamo mancato mai, in ciascuna delle occasioni che ci si sono presentate, di fare una dichiarazione di voto, di dichiarare sempre la nostra contrarietà ad accettare provvedimenti che, a nostro avviso, manchino di organicità o presentino frammentarietà.

Non v'è dubbio che veramente è da domandarsi sino a quale punto sia possibile accettare una simile impostazione, proprio anche per quella che è una visione reale dei problemi del nostro tempo.

Noi non mettiamo in discussione le esigenze di Padova di avere un canale navigabile che la colleghi alla zona industriale di Venezia: la riteniamo una cosa indispensabile. Però riteniamo che sia anche giusto seguire un certo criterio ed una certa regolamentazione nella realizzazione delle opere, per vedere andare avanti anche altre opere che sono altrettanto importanti come questa: io alludo alla questione veramente inspiegabile delle difficoltà che si incontrano, da un lato, a fare andare avanti l'ultimazione, o almeno l'accelerazione, dei lavori per quanto riguarda la sistemazione dell'asta del Po-Mincio e fiume Oglio e Cremona e, dall'altro, quante difficoltà ci sono nonostante l'approvazione della legge, a dare l'avvio alla presentazione di una proposta di legge che incominci a stanziare i primi fondi per il canale Milano-Cremona: è questa un'opera altamente importante e per la quale sono state profuse decine di miliardi.

Il sottosegretario dice: se volete essere benemeriti, votate il disegno di legge. Ma ci sono in Italia tante altre opere, forse molto più importanti di questa, per le quali, forse non si trovano cento milioni, come possono essere gli ospedali, scuole o acquedotti, e magari da dieci anni si stanno chiedendo fondi per ultimarle.

Ecco perché noi esprimiamo il nostro disappunto per il modo frammentario, di improvvisazione, con il quale si procede nella approvazione del disegno di legge in discussione; ci si dice che chi si oppone è contrario a Padova e a Venezia; noi non siamo contrari ad alcuna delle iniziative che rientrano nel quadro di sviluppo del nostro paese. Noi, ad ogni modo, non votiamo contro.

DE MARZI. Per dichiarazione di voto. Il sottoscritto non può che esprimere voto favorevole per un'opera che lo interessa come parlamentare di Padova, anzi, vorrei, dire come parlamentare veneto, in quanto ritengo che lo sviluppo economico della zona Venezia-Padova non sia un problema che riguardi solo le due città, ma in fondo tutto il complesso economico della regione veneta. La storia insegna che questo obiettivo è stato perseguito anche dai nostri antichi, e lo sviluppo di queste due città, di queste due province, attraverso vie d'acqua, ha dato sviluppo effettivamente al resto della regione veneta.

Sento il dovere di ringraziare, oltre al Governo, che è stato così sollecito a presentare questo disegno di legge, tutti i gruppi parlamentari, che in fondo, motivando le loro osservazioni con argomenti della loro preoccupazione, o esponendo i loro punti di vista di una certa importanza, favoriscono l'approvazione di questa legge.

Mi auguro che, quanto prima, non si navighi più sul poetico naviglio che oggi è solcato nuovamente dal vecchio burchiello, ma si passi, da questo romanticismo antico veneziano, ma che allora percorreva i tempi, al nuovo canale navigabile, che serve di sviluppo a zone veramente depresse, ricche di mano d'opera e di necessità commerciali e industriali.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Azimonti, Ripamonti, Lombardi Giovanni, Alessandrini, Curti Ivano, Busetto e Gagliardi hanno presentato un ordine del giorno, del quale do lettura:

« La Camera, presò in esame il disegno di legge n. 4472 « Autorizzazione della spesa di lire 6.600.000.000 per la sistemazione della idrovia Padova-Venezia », già approvato dal Senato; considerato che il collegamento idroviario tra la zona industriale di Padova e la zona industriale e portuale di Venezia-Marghera non costituisce una parte quale che sia di un piano generale delle idrovie, ma soltanto un'opera a carattere strettamente locale, fa voti perché il Governo prepari, con la dovuta urgenza e organicità e secondo le modalità proprie della programmazione economica (la quale per quanto attiene alla politica dei trasporti deve completare le lacune di tale settore), un piano di idrovie che faccia del fiume Po l'asta fondamentale del sistema ».

RIPAMONTI. Si tratta di confermare con l'ordine del giorno le obiezioni avanzate sulla natura e sull'origine del disegno di legge. Il Governo ha accolto la mia richiesta, che del resto coincide con l'enunciazione programmatica formulata dal Ministro dei lavori pubblici, onorevole Sullo, alla Camera, coincide ancora, con quanto il ministro Sullo ebbe a dichiarare qualche giorno fa, cioè che la linea Padova-Venezia non è il tratto terminale di un sistema di navigazione interna che si basi sulla linea navigabile Mincio-Ticino, ma ha le caratteristiche di una linea di navigazione interna al servizio di una zona industriale in sviluppo, quale è quella del comprensorio Padova-Venezia, mentre il sistema deve trovare nel Po l'asta fondamentale; con l'ordine

del giorno si invita il Governo a promuovere gli studi relativi alla prosecuzione dell'intero sistema.

DE MARZI. Io vorrei che i proponenti dell'ordine del giorno togliessero il concetto che si tratta di un problema di carattere strettamente locale: io direi che si tratta di un'opera a carattere di sviluppo economico.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Voi volete richiamare il Governo sull'urgenza di una programmazione economica, nella quale sia compreso il problema idroviario. Allora, usate dei termini plausibili con le responsabilità politiche che abbiamo. Credo che sia ben precisa la mia dichiarazione.

Il Governo non può assolutamente accogliere l'ordine del giorno del quale è stata data lettura nella sua complessiva formulazione. Potrebbe accoglierlo qualora, invece, i presentatori ricorressero ad una dizione che potrebbe essere la seguente: « un piano di idrovie che ha nel fiume Po l'asta terminale fondamentale del sistema ».

RIPAMONTI. E la sostanza dell'ordine del giorno presentato è proprio questa.

BUSETTO. Inutile negare che la discussione sull'ordine del giorno del quale poc'anzi è stata data lettura ha la sua importanza, fermo restando, peraltro, il valore che si deve dare alla nuova idrovia. Per la economia di Padova e Venezia e delle zone attraversate, è chiaro che la realizzazione della nuova idrovia è strettamente collegata allo sviluppo di tutta la regione veneta. Però, il problema principale non deve distoglierci dall'osservare come dietro il consorzio si possano nascondere pericoli dei quali per il momento, almeno, non si avverte sentore. Quale è, pertanto, l'azione che la nostra Commissione è chiamata a svolgere al riguardo?

Dopo che, soltanto alcuni mesi fa, è stata riconosciuta a questa idrovia la qualifica di canale di seconda classe, sorge ora il problema se trasformare il consorzio Locarno-Ticino-Venezia in una società per azioni o meno e nel contempo si svolge una azione tesa appunto a coinvolgere, se così possiamo dire, le province di Verona, Vicenza, Padova e Venezia a far sì che questo canale, la cui spesa oggi noi approveremo, costituisca l'asta terminale della idrovia Locarno-Ticino-Mincio-Venezia. Non a caso i giornali di Padova stanno conducendo proprio in questi giorni una campagna di stampa in questo senso. Ma dirò di più: l'assessore ai lavori pubblici del comune di Padova ha tenuto riunioni in diverse località del Veneto proprio su tale argomento.

Noi non facciamo, in questo momento, questione di una idrovia piuttosto che di un'altra, di questa al posto di quella; noi intendiamo fare riferimento ad un piano generale idroviario; in un prossimo, futuro sviluppo economico della zona potrà anche essere presa in considerazione l'idrovia Locarno-Ticino-Mincio; però riteniamo che, proprio perché esiste una specie di « debolezza storica » nella classe dirigenziale in materia di politica idroviaria, e proprio perché esiste il Po che è il sistema più naturale di una asta di un sistema idroviario e sia perché necessitano diversi miliardi per rendere navigabile un canale per permettere la navigazione di natanti di oltre 1350 tonnellate, che il Governo deve fare tutto il possibile per rendere agibile l'asta del Po, perché appunto essa sia fondamentale per tutto il sistema idroviario italiano.

Non bisogna trascurare, infatti, che tutte le zone dell'Emilia, del Ferrarese e del Polesine si presentano con nette caratteristiche di depressione economica, per cui è chiaro che un nuovo sistema idroviario, se porterà vantaggi allo sviluppo economico di zone non industrializzate, dovrà essere bene accetto da tutti. Non dobbiamo, peraltro, pregiudicare un lungo, minuzioso lavoro con un passo avventato e l'asta alla quale si fa riferimento non deve creare un fatto compiuto. Giacché gli organi governativi hanno preventivato la spesa per il canale Venezia-Padova, giacché è in corso l'asta per il canale Ticino-Mincio-Venezia, andiamo avanti e accantoniamo per il momento l'idrovia del Po.

RIPAMONTI. Nella parte terminale della nostra discussione, si è inserita una nota polemica in favore dell'una tesi piuttosto che dell'altra, proprio quando al Senato si sta esaminando un provvedimento strettamente collegato con quello oggi all'ordine del giorno.

Il Ministro dei lavori pubblici, a seguito di una mia precisa richiesta, mi ha confermato che il Governo avrebbe dichiarato esplicitamente che questa scelta non compromette affatto il piano generale della navigazione interna dell'alta Italia e che il canale Padova-Venezia non può essere assolutamente considerato come il tratto terminale del canale Mincio-Ticino. Ora, viene posta in risalto la esigenza di correggere l'ordine del giorno...

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È la forma.

RIPAMONTI. Questo tronco riflette gli interessi più vasti della regione veneta, potremmo dire anche delle regioni finitime. Dando priorità all'attuazione del canale Mincio-Ti-

cino compromettiamo l'intero sistema della navigazione interna.

È una battaglia, questa delle priorità, che si svolge da cinque anni, battaglia che ha avuto la sua conclusione con l'approvazione della legge di modifica della legge istitutiva del Consorzio per i canale Milano-Cremona-Po e della legge che classifica tra le opere di seconda categoria il canale Ticino-Mincio.

Con tutte le riserve avanzate sul canale Mincio-Ticino, riserve che potranno essere eliminate in sede di pianificazione del sistema della navigazione interna, finché operiamo per settori, la priorità va attribuita al canale Milano-Cremona-Po, è all'utilizzo del fiume Po come asta fondamentale. Questa scelta è convalidata dal parere di tecnici di chiara fama, tra cui il professore De Marchi del Politecnico di Milano, al quale si deve riconoscere una conoscenza profonda dei problemi della navigazione interna del nostro Paese.

Poiché vi è in corso una campagna di stampa a favore del Ticino-Mincio, noi chiediamo questo chiarimento.

È logico che il canale Padova-Venezia è al servizio di un'area industriale di importanza non certo limitata alle esigenze locali. È evidentissimo questo carattere. Affermare, però, che il canale serve il Veneto da Verona a Venezia, vuol dire considerarlo come lo estremo tronco del canale pedemontano, e su questo non posso che dissentire per motivazioni tecniche e di carattere economico-finanziario. Poiché questo dissenso esiste, e si è manifestato nella Commissione, è evidente che se il Governo non accoglie l'ordine del giorno e non conferma che questo tronco non avrà alcun incidenza sulle decisioni future, non posso certo esprimere voto favorevole al disegno di legge, voto che risulterebbe contrario a una tesi che ho sostenuto per cinque anni all'interno del Parlamento. La tendenza a metodi di votazioni pendolari non mi è conforme.

LOMBARDI GIOVANNI. Ho domandato la parola sull'ordine del giorno. Io direi di sostituire l'espressione; « non costituisce una parte quale che sia di un piano generale delle idrovie, ma soltanto un'opera a carattere strettamente locale », con l'espressione: « non costituisce una parte quale che sia di un piano generale delle idrovie, ma un'opera che risolve problemi di sviluppo industriale dei traffici della regione veneta ».

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io, più semplicemente, sostituirei l'intera espressione con la seguente

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1963

altra: «risolvere problemi di sviluppo industriale del centro dei traffici della regione veneta».

LOMBARDI GIOVANNI. D'accordo. Faccio ora una considerazione. Noi voteremo fra poco questa legge che fa spendere allo Stato 6,6 miliardi. Però, in base alle esperienze in questa materia, la media per chilometro è costosissima, per cui la spesa per il canale di Venezia non sarà di 6,6 miliardi, ma quanto meno del doppio. È bene che ciò si sappia perché l'anno prossimo voteremo una legge ad integrazione di questa di oggi.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Io potrei votare l'ordine del giorno nel testo modificato dal Governo, con l'eccezione di una frase che non mi darebbe fastidio se non fosse espressione di questo Governo, cioè la frase: «secondo le modalità proprie della programmazione economica». Siccome non si può votare con riserva mentale — la frase esprime un certo indirizzo di programmazione economica —, solo per questa frase io farei la mia riserva. Per tutto il resto l'ordine del giorno, modificato dal Governo, verrebbe da me accettato.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno modificato: «La Camera, preso in esame il disegno di legge n. 4472 «Autorizzazione della spesa di lire 6.600.000.000 per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia», considerato che il collegamento idroviario tra la zona industriale di Padova e la zona industriale e portuale di Venezia-Marghera risolve problemi di sviluppo industriale del centro dei traffici della regione veneta, fa voti perché il Governo prepari con la dovuta urgenza e organicità secondo le modalità proprie della programmazione economica (la quale per quanto attiene alla politica dei trasporti deve completare le lacune di tale settore) un piano di idrovie che ha nel fiume Po l'asta fondamentale del sistema».

Il Governo accetta l'ordine del giorno?

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sì.

#### Sui lavori della Commissione.

CECCHERINI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei far presente ai colleghi che dalle ore 10 il gruppo parlamentare del mio partito è riunito; consentitemi almeno di andare a sentire le conclusioni dato che si discute sulla mozione di sfiducia al Governo presentata dal gruppo comunista. Possiamo riunirci venerdì mattina.

PRESIDENTE. Vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario di restare e continuare a di-

scutere l'ordine del giorno, ma se egli insiste non so cosa fare.

DE PASQUALE. All'ordine del giorno dei nostri lavori figura anche il provvedimento che riguarda il riscatto degli alloggi dei ferrovieri, la Commissione potrebbe sospendere brevemente i propri lavori per riprenderli nel pomeriggio.

ALESSANDRINI. Diciamo, allora, che la Commissione può riunirsi nuovamente nel tardo pomeriggio, magari verso le ore 18. Nel frattempo i commissari hanno modo di concordare sul piano di azione per poter giungere rapidamente alla conclusione dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 4472 esaminato questa mattina.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

«Autorizzazione della spesa di lire 6.600.000.000 per la sistemazione dell'idrovia Padova-Venezia» (4472):

Presenti . . . . .	32
Votanti . . . . .	24
Astenuti . . . . .	8
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

#### Hanno preso parte alla votazione:

Aldiù, Alessandrini, Azimonti, Biaggi Francantonio, Biagioni, Borghese, Buzzetti, Cengarle, Cibotto, Colombo Renato, Curti Ivano, D'Arezzo, De Capua, De Marzi, De Michieli Vitturi, Di Nardo, Gerbino, Lombardi Giovanni, Marconi, Martina, Pigni, Ripamonti, Volpe, Zappa.

#### Si sono astenuti:

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

#### Sono in congedo:

Baroni e Terragni.

(La seduta, sospesa alle 12,15, riprende alle 17,10).

**Discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati De Pasquale ed altri: Norme per il riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato (4137); e dei deputati Gerbino e Frunzio: Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto di alloggi delle ferrovie dello Stato (4357).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge di iniziativa dei deputati De Pasquale, Misefari, Amendola Pietro, Fiumanò, Polano, Beccastrini, Pezzino, Pellegrino, Bottonelli, Re Giuseppina: « Norme per il riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato », e dei deputati Gerbino e Frunzio: « Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto di alloggi delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Biagioni, relatore, ha facoltà di svolgere la relazione.

BIAGIONI, *Relatore*. Le due proposte di legge in discussione trattano praticamente lo stesso problema ed i presentatori hanno trovato un accordo su di un testo unificato.

Come i colleghi sanno, il Ministero dei trasporti possiede 57.000 alloggi in locazione ai suoi dipendenti. Questi alloggi si dividono in case di alloggio puro e semplice e in case di servizio.

La legge 27 aprile 1962, n. 231, che prevede, come tutti sanno, la cessione a riscatto di un certo numero di alloggi, siano essi di proprietà delle ferrovie, o dell'I.N.C.I.S. o dell'Istituto case popolari, in definitiva commette veramente qualcosa che si può chiamare un affronto verso i dipendenti delle ferrovie. Infatti, su 57.000 alloggi, almeno 37.000 alloggi, essendo di servizio, sono esclusi dal riscatto. In tal modo, una gran parte dei ferrovieri inquilini è stata privata del diritto al riscatto. Invece, escludendo dal riscatto le 37 mila case di servizio e cedendone 20.000, all'Amministrazione ferroviaria rimane una quota di riserva che supera di gran lunga il 20 per cento, raggiungendo il 60 per cento.

Questi sono problemi soprattutto di carattere umano. Quando un ferroviere a 60 anni deve andare in pensione, quando le sue competenze mensili si riducono del 30 o 40 per cento, deve abbandonare l'alloggio di servizio e deve andare a cercare un altro alloggio. Con le richieste che vengono fatte, come sapete, da parte dei proprietari di appartamenti, un cittadino, nel momento in cui la società do-

vrebbe dargli qualcosa, si trova nella condizione di dire: io sono in mezzo alla strada.

Il testo unificato delle due proposte di legge in discussione cerca di riportare in seno alla giustizia questo problema. Io vi leggo i tre articoli, che sono talmente chiari, per cui non c'è bisogno di alcuna spiegazione.

L'articolo 1 del testo concordato dice:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è tenuta a cedere in proprietà tutti gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio, secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, numero 2, modificato in legge 27 aprile 1962, n. 231.

Sono esclusi dalla cessione in proprietà soltanto gli alloggi di servizio dovunque ubicati.

La quota di servizio del 20 per cento, di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 231, si intende pertanto assorbita nel complesso degli alloggi di servizio non soggetti a riscatto.

Ogni precedente norma che risulti in contrasto con la presente legge si intende abrogata ».

Inizialmente c'era stata la divisione tra alloggi siti nei recinti delle stazioni e alloggi fuori dei recinti delle stazioni. È evidente e chiaro che nessuno può pensare che le ferrovie possano cedere a riscatto alloggi nelle stazioni, che estranei possano entrare in questa area protetta.

Praticamente gli alloggi di servizio sono per il 30 per cento fuori delle aree.

#### ART. 2.

« Ai dipendenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i quali occupano alloggi di servizio, alla cessazione del servizio, viene attribuito un diritto di priorità nella assegnazione di alloggi economici e popolari costruiti col concorso dello Stato dai diversi enti operanti nel settore dell'edilizia convenzionata ».

L'articolo 3 riguarda una questione particolare relativa alle case costruite dalle ferrovie dello Stato a Messina e Reggio Calabria.

Dopo il famoso terremoto di Messina, da parte della popolazione del Regno d'Italia e da parte anche di italiani all'estero e di nazioni estere fu messa a disposizione una somma con la quale le ferrovie dello Stato costruirono degli alloggi con una giornata di lavoro da parte di tutti i dipendenti delle ferrovie.

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1963

Questi alloggi costruiti senza nessuno sforzo particolare da parte dell'erario si trovano oggi in condizione tale, per cui è necessario anche per essi trovare il modo che possano essere dati a riscatto.

Il testo dell'articolo 3 è il seguente:

« Le disposizioni contenute nell'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e nel primo comma dell'articolo 15 della legge 27 aprile 1962, n. 231, si applicano anche agli alloggi costruiti dalla amministrazione delle ferrovie dello Stato a Messina e Reggio Calabria prima del 1950 ».

La X Commissione ha inviato il parere favorevole con la seguente formulazione:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole, subordinatamente all'accoglimento dell'emendamento soppressivo allo articolo 1 delle parole: « costruiti entro l'ambito dei recinti ferroviari ». Questo nel testo è già superato.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**DE PASQUALE.** Io vorrei dare un chiarimento. Non mi soffermo sul contesto della legge perché già parecchie volte, sul bilancio del Ministero dei trasporti, ho avuto modo di sollevare questo problema. Mi sembra, però, che la formulazione del testo concordato dia piena soddisfazione anche alle istanze dell'Amministrazione, in quanto l'unica obiezione che veniva fatta era quella di una eventuale difficoltà nei trasferimenti.

Quando noi, in questa legge, stabiliamo che tutti gli alloggi, comunque dichiarati di servizio e comunque ubicati, sono esclusi dal riscatto, è chiaro che l'Amministrazione, nella sua discrezionalità, stabilisce in che modo la esigenza possa essere soddisfatta. Questo mi sembra che sia un criterio assolutamente giusto.

D'altra parte, come ha rilevato l'onorevole Biagioni, questa proposta di legge ha il suo fondamento nel fatto che, se si accettassero le originarie restrizioni delle Ferrovie dello Stato sul riscatto delle case, praticamente soltanto alcune migliaia di ferrovieri potrebbero godere del riscatto ed allora questi sarebbero veramente dei ferrovieri privilegiati, rispetto alla grande massa che abita negli alloggi di servizio, o in altri alloggi non riscattabili. In questo modo mi pare che il problema si risolva e la mia parte è d'accordo perché la proposta venga approvata nel testo concordato.

Si fa una obiezione sulla legittimità dell'articolo 3 per quelle particolari facilitazioni di riscatto alle case dei ferrovieri di Messina e Reggio Calabria. Il relatore ha affermato che ciò deriva dal fatto che tutte le case dei ferrovieri di Messina e Reggio Calabria sono state costruite con le addizionali del terremoto, ma non solo le case dei ferrovieri, bensì anche le case dell'Incis e quella della vecchia unione edilizia messinese. Da queste facilitazioni, fra tutti i dipendenti dello Stato, soltanto i ferrovieri erano stati esclusi.

Nei nostro articolo non è scritto che l'articolo 27 si applica alle case costruite con le addizionali del terremoto.

Di fatto la dizione « case patrimoniali non di servizio » è riservata soltanto a Messina e Reggio Calabria. Quindi, per superare eventuali difficoltà, non abbiamo citato questo fatto. Prima era stato detto « prima del 1940 »; poi, siccome un isolato fu costruito nel 1949, nel testo abbiamo messo « prima del 1950 ». Tutte le case costruite dalle ferrovie dopo il 1950, quelle nuove, rientrano nella disciplina generale, cioè al prezzo venale diminuito del 30 per cento. Questa facilitazione è riservata agli alloggi costruiti con la solidarietà nazionale, con la carità mondiale e con una giornata di lavoro versata da tutti i ferrovieri di Italia per la costruzione di queste case.

Questo chiarimento lo volevo dare perché mi sembrava necessario chiarire il senso del termine « temporale ».

**PRESIDENTE.** Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli nel testo unificato. Do lettura dell'articolo 1:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è tenuta a cedere in proprietà tutti gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio, secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, numero 2, modificato in legge 27 aprile 1962, n. 231.

Sono esclusi dalla cessione in proprietà soltanto gli alloggi di servizio ovunque ubicati.

La quota di riserva del 20 per cento, di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 231, si intende pertanto assorbita nel complesso degli alloggi di servizio non soggetti a riscatto.

Ogni precedente norma che risulti in contrasto con la presente legge si intende abrogata ».

**GERBINO.** In fondo, forse, questa iniziativa non sarebbe stata neanche necessaria se l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato

## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1963

avesse dato una interpretazione non restrittiva della legge n. 231, perché questa parla di quota di riserva del 20 per cento degli alloggi di proprietà delle singole amministrazioni. È evidente che se gli alloggi delle ferrovie dello Stato sono 57.000, e se su questi 57.000 alloggi si mettono da parte 137.000 alloggi di servizio, la quota del 20 per cento è più che ampiamente assorbita.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario insiste perché si riferisca alla Commissione il parere del ministro dei trasporti. Il ministro desiderava portare in Assemblea la discussione generale della legge. Però, essendo assente e dovendo provvedere, iniziamo la discussione degli articoli, e se il ministro lo vorrà, si muoverà.

DE PASQUALE. La Commissione Trasporti, presente il ministro dei trasporti, ha dato parere favorevole alla legge.

PRESIDENTE. Do nuovamente lettura e pongo in votazione l'articolo 1:

«L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è tenuta a cedere in proprietà tutti gli alloggi economici e patrimoniali non di servizio, secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, modificato dalla legge 27 aprile 1962, n. 231.

Sono esclusi dalla cessione in proprietà soltanto gli alloggi di servizio, dovunque ubicati.

La quota di riserva del 20 per cento, di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 231, si intende pertanto assorbita nel complesso degli alloggi di servizio non soggetti a riscatto.

Ogni precedente norma che risulti in contrasto con la presente legge si intende abrogata».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

«Ai dipendenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i quali occupano alloggi di servizio, alla cessazione del servizio, viene attribuito un diritto di priorità nella assegnazione di alloggi economici e popolari costruiti col concorso dello Stato dai diversi enti operanti nel settore dell'edilizia sovvenzionata».

Mi pare che sarebbe opportuno inserire le parole: «a parità di titolo con gli altri concorrenti».

BIAGIONI, *Relatore*. Quando una persona, al raggiungimento del sessantesimo anno di

età, viene buttata fuori di casa, ha un diritto di priorità. Comunque, non ho difficoltà ad aggiungere quella precisazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento all'articolo 2:

«Dopo le parole: viene attribuito, aggiungere le parole: a parità di titolo con gli altri concorrenti».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 nel suo complesso, così come risulta modificato dall'emendamento testé approvato, e lo pongo in votazione:

«Ai dipendenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, i quali occupano alloggi di servizio, alla cessazione del servizio, viene attribuito, a parità di titoli con gli altri concorrenti, un diritto di priorità nell'assegnazione di alloggi economici e popolari costruiti, col concorso dello Stato, dai diversi enti operanti nel settore dell'edilizia sovvenzionata».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 e, non essendovi emendamenti né osservazioni, lo pongo in votazione:

«Le disposizioni contenute nell'articolo 27 del decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1959, n. 2, e nel primo comma dell'articolo 15 della legge 27 aprile 1962, n. 231, si applicano anche agli alloggi costruiti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a Messina e Reggio Calabria prima del 1950.

(È approvato).

Passiamo ora al titolo. Propongo la seguente formulazione: «Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto di alloggi delle ferrovie dello Stato».

(È approvato).

Le proposte di legge saranno subito votate a scrutinio segreto.

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto delle proposte di legge esaminate questo pomeriggio.

(Segue la votazione).



## III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 GENNAIO 1963.

Comunico il risultato della votazione segreta delle seguenti proposte di legge:

DE PASQUALE ed altri: « Norme per il riscatto degli alloggi delle ferrovie dello Stato » (4137);

GERBINO e FRUNZIO: « Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231, per la parte relativa al riscatto di alloggi delle ferrovie dello Stato » (4357);

nel testo unificato con il titolo:

« Norme interpretative ed aggiuntive alla legge 27 aprile 1962, n. 231 per la parte relativa al riscatto di alloggi delle ferrovie dello Stato »:

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	11
Voti favorevoli . . . . .	31
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldisio, Alessandrini, Amendola Pietro, Angelini Giuseppe, Arenella, Azimonti, Beccastrini, Biaggi Francantonio, Biagioni, Borghese, Bottonelli, Busetto, Buzzetti, Cavazzini, Cengarle, Cianca, Cibotto, Colombo Renato, Curti Ivano, D'Arezzo, De Pasquale, Di Leo, Di Nardo, Frunzio, Gerbino, Giorgi, Lombardi Giovanni, Martina, Misefari, Pigni, Ripamonti.

Sono in congedo.

Baroni e Terragni.

La seduta termina alle 19.

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI