

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

53.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 LUGLIO 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIGLIA

INDICE

	PAG.		PAG.
Sostituzioni:			
PRESIDENTE	443	ASCARI RACCAGNI, <i>Relatore</i>	447, 450
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		CARRI	448
Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore (3623)	443	LOMBARDI GIOVANNI ENRICO	448
PRESIDENTE	443, 444, 446	TODROS	453
ARNAUD, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	445, 446	Votazione segreta:	
CALVETTI	445	PRESIDENTE	453
PALUMBO	444, 445		
SBOARINA, <i>Relatore</i>	444, 446		
TODROS	445		
Disegno e proposta di legge (Discussione e approvazione):			
Disposizioni relative ai cantieri-officina di Boretto e di Cavanella d'Adige (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3822);		La seduta comincia alle 9,50.	
LOMBARDI GIOVANNI ENRICO ed altri: Norme integrative della legge 27 luglio 1967, n. 632, per il cantiere-officina di Boretto (Reggio Emilia) e per la costituzione del cantiere-officina di Cavanella d'Adige (Rovigo) (3211)	447	CARRA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.	
PRESIDENTE	447, 448, 450, 453	(È approvato).	
ARNAUD, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	450, 453	Sostituzioni.	
		PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19 del regolamento, i deputati Ciuffini e Verga sono sostituiti rispettivamente dai deputati Carri e Morini.	
		Discussione del disegno di legge: Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore (3623).	
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Limitazioni generali di velocità per gli autoveicoli a motore ».	

VI LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1975

Comunico che hanno espresso il loro parere la II, la IV, la X e la XII Commissione.

L'onorevole Sboarina ha facoltà di svolgere la relazione.

SBOARINA, Relatore. Il disegno di legge in discussione sistema la materia relativa alle limitazioni della velocità degli autoveicoli a motore in modo un po' più organico di quanto non abbiano fatto i decreti precedenti in materia.

Nel testo in discussione vi è un riferimento sottinteso alla raccomandazione del Consiglio europeo dei ministri dei trasporti con la quale si invitano i paesi appartenenti alla CEE ad indicare i limiti di velocità sulle autostrade e sulle strade parificabili alle autostrade nell'arco di valori compreso tra i 110 chilometri orari (ma senza escludere i valori più bassi) ed i 130 chilometri orari. Vi è inoltre un riferimento, sempre sottinteso, a taluni pronunciamenti della magistratura relativamente ad alcune contravvenzioni che sono state elevate in base alle disposizioni in atto. All'articolo 1, ad esempio, si prevede l'attribuzione di una delega al ministro dei lavori pubblici affinché, sentiti i ministri dei trasporti, dell'interno e dell'industria, commercio e artigianato, emani dei decreti sui limiti massimi di velocità.

Devo a questo punto esprimere talune mie perplessità sul contenuto della relazione che accompagna il disegno di legge, laddove si indicano i limiti di 110 e di 130 chilometri orari. È risaputo, infatti, che i dirigenti delle società autostradali invitano la polizia stradale a non elevare contravvenzioni a coloro che superano il limite di 120 chilometri orari su alcune autostrade italiane per non provocare intasamenti. È ciò che accade, ad esempio, su alcuni tratti dell'« autostrada del sole » e sulla Venezia-Torino dove il limite di velocità di 120 chilometri orari, se fosse veramente osservato, provocherebbe tempi di percorrenza ben superiori a quelli che in effetti si hanno.

All'articolo 5 sono previste le sanzioni contro chi supera i limiti massimi di velocità consentiti. Anche per questo articolo avrei delle perplessità circa le modalità tecniche di accertamento del superamento dei limiti di velocità di non oltre quindici chilometri orari o di oltre quindici chilometri orari. Tali mie perplessità si riferiscono anche a ben precise contestazioni avvenute davanti a magistrati.

È da segnalare poi il parere espresso dalla Commissione giustizia, la quale, dopo aver mostrato perplessità sulla sostanza del provvedimento e pur dicendosi favorevole ad esso, invita la nostra Commissione ad apportare alcune modifiche formali come quella di inserire gli articoli dall'1 al 4 nell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Non ho altre osservazioni da fare su questo disegno di legge in quanto esso non è altro che un perfezionamento delle disposizioni vigenti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PALUMBO. Il disegno di legge in discussione viene giustificato nella relazione che lo accompagna dalla necessità di adeguarci alla risoluzione del 3 dicembre 1974 del Consiglio europeo dei ministri dei trasporti al fine di ridurre quanto più è possibile il numero degli incidenti stradali che i presentatori del provvedimento ritengono debbano imputarsi in gran parte all'eccessiva velocità degli autoveicoli.

A me pare che questa considerazione non abbia fondamento tecnico e forse nemmeno fondamento giuridico, ma prima di esaminare questo punto vorrei ricordare che il relatore ha fatto cenno ai decreti con cui venivano stabiliti i limiti massimi di velocità sulle autostrade e sulle strade statali ed ha ricordato che vi sono state diverse pronunce in sede giudiziaria, che hanno dichiarato non applicabili quelle norme. Ma per quale motivo allora esse furono emanate? Non certo per la sicurezza stradale bensì per ridurre il consumo di carburante, in quanto si riteneva che riducendo la velocità si potesse diminuire il consumo di carburante. Una simile ragione non può essere più valida per questo disegno di legge che invece riguarda la sicurezza della circolazione. È un errore il voler generalizzare i limiti massimi di velocità come rimedio agli incidenti stradali e come contributo ad una maggiore sicurezza. Secondo i presentatori del provvedimento più aumenta la velocità più aumenta lo spazio di frenata.

Ciò non è esatto. Lo spazio di frenata, infatti, dipende non soltanto dalla velocità, ma anche da una serie di altri fattori. Basti pensare che una velocità di 130 chilometri orari richiede uno spazio assai mag-

giore di frenata per una automobile di cilindrata di 1100 centimetri cubici che per un'automobile notevolmente più potente. Non è giusto, dunque, stabilire il medesimo limite di velocità per una « 500 FIAT » e per una « Ferrari ».

È importante inoltre considerare che le limitazioni di velocità, secondo quanto disposto dal codice della strada, possono essere disposte dagli enti proprietari della strada, i quali sono anche tenuti a predisporre la segnaletica necessaria. L'approvazione del disegno di legge in discussione, quindi, introdurrebbe una norma in contrasto con una disposizione già vigente.

ARNAUD, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La disposizione del codice della strada, a cui ella ha fatto riferimento, onorevole Palumbo, si riferisce alla possibilità degli enti proprietari di strade di fissare limiti di velocità inferiori ai massimi previsti dalla legge.

PALUMBO. Il codice della strada non fa riferimento ai limiti di velocità previsti dalla legge, ma, genericamente, prevede che gli enti proprietari di strade possano fissare i limiti di velocità relativi alle strade stesse.

Notevoli preoccupazioni nutro inoltre in merito a quanto previsto dall'articolo 5 del disegno di legge, che riguarda le sanzioni previste a carico di coloro che superino i limiti massimi di velocità consentiti.

Più specificamente non mi preoccupa lo aumento della sanzione amministrativa fino a 40 mila lire prevista per coloro che superino i limiti di velocità di non oltre 15 chilometri-ora, ma il fatto che l'ultimo comma dell'articolo 5 preveda, per chi superi di oltre 15 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti, l'arresto fino a due mesi.

Mi chiedo se, prima di introdurre una norma di tal genere, non sia il caso di riflettere sulla limitatezza dei mezzi di accertamento della velocità a disposizione delle forze dell'ordine. Poiché, infatti, tali mezzi sono il più delle volte inadeguati a compiere con precisione un effettivo controllo della velocità, si può dire che ogni valutazione, per quanto riguarda il superamento dei limiti consentiti da parte di un automobilista, è affidata alla discrezionalità dei rappresentanti delle forze dell'ordine. Appare quindi evidente come, una volta divenute operanti le disposizioni contenute nell'ultimo comma dell'articolo 5. alla

discrezionalità stessa dei rappresentanti delle forze dell'ordine verrebbe affidata l'applicazione di una sanzione che comporta la privazione della libertà personale di un cittadino.

Alla luce di queste osservazioni, annuncio che, in sede di discussione degli articoli, presenterò un emendamento tendente ad eliminare quanto disposto dall'articolo 5 in ordine alla possibilità dell'arresto per chiunque superi i limiti di velocità.

TODROS. Ritengo che il disegno di legge in discussione provveda a regolamentare la velocità per gli autoveicoli a motore in modo episodico e non coordinato; nello stesso tempo il testo unico delle norme sulla circolazione stradale del 1959 non risponde più alle esigenze sia in rapporto ai consumi di carburante, sia alla sicurezza e al tipo di vetture che circolano sulle nostre strade.

Fatte queste brevi osservazioni, che del resto trovano riscontro nel parere espresso dalla IV Commissione giustizia, sono sostanzialmente d'accordo con il relatore che il provvedimento di cui discutiamo divenga una modifica di particolari articoli del testo unico che disciplina la circolazione stradale, e non una legge a sé stante.

Evidentemente rimangono aperti ancora molti problemi che non intendo in questa sede affrontare. In linea di massima vorrei dire che il gruppo comunista non è favorevole ad una velocità differenziata per tipi di autoveicoli a motore, in quanto riteniamo che la velocità debba essere rapportata al tipo di strada; nello stesso tempo il gruppo comunista è favorevole anche alla limitazione della libertà personale e all'aumento della ammenda, previsti dall'articolo 5, in quanto pur se attualmente non si dispone di strumenti adeguati per un efficace controllo, riteniamo che queste sanzioni possano costituire una efficace limitazione alle irregolarità e alle violazioni in genere del codice della strada.

Per questi motivi il gruppo comunista si asterrà dalla votazione finale sul provvedimento in discussione.

CALVETTI. A me pare che il principio informatore del provvedimento in discussione non può non trovare il nostro voto favorevole in quanto, per esempio, il limite di velocità viene solo indicato nella relazione e pertanto può essere oggetto di revisione.

Ciò che desidero invece sottolineare, come del resto ha fatto l'onorevole Todros, è una certa episodicità, più che disorganicità vera e propria, del disegno di legge, che dovrebbe rientrare in un quadro ben più generale che consideri nel contempo le norme di sicurezza anche di carattere preventivo.

Inoltre, ritengo sia opportuno armonizzare le nostre norme con quelle degli altri paesi europei al fine di far cessare la cattiva fama per cui gli italiani sarebbero degli automobilisti spericolati.

Per quanto riguarda l'articolo 5, ho delle perplessità non tanto per la elevazione delle pene pecuniarie, quanto per l'arresto in esso previsto.

Per concludere ritengo che sarebbe opportuna una maggiore riflessione su tutta la materia che si vuole regolamentare con il provvedimento in discussione, tanto più che attualmente gli organi preposti al controllo della velocità degli autoveicoli sulle nostre strade non sono dotati di adeguati strumenti tecnici.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

SBOARINA, Relatore. Desidero innanzi tutto dire che circa l'approfondimento del disegno di legge in discussione mi rimetto alle decisioni della Commissione, facendo però presente che gli articoli 1, 2 e 3 - l'articolo 4 è già compreso nel testo unico delle norme sulla circolazione stradale - non sono altro che un perfezionamento delle attuali disposizioni e pertanto non ci troviamo di fronte a nessuna nuova norma.

Per quanto riguarda l'articolo 5 esiste, in realtà, il problema della limitazione della libertà personale che desta qualche perplessità in alcuni colleghi; d'altra parte questa pena è già prevista nel codice della strada e nel provvedimento in discussione è previsto che è punito con l'arresto fino a due mesi « chiunque supera di oltre 15 chilometri-ora i limiti massimi di velocità consentiti ». A questo proposito vorrei ricordare che i magistrati si attengono normalmente, per controllare l'esattezza o meno della violazione, all'orario di entrata e di uscita dalla autostrada. Il limite è necessario come indicazione di prudenza nella circolazione.

Mi rimetto dunque alla Commissione perché decida per un ulteriore approfondimento della questione o per l'inserimento di

queste norme nell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla circolazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

ARNAUD, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Mi rendo conto delle perplessità che questo provvedimento solleva; pertanto non ho alcuna difficoltà ad aderire alla richiesta dell'onorevole Calvetti. Devo però far presente che il disegno di legge in discussione non crea situazioni completamente nuove né modifica il tessuto legislativo esistente in materia ma, come ha rilevato il relatore, tende a raggiungere due obiettivi. Il primo - e concordo con l'onorevole Todros nel definirlo parzialissimo - è quello di armonizzare la nostra legislazione in una materia così delicata con quella degli altri paesi della CEE. Il secondo - nessuno pensa che la velocità eccessiva sia la sola causa degli incidenti stradali - è quello di cercare, stabilendo dei limiti massimi, di correggere per quanto è umanamente possibile l'eccesso di velocità, che è indubbiamente una concausa degli incidenti stradali.

Se saranno presentati emendamenti specifici sui singoli articoli il Governo è fin da ora pronto ad esaminarli.

Il Governo inoltre non ha alcuna difficoltà ad accettare la tesi del relatore circa l'inserimento degli articoli dall'1 al 4 nello articolo 103 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale.

PRESIDENTE. Al termine della replica del rappresentante del Governo ci troviamo di fronte al suggerimento della Commissione giustizia di introdurre gli articoli 1, 2 e 3 del disegno di legge in discussione nell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale. Pertanto do mandato all'onorevole Sboarina di predisporre gli emendamenti necessari in base al parere espresso dalla Commissione giustizia.

Per quanto concerne l'articolo 5 in ordine al problema dell'arresto in caso di superamento di oltre 15 chilometri orari dei limiti massimi di velocità vorrei ricordare ai componenti la Commissione che si tratta di una questione di carattere psicologico. La eliminazione dell'arresto - che è sempre in termini alternativi con l'ammenda - in un momento come questo determinerebbe un riflesso negativo nella pubblica opinione.

VI LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1975

Se non vi sono obiezioni, in attesa della predisposizione degli emendamenti da parte del relatore, per i motivi che ho esposto, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Disposizioni relative ai cantieri-officina di Boretto e di Cavanella d'Adige (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3822); e della proposta di legge Lombardi Giovanni Enrico ed altri: Norme integrative della legge 27 luglio 1967, n. 632, per il cantiere-officina di Boretto (Reggio Emilia) e per la costituzione del cantiere-officina di Cavanella d'Adige (Rovigo) (3211).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Disposizioni relative ai cantieri-officina di Boretto e di Cavanella d'Adige », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 maggio 1975; e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Lombardi Giovanni Enrico, Ascari Raccagni, Bortolani, Carri, Catella, Federici, Guerrini, Mancini Antonio e Marzotto Caotorta: « Norme integrative della legge 27 luglio 1967, n. 632, per il cantiere-officina di Boretto (Reggio Emilia) e per la costituzione del cantiere-officina di Cavanella d'Adige (Rovigo) ».

Comunico che hanno espresso il loro parere sul disegno di legge n. 3822 le Commissioni I, V e X; e sulla proposta di legge n. 3211 le Commissioni V e X.

L'onorevole Ascari Raccagni ha facoltà di svolgere la relazione.

ASCARI RACCAGNI, *Relatore*. L'articolo 8 della legge 10 ottobre 1962, n. 1484, attribuisce all'Ufficio speciale del genio civile per il Po il compito di provvedere a « tutte le opere idrauliche e di navigazione da eseguire esclusivamente entro l'alveo del Po, comprese quelle necessarie al dragaggio ed alla segnalazione della rotta di navigazione lungo tutto il corso del fiume ».

Finora l'Ufficio speciale del genio civile per il Po vi ha provveduto ricorrendo a prestazioni di imprese specializzate per la fornitura delle maestranze qualificate occorrenti per la formazione degli equipaggi dei mezzi effossori e dei natanti leggeri attesa la assoluta inadeguatezza del numero delle

maestranze in servizio presso il cantiere-officina di Boretto. Tale cantiere, istituito con legge 27 luglio 1967, n. 632, per provvedere alla sistemazione dei corsi d'acqua nell'ambito più generale della difesa del suolo, dipende organicamente dall'Ufficio speciale del genio civile per il Po ma, a causa del cessato intervento finanziario della predetta legge, dal 31 dicembre 1968 opera in condizioni di precarietà per cui è stato necessario ricorrere ad appalti e ad interventi non coordinati.

Il Magistrato per il Po ha in più occasioni manifestato preoccupazione per la grave situazione del cantiere ed ha premuto perché si realizzasse un cantiere efficiente.

Analoga esigenza si prospetta anche per il magazzino idraulico di Cavanella d'Adige, che il disegno di legge in discussione prevede venga trasformato in cantiere-officina alle dipendenze del Magistrato alle acque di Venezia.

L'articolo 1 del provvedimento prevede l'istituzione di un apposito ruolo di personale operaio per la realizzazione dei compiti affidati all'officina-cantiere di Boretto.

Gli articoli 2 e 3 dettano norme per lo inquadramento nel cennato ruolo sia del personale operaio utilizzato per compiti di dragaggio e segnalazione da imprese assuntrici del relativo appalto sia di personale socio in cooperative che operano alle dipendenze del Magistrato.

L'articolo 4 trasforma il magazzino idraulico di Cavanella d'Adige in cantiere-officina alle dipendenze del Magistrato alle acque di Venezia.

Con gli articoli 5 e 6 viene istituito un apposito ruolo anche per il personale operaio già in servizio a Cavanella d'Adige.

Con l'articolo 7 viene disposto l'espletamento di pubblici concorsi per la copertura di eventuali vacanze nei singoli ruoli.

L'articolo 8 sancisce il divieto di utilizzare il personale addetto ai due cantieri per altri scopi e addirittura proibisce la sua assegnazione per comando presso altri uffici anche se dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici.

Gli articoli 9 e 11 riguardano il finanziamento per la cifra di 2.500 milioni del cantiere di Boretto e per la cifra di 1.200 milioni del cantiere di Cavanella d'Adige.

Gli articoli 10 e 12 fissano le rispettive competenze.

Con gli articoli 13 e 14 sono stabiliti i capitoli su cui far gravare le spese per il personale operaio dei due cantieri. Nel

complesso l'onere finanziario è di 2 miliardi e mezzo di lire per il cantiere di Boretto in ragione di 250 milioni per l'anno finanziario 1975, di 750 milioni per l'anno finanziario 1976 e di 1.500 milioni per l'anno finanziario 1977. Per il cantiere di Cavanella d'Adige l'onere finanziario complessivo è di 1.200 milioni di lire in ragione di 60 milioni per l'anno finanziario 1975, di 450 milioni per l'anno finanziario 1976 e di 690 milioni per l'anno finanziario 1977. La spesa relativa al personale operaio di Boretto ammonta a lire 250 milioni mentre quella relativa al personale operaio di Cavanella d'Adige è di lire 150 milioni. L'onere complessivo derivante dalla applicazione della legge per l'anno finanziario 1975 è di lire 710 milioni.

Il testo del disegno di legge approvato dal Senato presenta, inoltre, soltanto lievi difformità rispetto a quello della proposta di legge n. 3211. Tali diversità riguardano le qualifiche degli operai, in quanto il disegno di legge, oltre alle qualifiche di capo operaio, di operaio specializzato e di operaio qualificato, indicate anche dalla proposta di legge, prevede la qualifica di operaio comune: ciò perché il Ministero dei lavori pubblici deve tenere conto di situazioni analoghe esistenti in altri cantieri.

In ordine agli articoli del disegno di legge in discussione vanno fatte alcune osservazioni.

Per quanto riguarda l'articolo 4 è necessario rilevare che quanto disposto dal primo comma, cioè che il cantiere-officina di Cavanella d'Adige è posto alle dirette dipendenze del Magistrato delle acque di Venezia, è discutibile, perché, per ragioni territoriali, appare più giusto che l'impianto stesso rientri nelle competenze del genio civile di Rovigo.

Analoga osservazione vale per quanto disposto dall'articolo 12.

Nonostante queste considerazioni mi dichiaro favorevole al disegno di legge e propongo che la Commissione lo approvi nel testo pervenuto dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

LOMBARDI GIOVANNI ENRICO. Desidero fare alcune considerazioni in ordine agli articoli 4 e 12.

Stante l'attuale situazione, Cavanella d'Adige è un magazzino idraulico che funziona alle dirette dipendenze del genio ci-

vile di Rovigo. Tenuto conto del fatto che l'ingegnere capo del genio civile, passato alle competenze regionali, svolge però anche i compiti rimasti di competenza dello Stato, dal punto di vista operativo — prendiamo ad esempio un urgentissimo caso di piena — non è il Magistrato alle acque l'organo che è in grado nel modo più tempestivo ed efficace di regolare l'attività del cantiere-officina di Cavanella d'Adige.

Probabilmente la scelta di porre sotto le dirette dipendenze del Magistrato alle acque di Venezia il cantiere-officina è stata adottata in previsione del fatto che l'ufficio del genio civile subirà una ristrutturazione nell'ambito del più ampio contesto del riassetto della pubblica amministrazione.

Il problema potrebbe essere risolto affidando la competenza all'ufficio del genio civile fino al riordinamento delle strutture del Ministero dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda l'articolo 12 desidero rilevare un errore in esso contenuto.

L'ufficio del genio civile di Rovigo, infatti, è sotto il duplice controllo del Magistrato alle acque e, per quanto riguarda una parte del delta del Po, del Magistrato per il Po. L'articolo 12 del disegno di legge in discussione prevede però che tutti gli interventi operati dal cantiere-officina di Cavanella d'Adige debbano essere approvati soltanto dal Magistrato alle acque di Venezia; tale disposizione, una volta operante, determinerebbe la conseguenza che il fiume Po verrebbe a trovarsi per una parte del suo delta sotto il controllo del Magistrato per il Po e per l'altra parte sotto il controllo del Magistrato alle acque di Venezia. Appare evidente come questa incongruenza vada rapidamente eliminata. Tuttavia, poiché la necessità di varare tempestivamente il disegno di legge in discussione richiede che esso venga approvato nel testo pervenuto dal Senato, mi riservo di presentare in seguito una proposta di legge correttiva in materia.

CARRI. L'urgenza con la quale è necessario pervenire all'approvazione del disegno di legge in discussione deriva dalle gravi condizioni, non prive di pericolo, che si sono venute a determinare nel bacino del Po in mancanza di adeguate operazioni di intervento tendenti a regolare il flusso delle acque ed a sistemare l'alveo del fiume. Tale alveo si è infatti considerevolmente ristretto ed abbassato negli ultimi tempi, determinando gravi conseguenze, quali l'aumen-

to della velocità delle acque e la riduzione della portata complessiva del fiume. Si hanno così lunghi periodi di siccità durante l'estate che danneggiano notevolmente la navigazione e l'irrigazione (vi sono all'esame del Parlamento, per altro, alcune proposte di legge riguardanti la soluzione di questo importante problema collegato all'irrigazione, dato che impianti importanti come quello di Boretto, collegati all'irrigazione di gran parte della valle Padana, funzionano limitatamente proprio per l'abbassamento dell'alveo del Po e la sopravvenuta impossibilità di pescare le acque).

Come conseguenza di ciò si potrebbero verificare un indebolimento degli argini, una riduzione dell'alveo del fiume, un pericolo di inondazioni e quindi fenomeni di carattere alluvionale.

Inoltre, l'urgenza del provvedimento in discussione è dovuta anche alle condizioni di estrema precarietà in cui sono costretti ad operare i dipendenti del cantiere; soprattutto per ciò che concerne gli addetti del cantiere-officina di Boretto c'è da dire che si sono ridotti a poco più di 60 con una media di età di circa 55 anni.

Per di più il ricorso a ditte appaltatrici, oltre che essere irregolare, non garantisce l'esecuzione dei lavori e diventa sempre più difficoltoso per la specializzazione che comporta questo genere di attività.

Infine, l'urgenza è data anche dalla necessità di intervenire per utilizzare le attrezzature esistenti ed evitare che lo stato di abbandono e di deterioramento in cui si trovano le renda inutilizzabili nel tempo.

Il progetto di legge, pur intervenendo con notevole ritardo rispetto alle esigenze e i tempi che erano stati stabiliti con l'istituzione del cantiere-officina di Boretto, avvenuta il 27 luglio 1967, ci trova sostanzialmente d'accordo. Noi comunisti vorremmo tuttavia ribadire la necessità che tutte le competenze in questa materia, o almeno quelle relative alla programmazione delle opere, al controllo delle attività dei cantieri, siano demandate alle regioni interessate.

Del resto al Senato il disegno di legge n. 114, che prevede ulteriori trasferimenti e deleghe di funzioni da uffici statali alle regioni, è stato approvato recentemente con un ordine del giorno, accolto dal Governo, che sollecita il passaggio alla competenza regionale delle funzioni relative alla tutela dell'ambiente naturale, alla sistemazione idrologica, e agli interventi per la protezione della natura.

Nella proposta di legge, di cui primo firmatario è l'onorevole Giovanni Enrico Lombardi, era previsto che i programmi dei due cantieri fossero approvati rispettivamente dai presidenti dei Magistrati per il Po e alle acque, sentite le regioni interessate. In verità si trattava di ben poca cosa, ma in grado di garantire, tuttavia, un maggior controllo e una maggior efficienza dei cantieri interessati.

Noi deploriamo il fatto che il Governo non abbia sentito il dovere di inserire questa normativa nel disegno di legge e che non abbia accolto la proposta che in tal senso è stata avanzata al Senato dal gruppo comunista.

Tuttavia per l'urgenza che ha il provvedimento in discussione, non intendiamo insistere per eventuali emendamenti che ritarderebbero inevitabilmente l'approvazione dello stesso.

Auspichiamo che questa esigenza sia tenuta nella dovuta considerazione nel quadro più generale della discussione del provvedimento relativo alla difesa del suolo e per tale motivo riproporremo all'approvazione della Commissione l'ordine del giorno che in proposito è stato approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Per quanto riguarda le osservazioni che sono state mosse in ordine agli articoli 4 e 12, che si riferiscono in particolare alle funzioni che sono proprie del cantiere di Cavanella d'Adige, dall'onorevole Lombardi Giovanni Enrico, dobbiamo dire che sono puntuali e precise e meraviglia il fatto che si sia potuto incorrere in errori del genere.

Noi riteniamo tuttavia che la materia debba essere oggetto di un esame più generale, nel contesto proprio di quelle che pensiamo debbano essere sempre più le competenze regionali; pertanto accogliamo la proposta avanzata dall'onorevole Lombardi Giovanni Enrico di giungere ad uno specifico provvedimento, che non si limiti ad apportare le correzioni che sono state indicate, ma che stabilisca più specificamente come e in che modo collocare l'operatività dei cantieri e quindi l'iniziativa e l'azione dei Magistrati per il Po e alle acque in un contesto più generale di interventi dei poteri pubblici e in particolare delle regioni. Tutto ciò, del resto, anche in virtù dell'orientamento che sta alla base del riordinamento del Ministero dei lavori pubblici e del trasferimento delle competenze oggi proprie di questo Ministero alle regio-

VI LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1975

ni. Pertanto, pur tenendo conto di queste considerazioni, il gruppo comunista approverà il disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

ASCARI RACCAGNI, *Relatore*. Mi rimetto alle decisioni della Commissione.

ARNAUD, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sollecitiamo l'approvazione del testo che ci viene dall'altro ramo del Parlamento per i motivi di urgenza che sono stati ricordati.

Devo far presente che con questo provvedimento si tende anche a sistemare almeno parzialmente una situazione che interessa i lavori che stanno divenendo sempre più gravi e caotici. In merito all'articolo 4 devo dire che non si tratta di un errore del Governo, ma di una precisa scelta che il Governo ha fatto in sede parlamentare proprio per le ragioni che l'onorevole Lombardi Giovanni Enrico ritiene di avere individuato.

L'ingegnere capo del genio civile attualmente è in una posizione ibrida, essendo passato alle dipendenze delle regioni ma continuando di fatto ad esercitare funzioni statali. A questo proposito desidero ricordare che esiste un progetto di ristrutturazione del Ministero dei lavori pubblici, che sarà inoltrato in questa settimana al Consiglio dei ministri e al competente ministro per la riforma della pubblica amministrazione, che prevede il definitivo passaggio alle regioni di tutte le attuali competenze dell'ingegnere capo del genio civile. Per quanto riguarda invece il problema più generale, quello cioè di rivedere con un apposito provvedimento l'intero problema del definitivo passaggio di eventuali e ulteriori competenze alle regioni, il Governo non ha nessuna difficoltà a prendere in esame le varie proposte che saranno presentate.

ASCARI RACCAGNI, *Relatore*. Propongo che sia scelto come testo base per la discussione degli articoli il disegno di legge n. 3822.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Ascari Raccagni.

(È approvata).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 3822 che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Per l'espletamento dei compiti istituzionali affidati al cantiere-officina di Boretto, nonché per la manovra delle conche, è istituito un ruolo di personale operaio riportato nell'annesso quadro A.

(È approvato).

ART. 2.

Gli operai in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge presso il cantiere-officina di Boretto sono inquadrati nei ruoli di cui all'annesso quadro A, nella qualifica corrispondente alle mansioni effettivamente svolte, risultanti da atti certi della amministrazione anteriori al 1° luglio 1974, conservando per intero l'anzianità di carriera e di qualifica possedute nel ruolo di provenienza.

(È approvato).

ART. 3.

I posti rimasti disponibili nel ruolo dopo gli inquadramenti previsti dal precedente articolo 2 sono conferiti al personale operaio in possesso dei requisiti prescritti, fatta eccezione per il limite massimo di età, a condizione che anteriormente al 1° luglio 1974:

abbia prestato servizio per almeno 180 giorni anche non consecutivi nel cantiere-officina di Boretto, o sui mezzi natanti in dotazione allo stesso cantiere;

ovvero sia stato addetto alla manutenzione delle linee telefoniche interne di segnalazione sia in posizione precaria con retribuzione a carico dello Stato, sia alle dipendenze di ditte appaltatrici dei servizi inerenti al cantiere stesso;

ovvero sia stato socio in cooperative di lavoratori addetti alla manutenzione di opere di pertinenza del cantiere-officina di Boretto.

Per il conferimento dei posti di cui al precedente comma, gli aventi diritto dovranno presentare domanda entro il termine perentorio di 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

La durata del servizio prestato e le mansioni effettive cui il predetto personale è

VI LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1975

stato adibito sono attestate dall'ingegnere capo dell'Ufficio speciale del genio civile per il Po.

Gli inquadramenti di cui al primo comma hanno luogo nelle categorie di operaio qualificato, operaio specializzato ed operaio comune in corrispondenza delle mansioni esercitate risultanti dall'attestazione predetta; il personale stesso seguirà nell'ordine di ruolo il personale inquadrato ai sensi del precedente articolo 2.

(È approvato).

ART. 4.

L'impianto di Cavanella d'Adige, appartenente al circondario idraulico di Rovigo, è costituito in cantiere-officina e posto, a tutti gli effetti, alle dirette dipendenze del Magistrato alle acque di Venezia.

Il predetto cantiere-officina provvede, per i canali navigabili e relative conche di navigazione rientranti nella competenza territoriale del Magistrato alle acque, ai compiti di dragaggio, segnalazione, manutenzione e sorveglianza. Inoltre provvede alla manutenzione, costruzione, ricostruzione, riparazione e sostituzione dei mezzi nautici e delle attrezzature per l'espletamento dei compiti sopra specificati, nonché per la manovra delle conche.

(È approvato).

ART. 5.

Per l'espletamento dei compiti istituzionali affidati al cantiere-officina di Cavanella d'Adige è istituito un ruolo di personale operaio, riportato nell'annesso quadro B.

(È approvato).

ART. 6.

Gli operai in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge presso l'impianto di Cavanella d'Adige sono inquadrati nei ruoli di cui all'annesso quadro B, nella qualifica corrispondente alle mansioni effettivamente svolte, risultanti da atti certi dell'Amministrazione anteriori al 1° luglio 1974, conservando per intero l'anzianità di carriera e di qualifica possedute nel ruolo di provenienza.

(È approvato).

ART. 7.

I posti rimasti vacanti nei ruoli di cui agli annessi quadri A e B dopo gli inqua-

dramenti previsti dai precedenti articoli 2, 3 e 6 saranno conferiti mediante pubblico concorso da indirsi entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 8.

Il personale appartenente ai ruoli istituiti dalla presente legge non può essere utilizzato per compiti diversi da quelli di cui ai precedenti articoli 1 e 4 né essere assegnato per comando, sotto qualsiasi forma, presso altri uffici, anche se dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici.

(È approvato).

ART. 9.

È autorizzata la spesa di lire 2.500 milioni, da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 250 milioni nell'anno finanziario 1975, lire 750 milioni nell'anno finanziario 1976 e lire 1.500 milioni nell'anno finanziario 1977, per l'acquisto, la costruzione, la ricostruzione, la riparazione e la sostituzione dei mezzi nautici e delle attrezzature del cantiere-officina di Boretto, di cui all'articolo 4 della legge 27 luglio 1967, n. 632, nonché per il servizio di dragaggio e di segnalazione dei canali navigabili rientranti nella competenza territoriale del Magistrato per il Po e la relativa manutenzione e sorveglianza.

(È approvato).

ART. 10.

I programmi di attuazione degli interventi di cui all'articolo 9 sono predisposti dall'Ufficio speciale del genio civile per il Po e sono approvati dal presidente del Magistrato per il Po.

(È approvato).

ART. 11.

Per l'espletamento dei compiti affidati al cantiere-officina di Cavanella d'Adige è autorizzata la spesa di lire 1.200 milioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, in ragione di lire 60 milioni per l'anno finanziario 1975, lire 450 milioni per l'anno finanziario 1976 e lire 690 milioni per l'anno finanziario 1977.

VI LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1975

Tali stanziamenti saranno utilizzati per l'acquisto, la costruzione ed il rinnovo dei mezzi fluviali e draganti nonché di nuovi mezzi da adibire al sistematico sgombramento di interramenti nei rami terminali del Po ed alle foci, per la costruzione delle relative darsene di rifugio e dei necessari ricoveri e per l'acquisto dell'attrezzatura di officina e per la manutenzione ordinaria dei mezzi.

I mezzi fluviali e draganti a disposizione dell'attuale impianto rimangono in dotazione al cantiere-officina.

(È approvato).

ART. 12.

I programmi di attuazione degli interventi di cui all'articolo 11 sono predisposti dal Magistrato alle acque di Venezia ed approvati dal presidente dello stesso Magistrato.

(È approvato).

ART. 13.

La spesa relativa al personale operaio del cantiere-officina di Boretto graverà su apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici al quale saranno trasferiti i fondi già considerati per tale scopo sulla dotazione del capitolo 1140 dello stesso stato di previsione, da integrarsi per l'anno 1975 dell'importo di lire 250 milioni.

La spesa relativa al personale operaio del cantiere-officina di Cavanella d'Adige graverà su apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici al quale saranno trasferiti i fondi già considerati per tale scopo sulla dotazione del capitolo 1018 dello stesso stato di previsione, da integrarsi per l'anno 1975 dell'importo di lire 150 milioni.

(È approvato).

ART. 14.

All'onere di lire 710 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1975 si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

(È approvato).

Do lettura del quadro A:

QUADRO A

Ruolo del personale operaio
del cantiere-officina di Boretto

Parametro	Qualifica	Unità
210	Capi operai	31
190	Operai specializzati	72
165		
173		
146	Operai qualificati	148
129		
153	Operai comuni	30
133		
115		
TOTALE		281

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura del quadro B:

QUADRO B

Ruolo del personale operaio
del cantiere-officina di Cavanella d'Adige

Parametro	Qualifica	Unità
210	Capi operai	10
190	Operai specializzati	25
165		
173		
146	Operai qualificati	30
129		
153	Operai comuni	10
133		
115		
TOTALE		75

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1975

Gli onorevoli Carri, Federici, Todros, Carrà e Ballarin hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione lavori pubblici,

rilevato che con il decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972; n. 8, sono stati mantenuti agli organi statali competenze in materia di opere di navigazione interna nonché di lavori pubblici che interessano più regioni e di opere di difesa del suolo;

considerato che in occasione della approvazione da parte del Senato del disegno di legge n. 114 che prevede ulteriori trasferimenti e deleghe di funzioni ed uffici statali alle regioni, è stato accolto dal Governo un ordine del giorno che indicava come criterio per tali ulteriori trasferimenti la necessità di evitare: « la riserva allo Stato di settori o parti delle materie di competenza regionale, provvedendosi alla tutela degli interessi statali o sovraregionali, tuttora esistenti nelle materie stesse, mediante la legislazione di principio e l'esercizio della funzione di indirizzo e coordinamento delle attività regionali », e in particolare perché nelle competenze regionali siano comprese le « funzioni relative alla tutela dell'ambiente naturale, alla sistemazione idrogeologica, agli interventi per la protezione della natura, eccetera »;

invita il Governo

a porre allo studio il trasferimento alle regioni interessate, di tutte le competenze relative ai cantieri officina di Boretto e Cavanella d'Adige ed impegna in ogni caso il Governo stesso, fino a quando dette competenze restano affidate agli organi statali, a mantenere informate e sentire le regioni interessate sui programmi di intervento, ai sensi dell'articolo 8, ultimo comma, e dell'articolo 9, terzo e quarto comma, del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 8 del 1972 ».

(0/3822/1/9)

ARNAUD, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accetto.

TODROS. Non insistiamo per la votazione.

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

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta:

Disegno di legge: « Disposizioni relative ai cantieri-officina di Boretto e di Cavanella d'Adige » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3822).

Presenti e votanti	23
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 3822, risulta assorbita la proposta di legge Lombardi Giovanni Enrico ed altri n. 3211.

Hanno preso parte alla votazione:

Ascari Raccagni, Beccaria, Benedikter, Bortot, Botta, Busetto, Calvetti, Carrà, Carri, Gai Trivelli Anna Maria, Conte, Federici, Giglia, Lapenta, Luraschi, Morini, Padula, Perrone, Piccone, Sboarina, Sbriziolo De Felice Eirene, Tani e Todros.

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO